

UiO : **Det juridiske fakultet**

Rettsikkerhet ved strafforfølging av veitrafikklovbrudd

Kandidatnummer: 215

Leveringsfrist: 15.1.2015

Antall ord: 35 413



Innholdsfortegnelse

1	INNLEDNING.....	1
1.1	Problemstilling og underproblemstilling	1
1.2	Forholdet mellom trafikksikkerhet og rettssikkerhet	2
1.3	Begrepet rettssikkerhet.....	4
1.4	Avgrensninger og den videre behandling	5
2	RETTSSIKKERHET VED HASTIGHETSKONTROLLER.....	9
2.1	Avgrensninger.....	9
2.2	Hvordan lasermålinger og gjennomsnittsmålinger fungerer.....	15
2.2.1	Lasermålinger	15
2.2.2	Gjennomsnittsfartsmålinger.....	17
2.3	Feilkilder ved fartsmålinger	19
2.3.1	Feilkilder ved lasermålinger	19
2.3.2	Feilkilder ved gjennomsnittsfartsmålinger	27
2.4	Instrukser for gjennomføring av fartskontroller.....	31
2.4.1	Instrukser for gjennomføring av laserkontroll.....	31
2.4.2	Instrukser for gjennomføring av gjennomsnittsfartsmåling	39
2.5	Rettspraksis	41
2.5.1	Beviskravet	43
2.5.2	Gjennomsnittsfartsmålinger.....	45
2.5.3	Lasermålinger	52
2.5.4	Rettspraksis og rettssikkerhet	57
2.6	Politiprovokasjon som etterforskningsmetode.....	61
2.7	Faktorer som kan påvirke domstolenes avgjørelser.....	65
2.8	Oppsummering og vurdering	68
3	RETTSSIKKERHET OG AKTSOMHET ETTER VEITRAFIKKLOVEN	71
3.1	Avgrensninger.....	71
3.2	Hensyn bak aktsomhetsnormen	72
3.3	Nærmere om aktsomhetsnormens nedre grense.....	73
3.3.1	Rettspraksis hvor grensen er overtrådt	74
3.3.2	Tilfeller hvor grensen ikke er overtrådt	80
3.3.3	Oppsummering	81
3.4	Aktsomhetsnormens påvirkningsevne i et komparativt perspektiv	82
3.4.1	Sverige	82
3.4.2	Danmark	84

3.4.3	Norge – landet med flest dødsulykker i fotgjengerfelt.....	86
3.4.4	Oppsummering	87
3.5	Oppsummering og vurdering	87
LITTERATURLISTE.....		90

1 Innledning

Vegtrafikklovgivningen er et regelsett som de aller fleste er kjent med. Hovedformålet med denne lovgivningen er å påvirke handlingene til alle som ferdes i trafikken slik at ulykker og kaos unngås. Lovgivningen er av meget stort omfang, hvor veitrafikkloven med det omfattende forskriftsverk om trafikkregler, skilt osv. er den sentrale rettskilden. Brudd på veitrafikkloven med tilhørende forskrifter er i de aller fleste tilfeller forbundet med straff¹. Av bestemmelsen følger det at overtredelser kan straffes med bøter og fengsel i inntil ett år. Hvis overtredelsen fører til alvorlig personskade eller fører til at noen dør, kan straffelovens bestemmelser komme til anvendelse slik at det kan dømmes opptil tre års fengsel² og opptil 6 års fengsel under særdeles skjerpene omstendigheter³.

Da overtredelser på veitrafikklovgivningen er utpregede masseovertredelser, vil slike overtredelser for mange representere det første møte med politi og kanskje påtalemyndighet, domstoler og fengsel i grovere tilfeller. Slike overtredelser er for mange også deres første og kanskje eneste opplevelse av å bli ilagt straff. For å sikre allmennhetens tillit og respekt til rettssystemet og ikke minst til selve lovgivningen, er det av avgjørende betydning at rettsikkerheten er ivaretatt i like stor grad ved strafforfølgning av denne typen handlinger som ved andre typer og kanskje mer alvorlige straffbare handlinger.

1.1 Problemstilling og underproblemstilling

Utgangspunktet for oppgaven er hovedproblemstillingen, som er følgende:

«Er rettsikkerheten god nok ved strafforfølgning av veitrafikklovbrudd?»

Denne problemstillingen aktualiserer en rekke underspørsmål, som igjen har gitt grunnlag for at jeg kommer til å behandle følgende underproblemstillinger:

1. Er rettsikkerheten ivaretatt i forbindelse med bevisgrunnlaget ved hastighetsmålinger?
2. Er gjeldende aktsomhetsnorm etter vtrl. § 3⁴ egnet til å ivareta en høyest mulig grad av både trafiksikkerhet og rettsikkerhet?

¹ Veitrafikkloven § 31

² Straffeloven §§ 238 og 239

³ Straffeloven § 239

⁴ Veitrafikkloven § 3

1.2 Forholdet mellom trafikksikkerhet og rettssikkerhet

Det er klart at hovedformålet med veitrafikklovgevingen, nemlig å sikre trafikksikkerhet, har stor betydning. I 2013 ble 187 personer drept i trafikken og omtrent tre ganger så mange ganger hardt skadd⁵. Trafikkulykker er den vanligste dødsårsaken som ikke skyldes naturlige forhold. Hvis man ser på ulykkestallene over de siste 50 år, har imidlertid tallene sunket betydelig, til tross for at biltrafikken har økt betraktelig. Dette kan skyldes blant annet sikrere veier, tryggere og mer solide kjøretøy, bedre føreropplæring og trolig også økt omfang av politikkontroller og strafforfølging av veitrafikklovbrudd.

Da det av mange gode grunner selvsagt ikke er ønskelig med et høyt antall drepte og skadede i trafikken, er kontroll, etterforskning og strafforfølging av veitrafikklovbrudd et av politiets prioriterte arbeidsområder⁶. Det legges store ressurser i politiets innsats mot trafikkulykker, blant annet ved at politiet har et spesielt fokus mot høy fart, promille, rus og aggressiv kjøring.

Man er her inne på et område hvor rettsreglenes funksjon på befolkningens atferd er særlig fremtredende. Omfattende rettsregler og effektiv håndheving med tilhørende straff er virkemidlene som tas i bruk for å kunne oppnå høyest mulig trafikksikkerhet.

Busch⁷ skriver at virkningen mellom straff og atferd oppnås mest effektivt hvis befolkningen aksepterer bestemmelsene som rettfærdige og riktige. Avstanden mellom handlinger som er straffbare og det befolkningen ut fra en sosial-etisk bedømmelse mener er riktig, må ikke bli for stor. Særlig viktig er dette på rettsområder som berører store deler av befolkningen. Et typisk eksempel på dette er fartsgrenser. Det vil som oftest være mange ulike oppfatninger av om en fartsgrense er korrekt fastsatt, og de fleste vil ha få moralske sperrer mot å kjøre i for eksempel 110 km/t i en 100-sone på en god motorvei hvis de selv mener fartsgrensen er for lav. Straffen blir dermed det eneste virkemiddelet samfunnet har for å kunne påvirke atferden til befolkningen ved denne typen formalovertredelser. Om dette skriver Busch⁸ at konsekvent håndheving av formalovertredelser over tid vil kunne føre til at overtredelsene etter hvert vil kunne oppfattes av befolkningen som klanderverdige. Dette skyldes at befolkningen vil kunne oppfatte noe som straffes også som noe «som er galt». Likevel er det viktig ikke å overdrive denne sammenhengen, da alt for stor avstand mellom befolkningens vurdering av en hand-

⁵ Statistisk sentralbyrå

⁶ RA-2014-1

⁷ Busch, 2002, s. 373

⁸ Busch, 2002, s. 373 og 374

lings klanderverdighet og straffbarhet vil kunne føre til svekket respekt av lovgivningen og lavere tillit til straffesystemet.

Trafikksikkerhet er utvilsomt et formål det er viktig å kjempe for, noe som rettferdiggjør politiets prioritering av og ressursbruk på veitrafikklovbrudd. Det er imidlertid viktig å sikre at de som utsettes for strafforfølgning av slike lovbrudd, gis de samme rettssikkerhetsgarantier som ved strafforfølgning av andre typer lovbrudd. Ved påtalemyndighetens behandling av saken er det avgjørende at det stilles like høye krav til etterforskningens kvalitet og grundighet. Ved vurdering av om det skal ilegges forelegg eller reises tiltale er det viktig at det stilles samme krav til bevisbyrden som ved andre straffesaker. For å sikre at påtalemyndighetens løpende arbeid i slike saker tilfredsstiller slike grunnleggende rettssikkerhetsgarantier, vil domstolsapparatet fungere som en viktig korrigerende faktor. Domstolene som siste instans må derfor være sitt ansvar bevisst og sørge for at slike saker undergis en like betryggende og pålitelig behandling som mer alvorlige straffesaker.

Som nevnt medfører overtredelser av veitrafikklovgivningen i de fleste tilfeller at det ilegges straff⁹. Straffen er i sin natur et onde for den som straffes, men helt nødvendig for at lovgivningen skal respekteres og overholdes av befolkningen. Straff, og spesielt fengselsstraff, vil normalt oppleves som meget inngripende i den enkeltes personlige frihet og integritet. Tilbakekall av førerrett, typisk ved beslag av førerkort ved mer alvorlige trafikale forseelser, er en sanksjon som etter norsk straffeprosess ikke regnes som straff. Like fullt vil det å miste retten til å kjøre for de fleste oppleves som et minst like stort inngrep som for eksempel en bot, da mangelen av førerrett på mange måter innskrenker friheten til den enkelte. Mange er også avhengig av førerkortet for å kunne arbeide, og opplever dermed å miste sin jobb ved tap av førerretten.

Veitrafikklovbrudd er masseovertredelser og mange derfor opplever å bli rammet av de ulike sanksjonene slike overtredelser medfører. Det er derfor avgjørende at det ved en avveining mellom trafikksikkerhet og rettsikkerhet sikres at rettsikkerhetsgarantier som blant annet forsvarlig saksbehandling, tilstrekkelig opplysning av saksforholdene og de straffeprosessuelle prinsippene om bevisføring og bevisbyrde spiller en like stor rolle i slike saker som ved andre typer straffesaker. Formålet med denne avhandlingen er å undersøke hvorvidt rettssikkerhetsaspektet er ivaretatt i tilstrekkelig grad ved denne typen straffesaker.

⁹ Veitrafikkloven § 31

1.3 Begrepet rettsikkerhet

Med tanke på at begrepet rettsikkerhet er en rød tråd gjennom denne avhandlingen, er det hensiktsmessig å starte med et forsøk på en beskrivelse av hva som menes med begrepet. Jeg har allerede nevnt et par momenter ovenfor som kan beskrives som viktige rettsikkerhetsgarantier.

Eskeland oppstiller et rettsikkerhetsideal som består av et forhold mellom forvaltningen og borgerne¹⁰, hvor forvaltningen treffer avgjørelser som påvirker borgerne.

Borgene har rett på visse rettsikkerhetskrav. For å beskrive hva disse rettsikkerhetskravene går ut på, skiller Eskeland mellom verdiriktighet og rettsriktighet¹¹. Som verdiriktighet nevnes henholdsvis respekt for personlig integritet, likhet og en kvalitativ minstestandard. Med rettsriktighet menes at avgjørelsene skal være i samsvar med gjeldende rett, både prosessuelt og materielt. Andenæs uttrykker rettsriktighet som sikkerheten for at den enkelte ikke skal lide urett. Rettsikkerhet forutsetter at faktum blir riktig konstatert og at dette faktum blir riktig bedømt på grunnlag av gjeldende rettsregler¹². Det er dette aspektet av rettsikkerhetsbegrepet som er kjernen for denne avhandlingen.

Det nevnes videre at det kan skilles mellom rettsikkerhet i *formell forstand* som inneholder kravene til rettsriktighet og rettsikkerhetsgarantier, og rettsikkerhet i *materiell forstand* som også inneholder et krav om verdiriktighet¹³. Eskeland konkluderer med at man kan si at rettsikkerhet er et juridisk uttrykk for menneskeverdet¹⁴

Selv kommer jeg til å legge størst vekt på formell rettsikkerhet ved den videre behandlingen av problemstillingene nevnt overfor. Jeg kommer blant til å redegjøre for om gjeldende rettsstilstand medfører tilstrekkelig *rettsriktighet*. Utfordringen består selvsagt i å fastslå hvor grensene ligger for å fastslå at rettsriktigheten er ivaretatt. For å kunne nærme meg et svar på dette spørsmålet kommer jeg både til å foreta en kvalitativ og kvantitativ vurdering av gjeldende rettsstilstand.

¹⁰ Eskeland (1989) s. 58-59

¹¹ Eskeland (1989) s. 58-59

¹² Andenæs (1951) s. 13

¹³ Eskeland (1989) s. 100-101

¹⁴ Eskeland (1989) s.105

1.4 Avgrensninger og den videre behandling

Fra et rettssikkerhetsperspektiv oppstiller veitrafikklovgivningen og ikke minst straffeforfølgningen av slike lovbrudd en rekke interessante problemstillinger.

Hvis man i første omgang retter oppmerksomheten mot de utallige trafikale forseelsene som begås i hopetall hver eneste dag, er det verdt å merke seg at de fleste av disse forseelsene straffes med forelegg, i stor grad forenklete forelegg. I de fleste tilfeller hvor en trafikant stoppes av politiet for mindre trafikale forseelser, vil polititjenestemannen tilby trafikanten et forenklet forelegg utstedt på stedet. Hvis trafikanten i en slik situasjon ikke ønsker å godta et forenklet forelegg, informerer tjenestemannen om at forholdet i så fall blir anmeldt og gjort til gjenstand for vanlig påtalebehandling. Dette kan føre til en eventuell etterfølgende retts sak og anmerkning i strafferegisteret med de konsekvenser det kan medføre for den enkelte. Under en slik trussel velger de aller fleste trafikanter å vedta et forenklet forelegg til tross for at de selv kanskje mener at grunnlaget for forelegget er feil.

Det foreligger selvsagt mange gode grunner til å utstede forenklete forelegg ved mindre trafikale forseelser, da man frigjør ressurser hos både politi, påtalemyndighet og domstoler ved mindre «bagatellmessige» overtredelser av veitrafikklovgivningen. I de tilfellene hvor trafikanten selv erkjenner lovbruddet han er mistenkt for, er det få betenkeligheter ved ordningen med forenklete forelegg. Imidlertid tror jeg ordningen fører til at en del trafikanter godtar forelegg det kanskje ikke er grunnlag for, da de mulige konsekvensene ved ikke å godta slike forelegg er større enn den økonomiske ulempen det medfører å vedta forelegget.

En annen betenkelighet med en slik praksis er at slike saker veldig sjelden blir prøvd for domstolene. Dette kan i verste fall føre til at politiet ilegger straff gjennom forenklete forelegg på grunnlag av tvilsomme kontrollmetoder og lovtolkning som ikke er i samsvar med gjeldende rett. Derfor er det avgjørende at det foreligger korrektiver fra domstolene i form av rettslig overprøving av de ulike tvilsomme sakene.

Skulle en trafikant velge ikke å vedta et forenklet forelegg eller forseelsen er av en slik karakter eller art at det ikke foreligger hjemmel for å utstede forenklet forelegg, blir overtredelsen anmeldt og etter hvert oversendt en politijurist for en påtalemessig avgjørelse. Normalt vil det da bli utstedt et alminnelig forelegg av politijuristen.

Skulle trafikanten velge å ikke vedta dette forelegget, blir saken oversendt tingretten for hovedforhandling. I slike tilfeller har trafikanten normalt ikke rett på offentlig oppnevnt forsvarer. Det samme gjelder ved straffesaker om promillekjøring og kjøring uten gyldig førerrett. Den enkelte trafikant må i slike tilfeller altså selv betale for privat forsvarer. Dette fører ofte til at trafikanten møter i retten uten forsvarer da kostnadene til privat forsvarer blir for høye.

Den alminnelige trafikant har som oftest ikke dybdekunnskap om politiets kontrollrutiner og bevissituasjonen i sin egen sak, i tillegg til at de ofte ikke evner å framstille faktum og gjeldende rett på en like grundig og ryddig måte som en advokat. Derfor vil det i slike tilfeller lett kunne bli dårlig kontradiksjon under rettssaken slik at dommerne ikke har noe særlig annet grunnlag å bygge på enn det påtalemyndigheten presenterer. I så fall forfeiles hele formålet med domstolsbehandlingen i disse tilfellene, nemlig å kunne avsi en riktig dom basert på et tilstrekkelig og korrekt saksgrunnlag basert på balansert kontradiksjon. Hovedhensynet bak regelen om ikke å oppnevne offentlig forsvarer i slike saker, nemlig å hindre unødig ressursbruk ved rettergang i småsaker hvor man kanskje bare straffes med bøter, er fornuftig. Likevel kan det stilles spørsmål om det av rettsikkerhetsmessige grunner hadde vært bedre å oppnevne offentlig forsvarer i de få tilfellene slike saker blir gjenstand for rettslig behandling.

Ankemulighetene er også veldig begrensede for denne typen straffesaker. Hovedregelen i strpl.¹⁵ er at det kreves særskilt samtykke fra lagmannsretten for at den skal behandle en anke hvor påtalemyndigheten kun har påstått bot eller tap av førerrett. For at slikt samtykke skal gis, kreves det at særlige grunner taler for det. I praksis vil det si at kun de mest alvorlige trafikale overtredelser hvor fengsel er aktuelt, vil slippe gjennom til ankebehandling. Flertallet av straffesaker basert på veitrafikklovbrudd er dermed i realiteten avskjært fra ankebehandling, da det i praksis sjelden gis samtykke til å fremme slike saker for ankebehandling. Når det gjelder Høyesterett, er det ytterst sjelden at trafikale forseelser slipper gjennom til ankebehandling. Av strpl.¹⁶ fremgår det nemlig at Høyesteretts ankeutvalg kun gir samtykke til fremme av anken når anken gjelder spørsmål som har betydning utenfor den foreliggende sak, eller det av andre grunner er særlig viktig å få prøvet saken for Høyesterett. Da trafikale overtredelser normalt ikke vurderes til å oppfylle disse vilkårene, er behandling av slike saker i Høyesterett en sjeldenhet.

Rettsikkerhetsproblematikken rundt praksisen med forenklete forelegg, ankemulighetene og at det ikke oppnevnes offentlig forsvarer i de ovennevnte veitrafikksakene er bare noen av flere problemstillinger ved strafforfølgning av denne typen overtredelser. De ovennevnte problemstillingene er blant dem jeg har valgt å avgrense mot og jeg kommer derfor ikke til å behandle temaene noe nærmere.

Videre har jeg valgt å rette oppmerksomheten mot de temaer som etter min mening reiser størst betenkeligheter i forhold til rettsikkerhet. Det første temaet jeg skal redegjøre for er

¹⁵ Strpl. § 321

¹⁶ Strpl. § 323

bevissituasjonen ved strafforfølging av veitrafikklovbrudd. Veitrafikklovbrudd representerer en enorm gruppe ulike overtredelser. Man har alt fra vikepliktsbrudd, kjøring på rødt lys og kjøring i feil kjøreretning til mer alvorlige saker som grove fartsovertredelser, promillekjøring og grovt uaktsom kjøring med alvorlige personskader og kanskje dødsfall til følge. Bevissituasjonen er veldig ulik mellom de ulike overtredelsene, da kontrollmetodene naturligvis er ulike avhengig av lovbruddets karakter. Ved for eksempel promillekjøring vil normalt påtalemyndigheten presentere solide og notoriske bevis som blodprøver og utåndingsprøver. Mens ved for eksempel kjøring mot rødt lys, kjøring i strid med gjeldende skilting, uaktsom kjøring og liknende vil påtalemyndigheten ofte ikke kunne presentere noen andre håndfaste bevis enn én enkelt polititjenestemanns forklaring om hva som har skjedd.

Ved den videre behandling av denne problemstillingen har jeg valgt å avgrense fremstillingen til bevissituasjonen ved strafforfølging av hastighetsovertredelser. Dette skyldes at det er denne typen veitrafikklovbrudd som resulterer i flest forelegg og dermed berører flest trafikanter. I tillegg havner slike saker relativt ofte i retten i forhold til andre typer veitrafikklovbrudd, noe som har gitt grunnlag for en forholdvis rikholdig rettspraksis som kan belyse utfordringene knyttet til bevisføring i slike saker. Fra et teknisk perspektiv er også kontrollmetodene som brukes ved strafforfølging av fartsovertredelser interessante. Lasermålinger, fotobokser og gjennomsnittsmålinger som er de vanligste kontrollmetodene, bygger på avanserte tekniske forutsetninger for å kunne fastslå en trafikants hastighet. Dette innebærer at det også foreligger en rekke feilkilder som igjen kan gi grunnlag for feil ved en domfellelse eller et forelegg.

Videre kommer jeg til å redegjøre for aktsomhetsnormen i veitrafikksaker etter vtrl. § 3¹⁷, både i et trafikkikkerhetsperspektiv og i et rettsikkerhetsperspektiv. Ved trafikkulykker som fører til personskade, er det ikke mye som skal til for at det statueres uaktsomhet, noe som lett kan føre til at en uheldig bilfører dømmes til ubetinget fengsel for uaktsomt kjøring og kanskje til og med uaktsomt drap etter straffeloven¹⁸. Jeg kommer til å undersøke nærmere hvor lite som skal til før aktsomhetsnormen er overtrådt og foreta en komparativ analyse for å kunne vurdere om dagens rettstilstand er optimal med tanke på en tilfredsstillende rettsikkerhet og trafikkikkerhet.

Når det gjelder omfanget av de ulike deler av avhandlingen, har jeg viet mest spalteplass til kapittel 2 om bevissituasjonen ved fartsmålinger. Dette kapittelet handler om bevisvurderingen ved hastighetsovertredelser. For å kunne foreta en grundig bevisvurdering ved en

¹⁷ Veitrafikkloven § 3

¹⁸ Straffeloven §§ 238 og 239

fartsmåling, er en grunnleggende forståelse av hvordan selve målingene fungerer av essensiell karakter. Spesielt er fremstillingen av de tekniske utgangspunktene for fartsmålinger og de tilhørende feilkilder knyttet til målingene av stort omfang. Dette skyldes at det er nødvendig å behandle disse emnene i forholdvis stor detalj for å kunne oppnå den helheten som er nødvendig for å kunne besvare problemstillingen om hvorvidt rettssikkerheten er ivaretatt i tilstrekkelig grad ved fartsmålinger. En forutsetning for å kunne analysere rettspraksis som omhandler instruksbrudd ved fartsmålinger er dybdeforståelse av de feilkilder instruksbruddene tar sikte på å redusere eller eliminere. For å kunne forstå hvordan feilkildene oppstår, er det dermed også en forutsetning at man har en grunnleggende forståelse og oversikt over hvordan selve målingene foregår rent teknisk. Alle delene av kapittel 2 henger dermed sammen i en nøye overveid sammenheng. Jeg har derfor vurdert det som helt nødvendig å behandle disse delene av kapittelet i en slik høy grad av detalj for å kunne besvare problemstillingen så godt som mulig.

Det store omfanget av kapittel 2 har nødvendigvis ført til at kapittel 3 om aktsomhetsnormen inneholder en god del mindre tekst. Noe annet ville ha sprengt rammene for omfanget av en masteroppgave. Likevel mener jeg det har vært mulig å behandle problemstillingene rundt aktsomhetsnormen i tilstrekkelig grad. Dette skyldes at temaet i kapittel 3 er forholdvis skarpt avgrenset og at fremstillingen i stor grad knytter seg til rettspraksis.

2 Rettssikkerhet ved hastighetskontroller

Dette kapittelet tar for seg hvordan flertallet av fartskontroller fungerer, hva slags bevis som innhentes ved slike kontroller, hvilke feilkilder som kan være til stede ved ulike typer fartsmålinger, i hvor stor grad politiets instruksjoner og opplæring eliminerer slike feilkilder og hvordan domstolene stiller seg til fartsmålinger hvor det er fare for at slike feilkilder kan ha påvirket resultatet av målingen.

For å presisere menes det med hastighetskontroller den typiske generelle etterforskning både de lokale politidistrikt og Utrykningspolitiet gjennomfører ved at de bruker tekniske hjelpemidler til å måle kjøretøys hastighet for å kunne fastslå om noen opptrer i strid med vtrl. § 6¹⁹ ved å kjøre raskere enn gjeldende fartsgrense.

Hvis en trafikant ikke erkjenner å ha kjørt for fort, vil resultatet av målingen, altså hvilken fart som skal legges til grunn for et forelegg eller i en tiltale, kunne ha betydning både ved vurdering av skyldspørsmålet og straffespørsmålet. Det kan for eksempel tenkes at en domstol kommer til at det foreligger så mye usikkerhet rundt gjennomføringen av en spesifikk fartsmåling at den ikke kan legge resultatet av målingen til grunn. Foreligger det ingen andre holdpunkter for at den tiltalte har kjørt raskere enn fartsgrensen, må retten i et slikt tilfelle frifinne tiltalte. Hvis det derimot foreligger bevis for at den tiltalte har kjørt raskere enn fartsgrensen, men ikke så raskt som den tilsidesatte fartsmålingen, vil retten dømme tiltalte til en straff som er mildere enn det den ville vært hvis målingen hadde vært lagt til grunn.

2.1 Avgrensninger

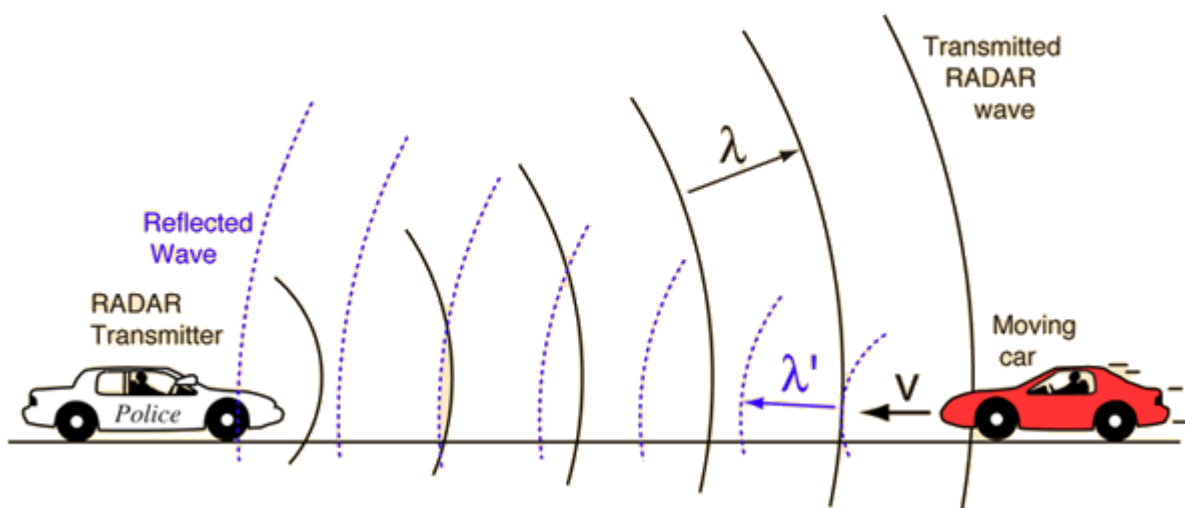
Det finnes mange ulike metoder for å måle hastigheten til et kjøretøy. Noen metoder er teknisk sett enklere enn andre, og krever derfor mindre ressurser for å kunne gjennomføres. Imidlertid vil det fra et rettssikkerhetsmessig perspektiv kunne være vanskelig å forsvare den lavere ressursbruken i disse tilfellene da teknisk sett enkle kontrollmetoder normalt også vil medføre lavere pålitelighet til målingenes resultat, mindre muligheter til å etterprøve kontrollenes gjennomføring og dermed dårligere rettssikkerhet. Jeg har valgt å avgrense den videre framstillingen til å behandle de to kontrollmetodene som er hyppigst i bruk i Norge i dag, nærmere bestemt lasermåling og måling av gjennomsnittshastighet.

Jeg kommer derfor blant annet ikke til å gå nærmere inn på fartsmålinger foretatt med radar, da denne kontrollmetoden ikke lenger er i bruk i Norge. Imidlertid skal jeg gi en kort forklaring av hvordan en radarmåling fungerer, da det både er historisk interessant med tanke på at

¹⁹ Veitrafikkloven § 6

denne kontrollmetoden var den vanligste her til lands frem til rundt 2008 og da hadde vært i bruk i flere tiår. I tillegg belyser en grunnleggende forståelse av prinsippene rundt en radarmåling hvorfor radarmålinger gradvis ble erstattet av lasermålinger.

Helt enkelt forklart fungerer en radarmåling på en slik måte at en polititjenestemann betjener en radarpistol som sender ut elektromagnetiske bølger i mikrobølgespekteret. Radarpistolen sender ut bølger med en viss frekvens og når bølgene treffer et kjøretøy forandres frekvensen i samsvar med den såkalte Doppler-effekten, avhengig av hvilken hastighet kjøretøyet har²⁰. Samtidig vil kjøretøyet fungere som en «vegg» som fører til at de elektromagnetiske bølgene fra radarpistolen blir reflektert og returnert tilbake til radarpistolen. De reflekterte bølgene radarpistolen mottar, har som nevnt skiftet frekvens ved «kollisjonen» med kjøretøyet. Ved at radarpistolen kjenner frekvensen til de elektromagnetiske bølgene som ble sendt ut, kan den regne seg fram til kjøretøyet hastighet ved å beregne forskjellen mellom opprinnelig frekvens og den nye frekvensen radarbølgene har når de returnerer til radarpistolen. Prosessen kan enkelt illustreres slik:



Problemet med radarmålinger er at det foreligger en god del feilkilder som kan føre til at selve resultatet blir feil, slik at radarpistolen viser en høyere eller lavere hastighet enn kjøretøyet faktisk hadde. Nærmere bestemt er det vanligste problemet at radarbølgene kan forstyrres av andre elementer på sin vei til kjøretøyet og tilbake igjen til radarpistolen. Radarpistolen kan betjenes fra innsiden av et kjøretøy, noe som var relativt vanlig da radaren var i bruk her til lands. Ved slik bruk vil elektriske og mekaniske støykilder fra politiets kjøretøy kunne påvirke radarbølgens frekvens og styrke. Hvis det befinner seg andre elektromagnetiske kilder i nærheten av kontrollområdet, som f.eks basestasjoner for mobiltelefoner, tv/radio-sendere og radarer for flytrafikk vil strålingen fra disse også kunne påvirke radarbølgens frekvens og retning slik at måleresultatene vil kunne bli upålitelige. Det mest karakteristiske med radarmå-

²⁰ R Nave, Hyperphysics

linger i motsetning til lasermålinger er at selve radarbølgene er mye større i diameter enn en laserstråle som er forholdsvis liten i diameter ved vanlige måleavstander. Derfor behøver ikke den som betjener radarpistolen å sikte på et spesifikt avgrenset punkt på kjøretøyet, noe som derimot er helt nødvendig ved en lasermåling. Fordelen med dette var at hver enkelt måling gikk mye raskere, slik at det blant annet var mulig å få en godkjent fartsmåling på hvert enkelt kjøretøy i en kjøretøyrekke. Dette er i motsetning til lasermålinger hvor det normalt kun er mulig å få en godkjent fartsmåling av enten det bakerste eller fremste kjøretøyet i en rekke grunnet presisjonen som kreves ved sikteprosessen. Imidlertid medførte de brede radarbølgene også en betydelig ulempe, nemlig at det var vanskelig å få en godkjent fartsmåling på et kjøretøy ved tett trafikk fordelt over flere felt, typisk på motorvei. I praksis var det derfor vanskelig å benytte radar til overvåking av hastigheten til motorveitrafikk. Dette var noe av bakgrunnen til at radar etter hvert ble faset ut til fordel for lasermålinger, som er dagens stasjonære målemetode.

En annen kontrollmetode jeg ikke kommer til å behandle i detalj, er såkalt ATK, eller Automatisk Trafikkontroll, som i dagligtale kalles for fotobokser. Slike fotobokser finnes i to varianter, nemlig stasjonære bokser og bokser som måler gjennomsnittsfarten over en gitt strekning. Omfanget av fotobokser har økt kraftig siden begynnelsen av dette århundret, og de står vanligvis plassert på steder som har vært hardt belastet med trafikkulykker. Såkalt streknings-ATK, eller måling av gjennomsnittsfart over en gitt strekning, er blitt tatt mye mer i bruk de siste årene, og det er planlagt mange flere strekninger som skal ta i bruk disse fotoboksene. Slike målinger viser seg å ha en positiv effekt på trafiksikkerheten ved at dette visstnok er den mest effektive metoden for å senke gjennomsnittshastigheten på ulykkesutsatte strekninger.

Årsaken til at jeg ikke kommer til å behandle denne kontrollmetoden i detalj, er at teknikken bak slike fartsmålinger ikke medfører noen særlige utfordringer i forhold til rettssikkerhet. Prinsippene bak ATK følger enkle fysiske og tekniske utgangspunkter, og det skal veldig mye til for at det skal kunne måles feil hastighet av et kjøretøy. En kjennelse fra Høyesterett²¹, som for øvrig er en av få rettsavgjørelser hvor det stilles spørsmål rundt påliteligheten av ATK, oppsummerer greit virkemåten til en vanlig stasjonær fotoboks:

«ATK, som har vært benyttet i Norge siden sommeren 1989, er et samarbeid mellom Statens vegvesen og politiet. Vegvesenet er ansvarlig for etableringen og driften av systemet. Bilder som tas ved bruk av ATK, blir kansellert om de ikke oppfyller kriterier fastsatt av Vegdirektoratet. Slike bilder sendes i utgangspunktet ikke til politiet.

²¹ Rt. 2008 s. 44

I kjørefelt som skal kontrolleres, legges det ned to følere med tre meters avstand. Følerne er trykkfølsomme og gir et presist signal hver gang en aksling passerer. Fra følerne går det ledninger til en datamaskin - Datarec410 - som registrerer signalene.

Tolv meter i kjøreretningen fra den andre føleren som passerer markeres det en fotolinje - et spor - i asfalten. Forhjulet på kjøretøy som skal fotograferes, skal være nær fotolinjen når bildet tas. Atten meter fra fotolinjen monteres en fotoboks som også er koblet til Datarec410. Datamaskinen gir signal når det skal tas bilde, og overfører tekst som skrives inn på bildet. Det blir bare tatt bilde når Datarec410 gir signal.

Når et kjøretøy passerer følerne, registreres forhjulene ved passeringen av de to følerne. Tilsvarende skjer når kjøretøyets andre aksling passerer følerne. Datarec410 beregner hastigheten for begge akslingene og avstanden mellom første og andre aksling.

De beregnede hastigheter for første og andre aksling avgjør om det tas bilde. På bildet skrives i tilfelle inn bildenummer, dato og klokkeslett samt opplysninger om målestedet, kjøretøyets hastighet og akselavstand...»

Dette kan enkelt og greit oppsummeres slik at det ligger to følere i bakken som registrerer at kjøretøyets akslinger passerer. Tiden det tar fra hver enkelt aksling passerer den første føleren til de passerer føler to brukes så for å beregne kjøretøyets hastighet. Systemet beregner også akselavstanden på kjøretøyet. Ved å kontrollere at beregnet akselavstand stemmer med reell akselavstand på kjøretøyet kan man i etterkant verifisere at hastighetsmålingen er riktig. Høyesterett behandlet i dette tilfellet²² en fartsmåling foretatt av ATK hvor det var et avvik på nesten 3 % mellom ATK-systemets beregnede akselavstand og reell akselavstand på kjøretøyet. Det ble drøftet hvorvidt et slikt avvik kan ha innvirkning på resultatet slik at den målte hastighet blir feil. Høyesterett konkluderte med at et slikt avvik i det minste medfører at det foreligger rimelig tvil om hvilken hastighet bilføreren har holdt, og valgte derfor ikke å legge måleresultatet til grunn ved straffutmålingen. Kort oppsummert fastslås altså hastigheten på et kjøretøy ved ATK ved at systemet måler tiden kjøretøyet bruker på å bevege seg mellom to punkter med en gitt avstand. For å sikre pålitelighet rundt denne målemetoden er det også innlagt en kontrollsjekk hvor akselavstanden måles og sammenlignes med reell akselavstand på kjøretøyet. Gjeldende rettstilstand gir uttrykk for at den målte hastighet ikke kan legges til grunn hvis det foreligger avvik ved denne kontrollsjekken. Jeg mener at den tekniske virkemåten til ATK er oppbygd på en forholdsvis enkel, men likevel fysisk nøyaktig og presis må-

²² Rt. 2008 s. 44

te. Med tanke på at hele måleprosessen foregår automatisk, er muligheten for menneskelige feilkilder ikke til stede under selve målingen. Det skal derfor mye til for at det skal oppstå feilmålinger ved denne målemetoden. Når det også er innlagt en kontrollsjekk som medfører at måleresultatet ikke blir lagt til grunn av domstolene hvis den påviser avvik, mener jeg dette sikrer påliteligheten til systemet. Sett i lys av dette oppstiller hastighetsmålinger foretatt av ATK ingen særlige problemstillinger i forhold til rettssikkerhet, og jeg kommer derfor ikke til å behandle dette noe nærmere.

En målemetode som derimot er mer problematisk i forhold til rettsikkerhet, er såkalte speedometermålinger. Da målemetoden relativt sjelden brukes, kommer jeg ikke til å behandle den i detalj. Imidlertid skal jeg kort forklare hvordan en slik måling foretas, da denne metoden brukes fra tid til annen, og den er også er godkjent og omtalt i politiets instruksjer.²³

En fartsmåling foretatt ved hjelp av et speedometer er i utgangspunktet veldig enkel å gjennomføre. Et vanlig scenario er at en polititjenestemann, enten privat med sin egen privatbil eller i tjenesten med en patruljebil, får øye på et kjøretøy han mistenker holder en hastighet som er høyere enn tillatt. Tjenestemannen legger seg deretter bak dette kjøretøyet og forsøker å holde samme avstand til kjøretøyet over en lengre distanse. I et slikt tilfelle antas det at tjenestemannens kjøretøy holder samme hastighet som den mistenktes kjøretøy. Det godtas også at kjøretøyet til den mistenkte over en lengre distanse fjerner seg fra tjenestemannens kjøretøy, altså at avstanden mellom dem øker. Det vil i et slikt tilfelle antas at mistenktes kjøretøy holder en hastighet som er minst like høy som kjøretøyet til tjenestemannen.

Selve hastigheten blir i all enkelhet fastslått ved at tjenestemannen selv avleser sitt eget speedometer mens han ligger bak den mistenkte. Siden et speedometer normalt vil vise en høyere hastighet enn den reelle, krever instruksjonen at tjenestemannens kjøretøy legges fram for kontroll av speedometeret hos en godkjent instans så snart som mulig etter at målingen er avsluttet.²⁴ Tjenestemannens avlesning av hastighet fra speedometeret korrigert for feilvisning fratrukket en ytterligere sikkerhetsmargin på mellom 3 - 10 km/t danner dermed det faktiske grunnlaget for videre strafforfølgning av den mistenkte.

Speedometeret til tjenestemannens kjøretøy kontrolleres i etterkant av målingen, og det trekkes i fra en sikkerhetsmargin fra den mistenktes hastighet for å minske betydningen av eventuelle feilkilder. Likevel er det klart at denne målemetoden sett fra et vitenskapelig, objektivt synspunkt ikke er like pålitelig som andre mer benyttede målemetoder. Det er polititjeneste-

²³ GP-4027

²⁴ GP-4027

mannen som ved en slik måling selv både fører sitt eget kjøretøy, holder korrekt avstand til kjøretøyet som måles og avleser hastigheten på speedometeret. Dermed er muligheten for menneskelige feilkilder utvilsomt til stede. Mulige feilkilder som kan være til stede og som rettspraksis også viser har vært til stede i enkelte tilfeller er blant annet tvil om tjenestemannen har avlest korrekt hastighet, tvil om hvorvidt avstanden til kjøretøyet som måles har vært konstant eller økende og tvil om hvilken hastighet som skal legges til grunn hvis hastigheten varierer i løpet av målingen.

En rettssikkerhetsmessig problemstilling ved strafforfølgning av trafikanter i saker hvor slike speedometermålinger er påtalemyndighetens eneste bevis for hastighetsovertredelsen, er at det nærmest ikke foreligger noen muligheter til å kunne etterprøve målingen og dens troverdighet. Retten er i praksis prisgitt at polititjenestemannen på måletidspunktet utførte målingen helt korrekt, og har veldig få muligheter til å kunne utelukke feilkildene på andre måter enn ved å bygge på tjenestemannens forklaring i retten. Ved andre typer fartskontroller vil normalt selve målingen kunne etterprøves ved at polititjenestemannens forklaring kan suppleres med rekonstruksjon av kontrollsituasjonen, befarings på målestedet, sakkyndige uttalelser og så videre. Slike muligheter foreligger ikke ved speedometermålinger, da de grunnleggende forutsetningene for selve hastighetsfastsettelsen er avhengig av polititjenestemannens medvirkning, presisjon og nøyaktighet under målesituasjonen.

Til tross for disse betenkeligheter, viser den rettspraksis jeg har gjennomgått at domstolene ikke viser noen særlig tilbakeholdenhet med å legge resultatet fra slike målinger til grunn ved både skyldspørsmål og straffutmåling. Imidlertid medfører den usikkerhet som knytter seg til slike målinger at det ofte fradras høyere sikkerhetsmargin fra hastigheten ved slike målinger enn ved andre typer fartskontroller.²⁵

Selv om denne målemetoden etter min mening er den målemetoden som er mest problematisk i forhold til rettssikkerhet, kommer jeg ikke til å behandle slike målinger noe nærmere. Dette skyldes at denne kontrollmetoden forholdsvis sjelden brukes av politiet i den daglige tjeneste. Speedometermålinger er normalt kun aktuelt i tilfeller hvor en polititjenestemann oppdager et kjøretøy som holder svært høy hastighet, og ikke har andre måleverktøy til disposisjon. Ved den løpende trafikktjeneste som utføres av Utrykningspolitiet og de lokale politi og lensmannsdistrikt er det lasermålinger og gjennomsnittsmålinger som i all hovedsak benyttes ved hastighetskontroller. Jeg skal derfor starte med å gå nærmere inn på hvordan disse to kontrollmetodene gjennomføres og hvordan de teknisk fungerer.

²⁵ Rt. 1989 s.1161

2.2 Hvordan lasermålinger og gjennomsnittsmålinger fungerer

2.2.1 Lasermålinger

Lasermålinger har vært i bruk i Norge siden 1993 og er i dag den målemetoden som sammen med gjennomsnittsfartsmålinger er vanligst å bruke ved fartskontroller. Fra 1993 til 2009 var det laserfartsmåler av typen LTI 20/20 som ble brukt, mens det i dag kun er laserfartsmåler av typen Traffipatrol XR som er i bruk av politiet ved lasermålinger. Årsaken til at det ble skiftet laserpistol var blant annet at det på grunn av slitasje og elde var på tide med en utskiftning av laserfartsmåleren. Den nye typen som ble tatt i bruk inneholdt også en del forbedringer som blant annet minneverk som kunne lagre de fortløpende hastigheter som ble målt under en fartskontroll. De prinsipielle tekniske forutsetninger som ligger til grunn for apparatens virkemåte er imidlertid lik for begge modellene, og jeg kommer derfor ikke til å skille mellom de to ulike apparatene ved den videre framstilling. Selve prosedyren for å utføre en lasermåling er også stort sett lik for begge modellene. Jeg har ikke klart å finne noen holdepunkter for at det er ulik grad av pålitelighet mellom ulike typer og modeller av laserfartsmålere. Derfor vil den følgende fremstilling av virkemåte være av generell karakter som i utgangspunktet gjelder for alle typer av laserfartsmålere i bruk ved fartskontroller.

Ordet LASER er en forkortelse for Laser Amplification by Stimulated Emission of Radiation som grovt oversatt betyr lysforsterking ved stimulert utstråling. Selve lasermetoden ble oppdaget på 60-tallet, og består i å frembringe elektromagnetiske svingninger innen det synlige eller infrarøde bølglengdespekteret som gir polariserte stråler med høy intensitet. Enkelt forklart er laserlys svært konsentrerte lysstråler som både kan være synlige og usynlige avhengig av bølglengden på laserstrålen. Fordelen med laserstråler i forhold til radarbølger er at en laserstråle er mye mer konsentrert og tynnere i diameter. Derfor skal det mye mer til for at en laserstråle skal kunne forstyrres av diverse støykilder i nærheten av kontrollområdet, i tillegg til at det i praksis ikke er mulig for en trafikant å oppdage at kjøretøyet treffes av laserstrålen, mens det ved radarkontroller var forholdsvis lett å oppdage radarbølgene ved hjelp av diverse detektorer. Jeg går ikke nærmere inn på hvordan selve laserlyset produseres av laserpistolen da det så vidt jeg vet, ikke eksisterer noen tvil om at en laserfartsmåler faktisk sender ut laserlys i henhold til det den er spesifisert til.

Når operatøren av en laserpistol, vanligvis en polititjenestemann, sikter mot et kjøretøy og trykker på avtrekkeren, sendes det ut såkalte laserpulser (en laserpuls er en kortvarig laserstråle) fra laserpistolen som treffer kjøretøyet og reflekteres tilbake til laserpistolen. Lyshastigheten, altså hastigheten laserstrålen beveger seg i, er kjent og uomstridt. Derfor vil tiden det tar

for én laserpuls å bevege seg fra laserpistolen via kjøretøyet og tilbake igjen være nok informasjon for å kunne regne ut hvilken avstand kjøretøyet har i forhold til laserpistolen. For å regne ut avstand er formelen $s=c*t$. Lysets hastighet (c) multiplisert med tiden laserpulsen bruker på å returnere til laserpistolen (t) er altså lik distansen mellom kjøretøyet og laserpistolen (s). En laserfartsmåler er med andre ord i realiteten en avstandsmåler. Laserteknologien har i en årrekke vært i bruk vitenskapelig i forbindelse med avstandsmålinger, blant annet av NASA i forbindelse med romfart.²⁶ Teknologien er anerkjent både som ekstremt nøyaktig og pålitelig i forbindelse med avstandsmålinger.

Selv om en laserfartsmåler i realiteten altså er en avstandsmåler, er det imidlertid en *hastighet* som vises i displayet på laserpistolen når en måling har blitt gjennomført. For at laserfartsmåleren skal kunne fastslå hastigheten til et kjøretøy, kreves det mer enn bare én laserpuls i retur. I teorien er det tilstrekkelig med to slike laserpulser. Denne prosessen fungerer enkelt forklart ved at laserpistolen sender ut to separate laserpulser med et kjent tidsmellomrom mellom pulsene. Når den første pulsen kommer i retur til laserpistolen, fastslås distanse 1. Når den andre pulsen kommer i retur, fastslås distanse 2. Differansen mellom distanse 2 og distanse 1 er altså den avstanden kjøretøyet har tilbakelagt i løpet av det kjente tidsmellomrommet mellom de to pulsene. Siden tilbakelagt avstand og tiden kjøretøyet har brukt på å tilbakelegge denne derfor er kjent, bruker laserfartsmåleren formelen $v=s/t$ (hvor v er fart, s er strekning og t er tid) for å regne ut kjøretøyets hastighet i det øyeblikket målingen blir utført. Rent matematisk og fysisk er derfor prinsippene bak en slik måling forholdsvis enkle og anerkjente. Imidlertid foreligger det en god del måleusikkerhet hvis laserpistolen kun sender ut to pulser for å fastslå hastigheten. Derfor sender de fleste laserpistoler ut mer enn 40 pulser på under et halvt sekund og beregner gjennomsnittshastigheten i dette tidsrommet²⁷. Når alle laserpulsene har returnert til laserpistolen, gjennomgår dataene også en behandling i et slags feilrettingsprogram innlagt i laserfartsmålerens mikrochip. Mikrochipen er programmert til å oppdage feil og avvik i rekkefølgen av pulser som returneres fra kjøretøyet. Hvis systemet oppdager feil, vil det vises en feilkode i displayet til laserfartsmåleren i stedet for en hastighet.

Det er ikke gitt at hastigheten som vises i displayet nødvendigvis er den hastigheten kjøretøyet holder. Til tross for at feilrettingsprogrammet innebygd i laserfartsmåleren ikke har oppdaget noen feil i pulsrekken og dermed ikke viser noen feilkode, er det fortsatt en forutsetning for en pålitelig måling at laseroperatøren bruker apparatet korrekt. Selv om teknologien og prinsippene bak laserfartsmåleren vitenskapelig sett sikrer at laserfartsmåleren er i stand til å kunne utføre korrekte hastighetsmålinger, er det avgjørende at laseroperatøren følger instruk-

²⁶ 314 N.J. Super. 211

²⁷ 314 N.J. Super. 211

ser og manualer som medfølger apparatet for at samtlige målinger skal kunne medføre pålitelighet. Jeg skal komme tilbake til dette i avsnittet om feilkilder.

2.2.2 Gjennomsnittsfartsmålinger

Måling av gjennomsnittshastighet er en metode som er blitt betraktelig mer brukt de seneste årene, spesielt av Utrykningspolitiet. Dette skyldes en endring av prioritering i trafikk-sikkerhetsarbeidet. Utrykningspolitiet satset tidligere mest på synlighet gjennom en rekke stasjonære radar- og laserkontroller på ulike steder for å oppnå en preventiv virkning blant den generelle befolkningen. De seneste årene har det imidlertid blitt prioritert å få luket ut de såkalte ”verstingene” fra trafikken. Dette er en gruppe bilførere som er kjennetegnet med en aggressiv kjørestil. Dette består i atferd som blant annet grove hastighetsovertredelser, farlige forbikjøringer, liten avstand til forankjørende og ved at gruppen generelt er lite opptatt av risiko og hensyn i trafikken. Denne gruppen har vært utfordrende å oppdage ved stasjonære trafikkkontroller da disse bilførerne ofte har vært klar over kontrollene på forhånd gjennom ulike varslingssystemer via sms og liknende. Ved å kjøre sivile, umerkede kjøretøy med videoutstyr og utstyr for måling av gjennomsnittshastighet har politiet dermed en unik mulighet til å ”for-svinne” i trafikkbildet samtidig som de kan sikre bevis til videre strafforfølgning av de meste aggressive trafikantene. I tråd med denne prioritetsforandringen, har andelen sivile biler og motorsykler tilhørende politiet økt betraktelig de seneste årene, samtidig som antall stasjonære laserkontroller har blitt redusert.

Mens en laserfartsmåler måler den øyeblikkelige hastigheten til et kjøretøy på under et sekund, måles den gjennomsnittlige hastigheten til et kjøretøy over en viss strekning ved en gjennomsnittsfartsmåling. Som nevnt er formelen for å regne ut hastighet $v=s/t$, slik at man altså har mulighet til å regne ut gjennomsnittshastigheten hvis man kjenner tilbakelagt distanse og tiden brukt på denne distansen.

En måling av gjennomsnittshastighet kan gjennomføres på to måter, enten stasjonært eller mobilt. Den enkleste formen for slik måling, en stasjonær måling fungerer slik at det først helt nøyaktig måles opp en viss strekning på minst 100 meter.²⁸ Den som utfører målingen plasserer seg deretter slik at han har god oversikt over både start og slutt punkt for denne strekningen. Tidtakingen kan enten foretas med en vanlig stoppeklokke eller med et apparat for tidtaking som befinner seg i et tjenestekjøretøy. Tidtakingen startes når kjøretøyet som skal måles passerer startpunktet for den oppmålte strekningen og avsluttes når kjøretøyet passerer sluttpunktet. For å ta høyde for eventuell unøyaktighet ved start og stopp av tidtakingen, skal det trekkes fra minst 10 meter fra den avmålte distansen. Slik er distansen som brukes i utreg-

²⁸ GP-4027

ning av hastigheten dermed lavere enn den reelle og utregnet hastighet følgelig fratrukket en sikkerhetsmargin.

En såkalt mobil måling kan gjennomføres fra både kjøretøy og luftfartøy. Ved måling fra et kjøretøy, enten en bil eller en motorsykkel i politiets tjeneste, har kjøretøyet montert et apparat som registrerer tilbakelagt avstand til kjøretøyet og en tidtaker. Ofte er det også en montert en videoopptaker som kontinuerlig spiller inn video fra det som skjer foran kjøretøyet.

Informasjon om tilbakelagt avstand og medgått tid overføres fra apparatet som registrerer disse dataene og legges inn i videobildet nedre del. Det er spesielt Utrykningspolitiets sivile biler og motorsykler som har montert dette videoutstyret, som før øvrig er av stor bevismessig verdi ved senere usikkerhet om feilkilder rundt målingen. Det er flere ulike modeller av selve apparatet som brukes til å registrere distanse og tid. «Trip track» er imidlertid navnet på apparatet som er montert i de fleste alminnelige utrykningskjøretøyer tilhørende de ulike politidistriktenes og i de sivile kjøretøyene som tilhører Utrykningspolitiet..

En mobil gjennomsnittsfartsmåling gjennomføres normalt ved at kjøretøyet som ønskes målt, passerer et godt synlig referansepunkt, altså startpunktet. Når kjøretøyet som skal måles, passerer startpunktet, starter polititjenestemannen tidsmåleren på apparatet i tjenestekjøretøyet. Når tjenestekjøretøyet passerer det samme startpunktet, startes distansemåleren på apparatet. Deretter pågår registrering av distanse og tid mens kjøretøyet som måles tilbakelegger en passende distanse på minst 100 m.²⁹ Når polititjenestemannen finner et nytt, godt synlig referansepunkt, altså sluttpunktet, stoppes tidtakeren idet kjøretøyet som måles passerer dette punktet. Distansemåleren stoppes i utgangspunktet idet tjenestekjøretøyet passerer samme referansepunkt. Imidlertid er det instruksfestet at tjenestemannen skal stoppe distansemåleren minst 20 meter før tjenestekjøretøyet når det samme referansepunktet³⁰. Slik legges det inn en sikkerhetsmargin ved hastighetsutregningen for å ta høyde for eventuell unøyaktighet ved start og stopp av distansemåleren. Når målingen er avsluttet, sitter apparatet i tjenestekjøretøyet igjen med tiden det målte kjøretøyet har brukt mellom de to punktene, og distansen mellom disse punktene. En regneenhet innebygd i apparatet regner da ut gjennomsnittshastigheten til kjøretøy som har blitt målt ved hjelp av formelen $v=s/t$ (v er lik fart, s er lik strekning og t er lik tid).

En mobil måling kan også gjennomføres uten at det benyttes synlige referansepunkter som start- og sluttpunkter for målingen. Hvis for eksempel en politibil blir forbikjørt, kan polititjenestemannen i politibilen starte både tidsmåleren og distansemåleren på samtidig idet kjøret-

²⁹ GP-4027

³⁰ GP-4027

øyet som ønskes målt passerer politibilen. Politibilen følger så kjøretøyet som måles over en viss strekning. Når det er blitt kjørt en passende distanse på minst 100 meter, og politibilen holder en avstand på minst 20 meter til kjøretøyet som måles, stoppes tidsmåleren og distansemåleren samtidig. Politibilen og kjøretøyet som måles har i et slikt tilfelle tilbakelagt samme distanse på samme tid. Siden det kreves at både tidsmåleren og distansemåleren stoppes når politibilen befinner seg minst 20 meter bak kjøretøyet, vil dette gi en sikkerhetsmargin som tilsvarer avstanden mellom kjøretøyene. Dette skyldes at distansen som politibilen har kjørt er kortere enn distansen det målte kjøretøyet har tilbakelagt på samme tid. Ved hjelp av målt distanse og tid, regner apparatet i politibilen ut gjennomsnittshastigheten på samme måte som nevnt ovenfor.

En mobil gjennomsnittsfartsmåling kan også gjennomføres fra et luftfartøy, men dette forutsetter at det på forhånd nøyaktig måles opp en gitt veistrekning. Fra for eksempel et politihe-likopter kan det benyttes en stoppeklokke eller et apparat for tidsmåling for å måle tiden et kjøretøy bruker på å tilbakelegge den forhåndsmålte strekningen. Deretter regnes gjennomsnittshastigheten ut som nevnt ovenfor etter at det er trukket fra sikkerhetsmargin ved at det fra oppmålt strekning trekkes fra minst 10 meter.

Fra et rettssikkerhetsmessig perspektiv er det på det rene at gjennomsnittsfartsmålinger i utgangspunktet vitenskapelig sett er pålitelige samtidig som denne typen fartsmålinger er lite ressurskrevende å gjennomføre. Dette utgangspunktet forutsetter imidlertid at polititjenestemannen som utfører selve målingen utfører alle ledd av måleprosessen helt korrekt, noe som stiller store krav både til opplæring, instruksverk og til tjenestemannen selv. Gjennomsnittsfartsmålinger som ikke er blitt utført korrekt, kan gi grunnlag for flere feilkilder som i verste fall kan føre til at noen straffes for å ha holdt en høyere hastighet enn det som faktisk var tilfellet. I neste avsnitt skal jeg komme nærmere inn på betydningen av ulike feilkilder ved slike fartsmålinger

2.3 Feilkilder ved fartsmålinger

2.3.1 Feilkilder ved lasermålinger

Som ved alle andre teknologier er ikke fartsmålinger foretatt ved laser feilfrie til enhver tid. Ulike feilkilder kan i verste fall føre til at hastigheten som vises i displayet på laserpistol er en annen enn den faktiske hastigheten til kjøretøyet som måles. For å ivareta grunnleggende rettsikkerhetshensyn er det avgjørende at det ikke måles høyere hastigheter enn de reelle ved fartskontroller. Så lite som 1 km/t avvik kan bety forskjellen mellom straff og straffrihet eller mellom fengsel og bøter.

Det er nødvendig å skille mellom apparatfeil og brukerfeil. Apparatfeil er ulike typer feil ved selve apparatet som enten kan føre til at apparatet ikke fungerer i det hele tatt eller til at apparatet måler feil hastighet. En apparatfeil trenger nødvendigvis ikke ha noen påvirkning på måleresultatet i det hele tatt. Problemet er imidlertid at man ikke med sikkerhet kan vite hvordan en slik feil påvirker målingene når den først har oppstått. Derfor er det instruksfestet strenge retningslinjer for kontroll av laserfartsmålere, både gjennom periodiske kontroller og enklere kontroller ved hver enkelt farts kontroll³¹. Jeg går ikke nærmere inn på detaljene rundt hva slags type apparatfeil som kan oppstå, da en slik fremstilling raskt blir av utpreget teknisk karakter i tillegg til at apparatfeil relativt sjelden oppstår og dermed ikke er den mest aktuelle problemstillingen i forhold til rettssikkerhet. Det som imidlertid er interessant når det gjelder apparatfeil, er kontrollrutiner og hvilke konsekvenser det får hvis det oppdages feil. Dette kommer jeg tilbake til i neste avsnitt hvor jeg behandler de gjeldende instruks nærmer.

2.3.1.1 Brukerfeil ved lasermålinger

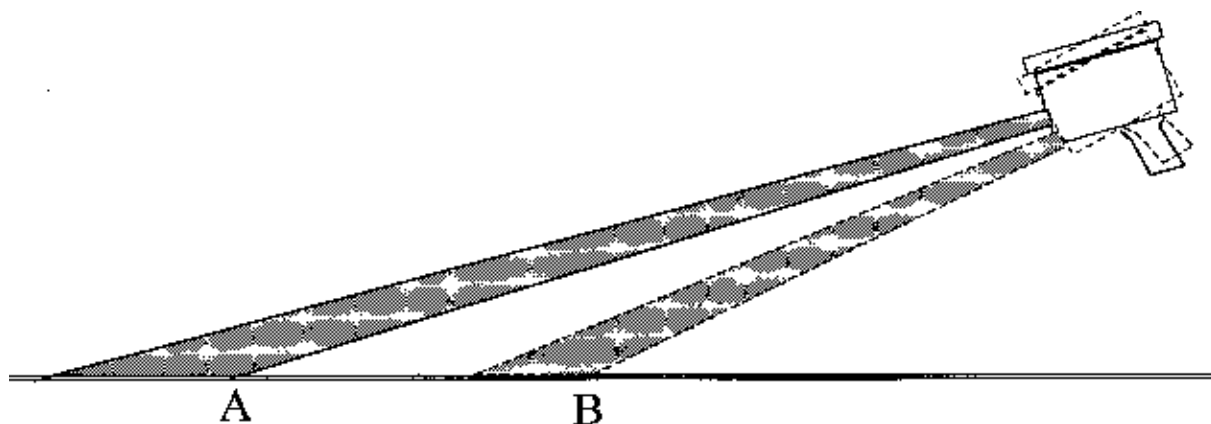
Det er såkalte brukerfeil som fører til flest feil ved fartskontroller. Som ved andre teknologier som krever menneskelig betjening, vil aldri teknologien kunne bli mer pålitelig enn personen som betjener den. Selve laserfartsmåleren er et presisjonsapparat som er i stand til å måle hastighet helt nøyaktig. Likevel vil ulike feil ved operatørens betjening av apparatet kunne få betydning for resultatet av målingen. Ved feil menes det i denne sammenheng at operatøren av laserfartsmåleren betjener apparatet på en slik måte at det kan gi utslag i feilkilder som nevnt under. Når det gjelder hvordan en polititjenestemann *skal* opptre ved en lasermåling i henhold til opplæring og instruksverk, og hvordan gjeldende instruksverk og opplæring tar sikte på å eliminere feilkilder, behandles dette i avsnitt 2.4.

2.3.1.1.1 Måling av en skrå flate

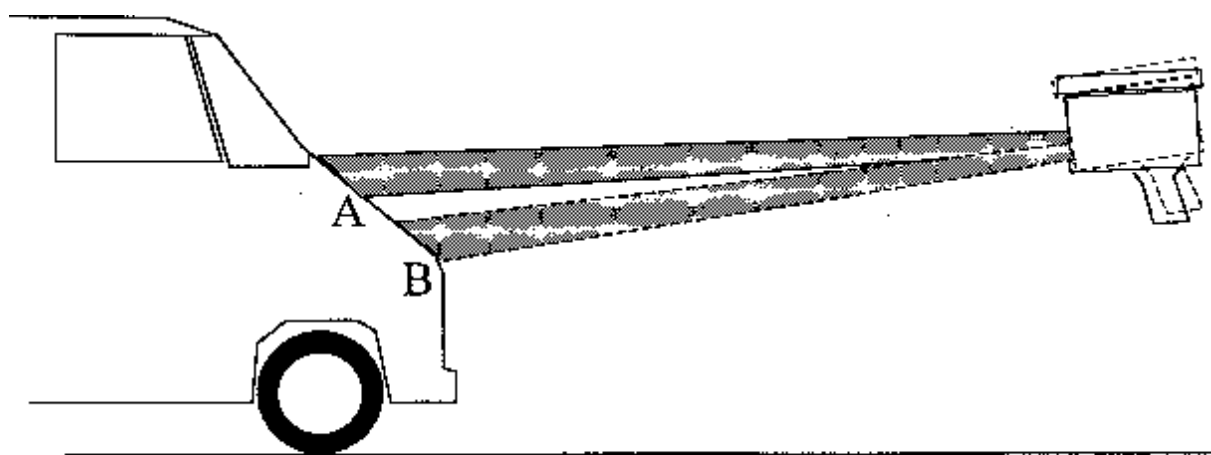
Det er et en forutsetning for en pålitelig måling at laserpistolen holdes absolutt i ro under målingen. Hvis laseroperatøren lar den vippe eller bevege seg i løpet av tidsrommet selve målingen pågår (0,3 sekunder) er det fare for at det måles feil hastighet. Dette skyldes prinsippet bak en lasermåling, nemlig at hver laserpuls i realiteten måler avstanden mellom det som måles og laserpistolen. Hvis laserpistolen beveges under målingen og laserpulsene treffer en skrå flate, for eksempel et panser, er ikke laserpistolen i stand til å skille mellom avstandsendingen som skyldes at kjøretøyet beveger seg og avstandsforandringen som skyldes at en laserpuls for eksempel treffer starten av panseret mens den neste laserpuls treffer lenger opp på panseret. Det innebygde feilrettingsprogrammet i laserpistolens mikrochip vil imidlertid klare å fange opp de ujevne avstandsforandringene i et slikt tilfelle og returnere en feilkode. Likevel er det på det rene at hvis bevegelsen til laserpistolen er jevn nok under målingen, vil ikke feil-

³¹ GP-4027

feilrettingsprogrammet klare å fange opp feilen. Da vil det returneres en hastighet i stedet for en feilkode. I et slikt tilfelle er det stor sannsynlighet for at hastigheten som vises i displayet er feil. Følgende figurer illustrerer problemstillingen:



Figur 1. Laser fartsmåleren vippes slik at treffpunktet flytter seg fra A til B.

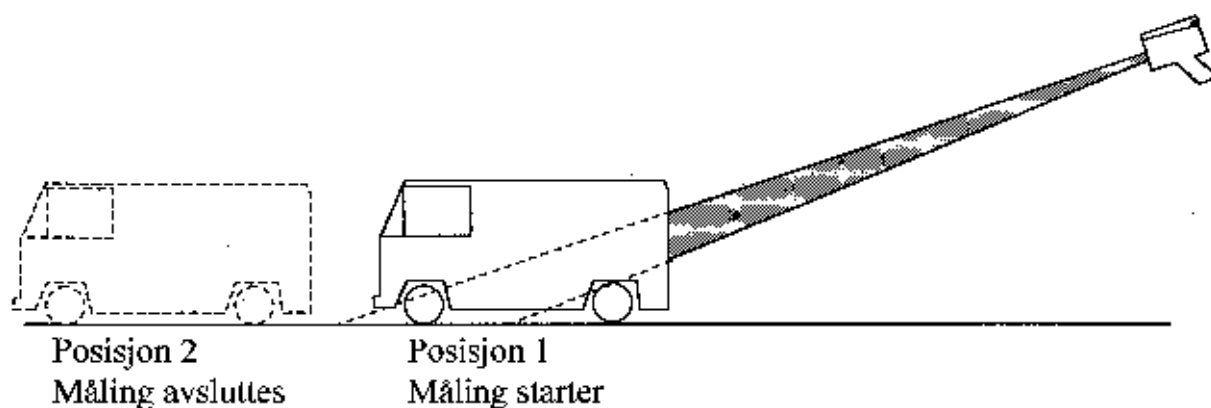


Figur 2. Eksempel på skrå flate på kjøretøyet. Treffpunktet flytter seg fra A til B når fartsmåleren vippes.

En annen situasjon som kan danne grunnlag for feilmålinger, er at laseroperatøren prøver å følge kjøretøyet med laserstrålen ved å bevege laserpistolen under målingen³². En slik atferd

³² Nemko (1998)

kan være aktuell hvis det er stor vinkel mellom plasseringen til laserpistolen og kjøretøyet som måles. Dette er en typisk problemstilling hvis kjøretøyet befinner seg i en kurve under målingen. Hvis kjøretøyet befinner seg i en kurve vil det normalt ikke være mulig å oppnå en godkjent måling hvis laserpistolen holdes i ro siden kjøretøyet hele tiden skifter vinkel i forhold til laserpistolen. Hvis laseroperatøren dermed forsøker å følge kjøretøyet ved å bevege laserfartsmåleren, vil bevegelsen ofte være jevn nok til at laserfartsmålerens innebygde feilrettingsprogram ikke oppdager noen avvik under måleprosessen og dermed ikke returnerer en feilkode. Laseroperatøren vil i et slikt tilfelle kunne avlese en hastighet i displayet på laserpistolen hvor det er sannsynlig at resultatet er beheftet med feil. En risiko ved en slik bevegelse er at laserpulsene kan treffe veibanen i stedet for kjøretøyet. Både asfalten og vegmerkingen har evne til å reflektere laserpulsene. Ubehandlet asfalt har ikke så gode refleksjonsegenskaper over lengre avstander. Vegmerking har derimot atskillig bedre refleksjonsegenskaper, også over lengre avstander. I et tilfelle hvor laseroperatøren beveger laserfartsmåleren under en måling, vil hver enkelt laserpuls som treffer vegbanen på ulike steder og reflekteres tilbake til laserpistolen, gi grunnlag for en rekke distansemålinger som ved en vanlig måling. Disse kan igjen gi grunnlag for at laserpistolen regner ut en hastighet som er en helt annen enn det kjøretøyet faktisk beveger seg i. Det vil kunne være utfordrende å vite at det faktisk er vegbanen man har målt i en slik situasjon. En figur som illustrerer problemstillingen av for stor vinkel mellom kjøretøy og laserpistol³³:



Figur 3. Målesituasjon hvor vinkelen mellom lysstrålens retning og kjøretøyets retning er for stor.

³³ Nemko (1998)

2.3.1.1.2 Måling av feil kjøretøy

Ved tett trafikk er det fare for at farten som måles relaterer seg til et annet kjøretøy enn det man faktisk ønsket å måle. Dette medfører risiko for at noen straffes på feil grunnlag.

Det er laseroperatørens ansvar å forsikre seg om at kjøretøyet som stanses for en hastighets- overtredelse faktisk er det kjøretøyet som ble målt. I enkelte kontrollsituasjoner kan det være utfordrende for laseroperatøren å skille mellom de ulike kjøretøy som befinner seg i vegbanen, spesielt ved målinger over lengre avstander. Det er typisk ved fartsmålinger av trafikken på veier med flere felt at det kan være mange kjøretøy i nærheten av hverandre til samme tid. Dette gjelder både i bredderetningen ved forbikjøringssituasjoner og i lengderetningen ved flere kjøretøy kjørende etter hverandre.

En laserstråles diameter økes proporsjonalt med distansen til punktet den treffer³⁴. Ved 100 meters avstand er en laserstråle rundt 0,3 meter i diameter, ved 200 meter 0,6 meter, ved 300 meter 0,9 meter og ved 400 meters avstand har strålen en diameter på rundt 1,2 meter. En laserstråle har i motsetning til annet lys like høy intensitet i midten av lystrålen som ved ytterkantene av strålen. Det foreligger derfor en risiko for reflekser fra andre gjenstander og andre kjøretøy i nærheten av kjøretøyet det siktes mot. Dette medfører fare for at laserpulsene i et slikt tilfelle i realiteten treffer et annet kjøretøy enn det laseroperatøren selv tror han sikter på. Et annet moment som øker sannsynligheten for at denne problemstillingen kan medføre feilmålinger, er at selve siktet til laserfartsmåleren er av begrenset nøyaktighet.

Noen eksempler på situasjoner hvor det er fare for at denne feilkilden kan gjøre seg gjeldende³⁵:

- Måling av motorsykel samtidig som det befinner seg et større kjøretøy bak motorsykkelen. En motorsykel har få store flater det kan siktes mot ved en lasermåling. Det er i utgangspunktet derfor utfordrende å oppnå en godkjent hastighetsmåling av en motorsykel ved lasermåling. Normalt brukes motorsykkelen frontlykt som siktepunkt. En slik lykt er normalt ikke større enn rundt 30 cm i diameter, og en laserstråle har en diameter på rundt 1,2 meter ved en måling foretatt over en avstand på 400 meter. Det er derfor nærliggende fare for at laserpulsene treffer kjøretøyet bak motorsykkelen i et slikt tilfelle
- Måling av en motorsykel kjørende ifølge med flere andre motorsykler.
- Måling av et kjøretøy som følges tett av et annet kjøretøy, spesielt hvis kjøretøyet bak er større enn kjøretøyet som måles og målingen foretas over en avstand som overstiger 300 meter.

³⁴ Nemko (1998)

³⁵ Nemko (1998)

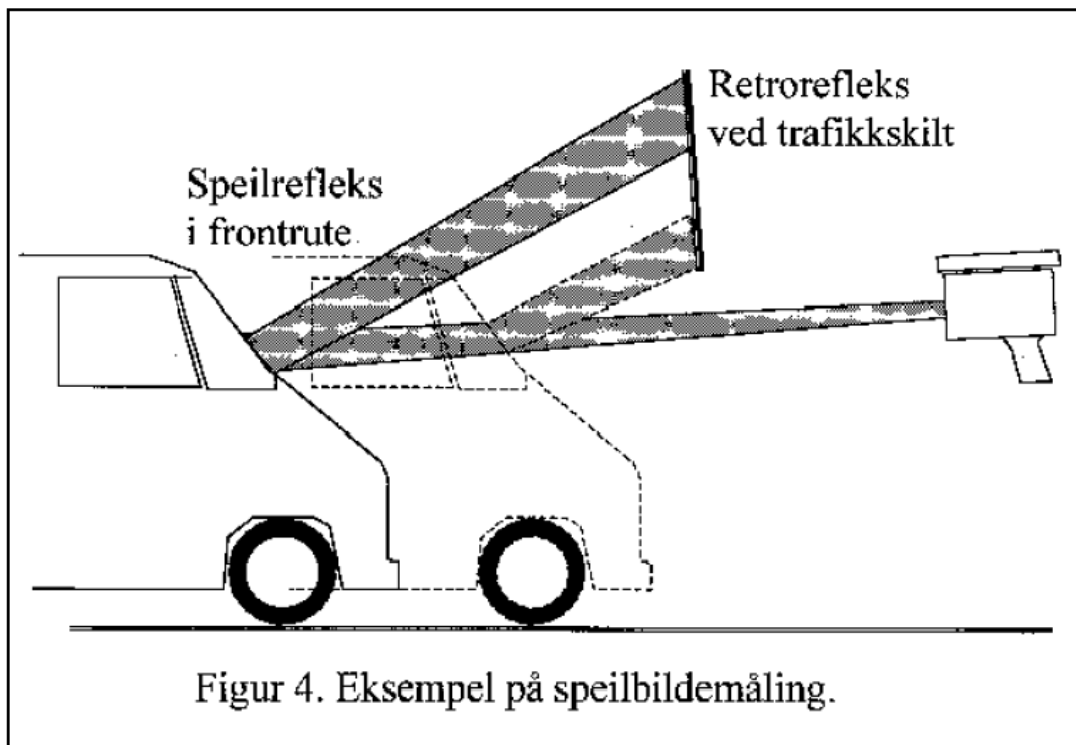
- Måling av et kjøretøy som er i ferd med å skifte felt. I en slik situasjon vil feltskiftet representere en rask sideveis forskyvning av kjøretøyet som måles. Dermed oppstår fare for at kjøretøyet blottlegger et annet kjøretøy lenger bak med den følge at laserpulsene treffer det blottlagte kjøretøyet i stedet for kjøretøyet laseroperatøren mente å måle.

2.3.1.1.3 Speilbildemåling

Denne feilkilden kan føre til at det oppstår spesielle reflekser som igjen kan resultere i at det måles feil hastighet. For å kunne forklare hva som menes med såkalte speilbildemålinger, er det nødvendig å skille mellom ulike typer reflekser. Reflekser kan deles i tre ulike typer. *Diffuse reflekser* er den typen refleksjon som gjør at vi kan se det som er rundt oss. En diffust reflekterende gjenstand som belyses reflekterer lyset ut i alle retninger. Når et kjøretøy som ikke har refleks-elementer eller speilblanke flater måles, er det den diffuse refleksjonen som gjør det mulig å måle hastigheten til kjøretøyet med laserfartsmåleren. *Retroreflekser* er den typen refleksjon en refleksbrikke gir. «Retro» betyr i denne sammenheng at lyset som treffer den reflekterende flaten sendes tilbake i samme retning som det kom fra. Ved en lasermåling vil en stor del av laserlyset som treffer retroaktive flater, sendes tilbake i retning laserfartsmåleren. Dette avhenger i liten grad av hvilken vinkel flaten har i forhold til laserpistolen. Eksempler på retroaktive flater er nummerskilter på kjøretøy, trafikkskilt, refleksbrikker og vegmaling som brukes til vegoppmerking. *Speilende reflekser* er refleksjoner fra speil og blanke flater. Her sendes nesten alt lyset som treffer flaten tilbake i en retning som avhenger av flatens vinkel i forhold til lyskilden. Normalt vil det kun være i tilfeller hvor kjøretøy har en speilende flate med en slik vinkel at laserlyset sendes tilbake til laserfartsmåleren at denne effekten vil kunne bidra til en godkjent måling ved bruk av laserfartsmåler.

Selve feilkilden ved en såkalt speilbildemåling består i en kombinasjon av speilende reflekser og minst en av de to andre refleksjonstypene. Figur 4 på neste side illustrerer problemstillingen. Det skal mye til for at denne feilkilden skal aktualiseres, og den spiller derfor en mindre rolle i praksis enn feilkildene nevnt ovenfor. Imidlertid viser forsøk at også denne feilkilden kan føre til at det måles feil hastighet av et kjøretøy ved gitte forutsetninger. For å unngå fare for speilbildemålinger, er det viktig at feilkilden tas i betraktning ved valg av målested. Store trafikkskilt nær vegbanen med den retroreflektive siden vendt mot kjøretøyene som måles, er spesielt noe som bør unngås for å eliminere faren for speilbildemålinger³⁶.

³⁶ Nemko (1998)



2.3.1.1.4 Feil avlesning av hastighet

Innenfor måleteknikk generelt, er feil avlesning av resultatet den vanligste feilkilden. Forventninger og utenforliggende forhold kan føre til at den som avleser displayet leser noe annet enn det som faktisk står der. Også dårlige lysforhold kombinert med kontrastforholdene i laserfartsmålerens display kan gjøre det utfordrende å se forskjell på sifrene i displayet³⁷.

2.3.1.2 Oppsummering av feilkildebildet ved lasermålinger

Det foreligger altså flere ulike feilkilder ved bruk av laserfartsmålere, og det er spesielt brukerfeil som medfører størst fare for feilmålinger.

En interessant rettsavgjørelse fra amerikansk rettspraksis behandler problemstillingen rundt påliteligheten av lasermålinger. Høyesterett i New Jersey avsa i 1996 en kjennelse³⁸ om hvorvidt lasermålinger foretatt med modellen LTI 20/20, skulle kunne føres som bevis for farts- overtredelser av påtalemyndigheten i New Jersey. Dette er for øvrig den samme laserfartsmåleren som ble benyttet i Norge frem til 2008 og teknisk sett fungerer den etter de samme prinsipper som dagens modell, Traffipatrol XR. Kjennelsen er grundig og inneholder vitneforklaringer fra kompetente sakkyndige vitner fra blant annet NASA og produsenten av den aktuelle

³⁷ Nemko (1998)

³⁸ 314 N.J. Super. 211 (1996)

laserfartsmåleren. Laserfartsmålerens virkemåte ble gjennomgått i detalj og feilkildene ble nøye gjennomgått og vurdert.

Domstolen konkluderte med at lasermålinger foretatt med den aktuelle laserfartsmåleren måtte avskjæres som bevis i fremtidige straffesaker³⁹. Domstolen var overbevist om at lasermålinger prinsipielt sett er av høy nøyaktighet og presisjon når alt fungerer som det skal. Det var hovedsakelig usikkerhet rundt feilrettingsalgoritmene innlagt i laserfartsmålerens mikrochip som var avgjørende for kjennelsens resultat. Det sakkyndige vitnet fra laserfartsmålerens produsent uttalte under høringen at feilrettingsprogrammets funksjon er å eliminere feilkilder ved apparatet i størst mulig grad. Dette gjøres ved at laserfartsmåleren returnerer en feilkode i stedet for en hastighet hvis apparatet oppdager ulike typer avvik under måleprosessen. Imidlertid ga ikke produsenten nærmere detaljert informasjon om hvordan disse feilrettingsalgoritmene fungerte, da disse opplysningene ble ansett som forretningshemmeligheter. Mangelen på informasjon sådde tvil om i hvor stor grad feilrettingsprogrammet faktisk eliminerte slike feilkilder, og det heller ikke var foretatt omfattende tester som kunne si noe om påliteligheten til målinger foretatt med laserfartsmåleren. Derfor valgte domstolen å la tvilen komme trafikantene til gode ved å nekte påtalemyndigheten å bruke laserfartsmåleren som bevis for fartsøvertredelser.

Denne kjennelsen ble stående som gjeldende rett i to år før samme domstol i 1998 behandlet spørsmålet på nytt⁴⁰. Denne gangen konkluderte retten med at lasermålinger foretatt med den aktuelle laserfartsmåleren kunne føres som bevis for fartsøvertredelser av påtalemyndigheten under visse vilkår. Bakgrunnen for at domstolen behandlet saken på nytt var at påtalemyndigheten etter den første kjennelsen gjennomførte omfattende testing av det aktuelle apparatet for å danne et bilde av kontrollmetodens pålitelighet. Testingen bestod av at det ble gjennomført en rekke forsøk. Forsøkene var i form av nærmere 2000 lasermålinger av kjøretøy foretatt under ulike værforhold, over ulike distanser og under ulike trafikkforhold. Resultatet av hver enkelt lasermåling ble sammenlignet med den reelle hastigheten til kjøretøyene målt ved hjelp av ulike metoder som ble ansett som forholdsvis sikre. Resultatene av testprosessen viste at det var avvik på mer enn 2 km/t mellom hastigheten målt av laserfartsmåleren og den reelle hastigheten, i bare 16 av de nærmere 2000 forsøkene. Dette gir et totalt avvik på ca. 0,8 %. Retten konkluderte derfor med at lasermålinger foretatt med LTI 20/20 laserfartsmåler kunne føres som bevis for fartsøvertredelser under forutsetning av at målinger ikke ble foretatt over lengre avstander enn ca. 300 meter, at politimannskapene som skulle foreta målinger hadde godkjent opplæring for å gjøre dette og at det kunne påvises i ettertid gjennom loggføring og

³⁹ 314 N.J. Super. 232 (1996)

⁴⁰ 714 A.2d 381 (1998)

lignende at instruksene i laserfartsmålerens manual var fulgt i forbindelse med slike målinger⁴¹.

Etter min mening illustrerer resultatene av den omfattende testingen at det skal mye til for at det skal oppstå feil i forbindelse med lasermålinger. Ved korrekt bruk er det liten tvil om at laserfartsmålere er et pålitelig og nyttig verktøy for å måle hastighet. Det er imidlertid verdt å merke seg at testingen foretatt av den amerikanske påtalemyndigheten først og fremst viser hvor liten betydning *apparatfeil*⁴² har som feilkilde ved lasermålinger. Ut fra opplysningene i 1998-kjennelsen⁴³ kan det legges til grunn at alle lasermålingene ble foretatt under meget kontrollerte forhold. Det er på det rene at laseroperatørene som foretok målingene var veldig nøye med å følge instruksene og opplæringsrutinene for bruk av apparatet, slik at *brukerfeil*⁴⁴ ble unngått. På bakgrunn av dette kan det konkluderes med at fartsmålinger foretatt med laserfartsmåler ikke reiser noen særlige betenkeligheter i forhold til rettssikkerhet forutsatt at brukerfeil og apparatfeil elimineres ved at laseroperatøren følger instruksjoner og rutiner til punkt og prikke. Foretas lasermålinger i strid med gjeldende rutiner og instruksjoner, er det etter min mening avgjørende at domstolene tar hensyn til tvilen som kan oppstå ved de ulike feilkilder ved at slike målinger avskjæres som bevis. Hvordan gjeldende rett faktisk er i slike tilfeller, kommer jeg tilbake til i avsnitt 2.5.

2.3.2 Feilkilder ved gjennomsnittsfartsmålinger

Siden teknologien bak gjennomsnittsfartsmålinger er mye enklere enn ved lasermålinger, er også feilkildebildet betydelig mye enklere å forholde seg til. Selv om det foreligger færre feilkilder ved denne typen målinger, er betydningen av dem imidlertid minst like stor som ved lasermålinger. De siste årene har antall rettsaker som omhandler hastighetsovertredelser målt ved gjennomsnittsmåling vært omtrent like høyt som rettsaker basert på lasermålinger. Ved gjennomsnittsmålinger spiller menneskelige faktorer en større rolle enn ved lasermålinger, da det er polititjenestemannen som skal sørge for å starte og stoppe målingen ved de rette punkter, noe som dermed påvirker resultatet i høy grad. Brukerfeil er derfor den feilkilden som også har størst betydning ved gjennomsnittsmålinger.

2.3.2.1 *Apparatfeil*

For at hastigheten som måles ved en gjennomsnittsfartsmåling skal være nøyaktig, kreves det at apparatet som brukes til målingen registrerer medgått tid og kjørt distanse helt korrekt. Hvis tidtakeren innebygd i apparatet er beheftet med feil, for eksempel ved at den registrerer hvert

⁴¹ 714 A.2d 391-392 (1998)

⁴² Se første del av avsnitt 2.3.1

⁴³ 714 A.2d 381 (1998)

⁴⁴ Se avsnitt 2.3.1.1

sekund som kortere enn et faktisk sekund, vil dette i høy grad påvirke resultatet. Mens tidtakeren i all enkelhet er basert på en klokke, er distansemåleren i apparatet avhengig av mer omfattende inndata fra kjøretøyet. Nærmere bestemt er den avhengig av informasjon om hvor langt hjulene på politibilen ruller i løpet av målingen. For eksempel kan et hjulskift hvor det byttes til en annen dekkdimensjon føre til at distansemåleren måler en distanse som avviker fra distansen som faktisk er kjørt. For å minske sannsynligheten for feil ved distansemåleren, foreligger det kalibreringsrutiner som politiet skal følge ved bruk av gjennomsnittsmålinger, noe jeg kommer tilbake til i avsnitt 2.4. Selv om det altså foreligger rutiner for kalibrering av distansemåleren, er det verdt å merke seg at det ikke finnes noen rutiner for kalibrering av tidsmåleren⁴⁵. Man har derfor ingen garantier for at apparatet fungerer som forutsatt i løpet av målingen. Likevel er det ytterst sjelden apparatfeil blir problematisert i praksis, og jeg har heller ikke klart å finne noen rettsaker hvor slike apparatfeil har blitt påberopt. Jeg går derfor ikke nærmere inn på denne problemstillingen.

2.3.2.2 Brukerfeil

Siden den menneskelige betjeningen har så stor betydning ved gjennomsnittsfartsmålinger, er det utvilsomt brukerfeil som er den største feilkilden ved slike målinger.

Feilkilden som oftest blir påberopt i rettsaker er tvil om hvor tjenestemannen startet og stoppet tidsmåleren og distansemåleren. Med tanke på hvor stor betydning disse punktene har for hvilken hastighet som måles, er det avgjørende at det ikke oppstår feil under denne prosessen.

Noen ganger oppstår det tvil om hvilke punkter som faktisk er blitt brukt som referansepunkter for start og stopp av målingen. Politiets instruks stiller som krav at det skal brukes to godt synlige referansepunkter som startpunkt og sluttpunkt.⁴⁶ Større trafikkskilt og lignende som er lette å kjenne igjen er å foretrekke da det er lettere å etterprøve målingen senere. Hvis det er blitt brukt referansepunkter som ikke er godt synlige eller referansepunkter som gjentar seg selv over en strekning, som for eksempel sidestolper langs veibanen, er det fare for at tidsmåleren og distansemåleren ikke startes og stoppes ved de eksakt samme punkter. Et eksempel kan være at tjenestemannen i mangel av bedre egnede referansepunkter velger en sidestolpe som gjentar seg selv hver 100. meter som sluttpunkt for målingen. Når kjøretøyet som måles, passerer den valgte sidestolpen, stoppes tidsmåleren av tjenestemannen. Når tjenestemannen selv tror at han passerer den samme sidestolpen, stoppes distansemåleren. Problemet er bare at tjenestemannen i dette eksempelet stopper distansemåleren når politibilen passerer en identisk sidestolpe 100 meter etter enn den som ble brukt som sluttpunkt for tidsmåleren. I et slikt til-

⁴⁵ Brukerveil. TripTrack (2010)

⁴⁶ GP-4027

40 meter forbi punktet som var planlagt som avslutningspunkt. Selv om politiets instruks krever at distansemålingen stoppes litt før politibilen når det valgte sluttpunktet⁴⁸ vil det kunne oppstå fare for at utregnet hastighet blir for høy avhengig av reaksjonstiden til tjenestemannen og politibilens hastighet.

I tilfeller hvor det fortsatt er lang avstand mellom kjøretøyet som måles og politibilen idetidsmåleren stoppes, kan det i tillegg oppstå tvil om tidsmåleren ble stoppet når kjøretøyet som ble målt faktisk passerte sluttpunktet for målingen. Dette skyldes at det fra politibilens synsvinkel kan være vanskelig å se nøyaktig hvor kjøretøyet som måles passerer det valgte sluttpunktet ved høy hastighet og stor avstand mellom kjøretøyene. I slike tilfeller kan det oppstå fare for at tidsmålingen stoppes for tidlig, noe som vil resultere i at utregnet hastighet blir for høy i forhold til reell hastighet.

2.3.2.3 Oppsummering av feilkildebildet ved gjennomsnittsfartsmålinger

Måling av hastighet ved gjennomsnittsmåling er en kontrollmetode som blir stadig mer brukt av politiet i den daglige trafikkteneste. Som ved lasermålinger er kontrollmetoden både pålitelig og vitenskapelig sett nøyaktig og presis ved korrekt bruk. Gjennomsnittsfartsmålinger utføres ofte i forbindelse med meget høy hastighet og varierende lysforhold, noe som stiller store krav til tjenestemannen som gjennomfører målingen. Fra et rettssikkerhetsmessig perspektiv er det avgjørende at slike målinger utelukkende utføres i samsvar med de rutiner politiets egne instruks fastsetter for å eliminere feilkilder i størst mulig grad.⁴⁹ Det hender at saker straffeforfølges av påtalemyndigheten til tross for at det foreligger tvil om hvorvidt en måling er blitt utført i henhold til de rutiner som gjelder og det dermed er fare for at det foreligger feilkilder. I slike tilfeller er det domstolenes oppgave å la denne tvilen komme den tiltalte til gode ved ikke å legge slike målinger til grunn som bevis for hastighetsovertredelsen.⁵⁰ Ved gjennomsnittsfartsmålinger er det også en stor fordel at det ofte foreligger videoopptak i forbindelse med målingen, blant annet har de fleste sivile tjenestekjøretøyene til Utrykningspolitiet montert utstyr for videoopptak. Disse videoopptakene er et godt verktøy for å kunne fastslå at hver enkelt måling er utført i samsvar med gjeldende instruks. Det er ytterst sjelden at gjennomsnittsmålinger dokumentert med videoopptak havner i retten, noe som er et godt argument for å dokumentere samtlige gjennomsnittsfartsmålinger med videoopptak.

⁴⁸ Se avsnitt 2.2.2

⁴⁹ Se neste avsnitt

⁵⁰ Se avsnitt 2.5

2.4 Instruks for gjennomføring av fartskontroller

For å forsøke å eliminere de ulike feilkilder ved gjennomføring av lasermålinger og gjennomsnittsfartsmålinger, foreligger det en rekke rutiner for hvordan de ulike kontrollene skal utføres av politiet. Det foreligger også visse krav til opplæring av den enkelte polititjenestemann som skal gjennomføre fartsmålinger. ”Instruks for politiets trafikkteneste” eller GP-4027 som den kalles internt i politiet er en håndbok utarbeidet av Politidirektoratet. Håndboken er en samling instruks for hvordan de ulike deler av politiets trafikkteneste skal gjennomføres i praksis. Fremgangsmåten beskrevet i de respektive deler av GP-4027 kombinert med kompetansen hver enkelt polititjenestemann oppnår gjennom godkjent opplæring danner grunnlaget for hvordan fartskontroller skal gjennomføres. Når det gjelder selve opplæringen, følger det av GP-4027 at sjefen for Utrykningspolitiet eller politimesteren skal påse at de tjenestemenn som skal betjene kontrollapparater er godkjent for bruk av disse der dette kreves.⁵¹ Opplæringen fungerer i praksis slik at hver enkelt tjenestemann som skal betjene laserfartsmåler eller apparat for gjennomfartsmåling gjennomgår et godkjent opplæringsprogram i regi av Utrykningspolitiet. Når opplæringen er gjennomført og bestått, mottar tjenestemannen et opplæringsbevis som er gyldig i 5 år før tjenestemannen må godkjennes på nytt.

For å kunne beskrive nærmere hvor stor betydning politiets egne gjennomføringsinstruks for fartskontroller har med tanke på feilkilder, kommer jeg heretter til å ta utgangspunkt i GP-4027 og brukermanualene som foreligger for henholdsvis Traffipatrol XR laserfartsmåler og TripTrack gjennomsnittsfartsmåler. De gjeldende instruksenes sammenheng med de ulike feilkilder vil jeg forsøke å fremheve ved å gjennomgå hver enkelt feilkilde i sammenheng med de spesifikke krav gjeldende instruks stiller til utførelsen av hver enkelt fartsmåling.

2.4.1 Instruks for gjennomføring av laserkontroll

2.4.1.1 Apparatkontroll

I forbindelse med gjennomføring av hver enkelt laserkontroll, er det instruksfestet⁵² en rekke kontrollrutiner som skal gjennomføres ved start og slutt av hver enkelt kontroll⁵³. Disse kontrollrutinene er med på å redusere risikoen for apparatfeil ved at det sikres at laserfartsmåleren fungerer etter hensikten.

⁵¹ GP-4027 side 10

⁵² Brukerveil. Traffipatrol XR s. 50-55

⁵³ GP-4027 side 22

2.4.1.1.1 Selvttest og displaykontroll

Selvttest av laserfartsmåleren foregår helt enkelt ved at apparatet slås på. I det øyeblikket apparatet starter, foretar det en selvttest og teksten «TEST» vises i apparatets display. Hvis apparatet oppdager feil, vises en feilkode i displayet. Hvis en slik feilkode vises, skal apparatet ikke brukes, men sendes inn til kontroll og utbedring umiddelbart⁵⁴. Hvis selvttesten ikke returnerer noen feilkode, fortsetter operatøren av laserfartsmåleren med en såkalt displaykontroll. Den gjennomføres ved at avtrekkeren på apparatet holdes inne. Mens avtrekkeren holdes inne, skal alle segmenter i LED-displayet og alle piksler i LCD-displayet vises. Hvis det mangler noen segmenter eller piksler, er det ikke tillatt å bruke apparatet før feilen er utbedret av godkjent kontrollinstans.⁵⁵

2.4.1.1.2 Siktekontroll

Når selvttesten og displaykontrollen er utført korrekt, vises ordet «SIKTEKONTROLL» i apparatets display. Operatøren skal da gjennomføre siktekontroll ved å holde avtrekkeren inne. Mens avtrekken holdes inne, sender laserpistolen ut kontinuerlige laserpulser samtidig som det genereres lydsignaler. Siktekontrollen gjennomføres i praksis ved at det siktes mot et plant, vertikalt og refleksivt objekt, typisk et firkantet trafikkskilt, fra en avstand på 150-200 meter. Siktet skal først beveges horisontalt langs målet fra midten og utover mot sidene. Lydsignalet skal endre tone markant idet kanten av den røde sirkelen er utenfor kantene av målet det siktes. Dette kan illustreres slik:



Deretter skal siktet beveges vertikalt langs målet på samme måte. Formålet med siktekontrollen er å kontrollere at siktet er korrekt innstilt. Hvis lydsignalet ikke endrer tone i det øyeblikket kanten av den røde sirkelen beveger seg utenfor målet det siktes mot, er siktet feil innstilt. I et slikt tilfelle kan ikke apparatet brukes før feilen er utbedret av godkjent kontrollinstans⁵⁶

⁵⁴ Brukerveil. Traffipatrol XR side 50

⁵⁵ Brukerveil. Traffipatrol XR side 51

⁵⁶ Brukerveil. Traffipatrol XR side 52

2.4.1.1.3 Nulltest og avstandskontroll

Ved godkjent siktekontroll, fortsetter operatøren med såkalt nulltest. Nulltesten gjennomføres ved at det siktes mot et stasjonært mål, for eksempel et trafikkskilt. Avtrekkeren trykkes deretter inn slik at det gjennomføres en hastighetsmåling. Apparatet skal vise 0 eller -0 i displayet for at nulltesten skal være godkjent. Avstandskontrollen gjennomføres ved at avstanden til målet det siktes mot også vises i displayet når målingen er blitt utført. Avstanden som oppgis av apparatet skal kontrolleres ved at strekningen mellom apparatet og målet skal måles opp manuelt. Hvis det er avvik på mer enn +/- 0,2 meter mellom oppmålt avstand og avstanden oppgitt av laserfartsmåleren, eller nulltesten ikke er godkjent, skal apparatet ikke brukes før feilen er utbedret av godkjent kontrollinstans⁵⁷

2.4.1.1.4 E10-test - kontroll av målestrekning

Til slutt skal det gjennomføres en såkalt E10-test for å kontrollere om vegbanen reflekterer laserpulsene i tilstrekkelig grad til at de returnerer til laserfartsmåleren. Testen gjennomføres ved at den røde sirkelen i siktet rettes mot midten av vegbanen. Hvis det finnes vegmerking, siktes det mot denne vegmerkingen. Avtrekkeren trykkes deretter inn slik at det utføres en måling. Hvis apparatets display oppgir en avstand, betyr det at vegbanen reflekterer laserpulser tilbake til apparatet. Hvis dette er tilfelle, skal testen gjennomføres på ny ved at den røde sirkelen i siktet flyttes lenger bort fra kontrollplassen og det utføres en ny måling. Hvis apparatet igjen oppgir en avstand, skal prosedyren gjentas helt til feilkoden E10 vises i apparatets display. Feilkoden betyr at laserfartsmåleren ikke mottar noen laserpulser i retur fra punktet som blir belyst. Testen skal gjennomføres over hele måleområdet som ønskes benyttet til fartsmålinger. Så lenge apparatet oppgir feilkoden E10 over hele dette området, er testen godkjent⁵⁸.

2.4.1.1.5 Loggføring av apparattestene

Selvtest og displaykontroll skal utføres både ved den daglige tjenestens start og slutt, og ved oppstart og avslutning av hver enkelt fartskontroll. Siktekontroll, nulltest og avstandskontroll skal utføres ved start og slutt av hver enkelt fartskontroll. E10-testen skal kun utføres ved oppstart av hver enkelt fartskontroll. Det følger av apparatets brukermanual at alle testene er obligatoriske å utføre i forbindelse med hver enkelt fartskontroll⁵⁹. For å sikre en viss grad av notoritet og tillit til gjennomføringen av fartskontroller, benytter politiet et standardisert logg-

⁵⁷ Brukerveil. Traffipatrol XR side 53

⁵⁸ Brukerveil. Traffipatrol XR side 54

⁵⁹ Brukerveil. Traffipatrol XR side 49

skjema, GP-4017, i forbindelse med fartskontroller.⁶⁰ Det er instruksfestet at gjennomføringen at de enkelte apparatkontrollene skal dokumenteres ved at resultatet av hver enkelt apparatkontroll skal nedtegnes i loggen umiddelbart etter at de har blitt utført. Selv om loggføringen i etterkant viser godkjent resultat ved de ulike testene av apparatet, er det imidlertid verdt å merke seg at det ikke er mulig å etterprøve at operatøren av laserfartsmåleren har utført testene med den grundighet og nøyaktighet som brukermanualen krever.

2.4.1.2 Instruksverkets sammenheng med feilkilder

2.4.1.2.1 Måling av en skrå flate

Denne feilkilden kan som nevnt oppstå hvis laserpistolen beveges under målingen⁶¹.

Det er et absolutt ufravikelig krav at laserfartsmåleren kun skal benyttes sammen med trebenstativ i forbindelse med fartsmålinger.⁶² Brukerveiledningen til laserfartsmåleren som tidligere var i bruk her til lands åpnet for at apparatet også kunne benyttes til fartsmålinger sammen med skulderstøtte. Fra et rettsikkerhetsmessig perspektiv er det en stor fordel at denne muligheten ikke lenger foreligger, da kravet om bruk av stativ gir et mye bedre utgangspunkt med tanke på stabilitet og pålitelighet.

Det er imidlertid et paradoks at brukerveiledningen til forrige modell av laserfartsmåleren, LTI 20/20, inneholdt et absolutt krav om at apparatet skulle holdes helt i ro under selve målingen⁶³, mens brukerveiledningen til dagens modell ikke inneholder dette kravet. Dette vil altså si at gjeldende instruks åpner for at laserfartsmåleren kan beveges under målingen, noe som jeg stiller meg undrende til med tanke på hvor mye slike bevegelser øker risikoen for feilmålinger. I tillegg til den grundige brukerveiledningen for LTI 20/20 ble det på oppdrag fra politiet i 1998 utarbeidet en uavhengig sakkyndig rapport av Nemko etter at påliteligheten rundt lasermålinger hadde vært omdiskutert. Rapporten vurderte i rimelig detalj feilkildebildet ved gjennomføring av lasermålinger. Viktigheten av at apparatet holdes i ro under enhver fartsmåling ble understreket spesielt i rapporten da bevegelse av apparatet under målinger var et av punktene som skapte mest usikkerhet rundt påliteligheten av målingene⁶⁴. Det foreligger ingen begrunnelse fra verken politiet eller produsenten av dagens laserfartsmåler for hvorfor det plutselig ikke lenger er et krav om at apparatet skal holdes i ro under målingen. Det er også på det rene at Traffipatrol XR og LTI 20/20 grunnleggende sett fungerer på samme måte og er basert på de samme tekniske prinsipper. Dette medfører at denne feilkilden ikke er

⁶⁰ GP-4027

⁶¹ Se avsnitt 2.3.1.1

⁶² GP-4027 s. 22 og brukerveil. Traffipatrol XR s. 57

⁶³ Brukerveil. LTI 20/20 side 30

⁶⁴ Nemko (1998) side 5

mindre aktuell ved målinger foretatt med Traffipatrol XR. Ved lasermålinger hvor det siktes mot kjøretøy som befinner seg i en sving, er det i tråd med instruksverket altså tillatt for operatøren å følge kjøretøyet med siktet ved å bevege apparatet under målingen. Derfor er sannsynligheten paradoksalt nok høyere for at denne feilkilden skal aktualiseres etter dagens instruksverk enn tidligere.

Ved valg av målested, følger det av instruksverket at vinkelen mellom posisjonen til laserfartsmåleren og kjøretøyene som skal måles bør være så liten som mulig⁶⁵. Dette er en fordel da behovet for å bevege apparatet vil minke proporsjonalt med reduksjonen av denne vinkelen. Likevel er det ikke angitt noen maksimumsvinkel eller noe krav om at lasermålinger kun må foretas over rette strekninger, noe som igjen åpner for at det kan oppstå feilmålinger.

2.4.1.2.2 Måling av feil kjøretøy

Feilkilden kan oppstå ved måling over lengre avstander og med flere kjøretøy i nærheten av hverandre.⁶⁶ I henhold til instruksverket kan en lasermåling kun foretas på avstander mellom 100 og 400 meter⁶⁷. Selv om apparatet er konstruert for at målinger kan foretas på avstander helt opptil 1000 meter, bidrar grensen på 400 meter til at det blir lettere for operatøren å sikte på et spesifikt kjøretøy. I tillegg minskes risikoen for at laserstrålen smitter over på et annet kjøretøy enn det siktes på betraktelig. Som nevnt, har laserstrålen en diameter på 1,2 meter ved en måleavstand på 400 meter. For å minske faren for at deler av laserstrålen treffer et annet kjøretøy enn det operatøren sikter på og at det dermed måles feil kjøretøy, foreligger det en sikkerhetssone som operatøren må forholde seg til. Under målingen må det ikke befinne seg andre kjøretøy enn det som ønskes målt innenfor sikkerhetssonen. Sikkerhetssonen i brukermanualen til den tidligere modellen LTI 20/20 ble definert som en viss avstand i meter ut fra kjøretøyet som ble målt⁶⁸. Denne avstanden varierte og var avhengig av måleavstanden (se figur på neste side). Sikkerhetssonen etter gjeldende instruksverk er definert med noen streker utenfor den røde sirkelen i siktet⁶⁹. Det skal ikke befinne seg andre kjøretøy enn det som måles innenfor disse strekene. Følgende illustrasjon viser hva operatøren ser:



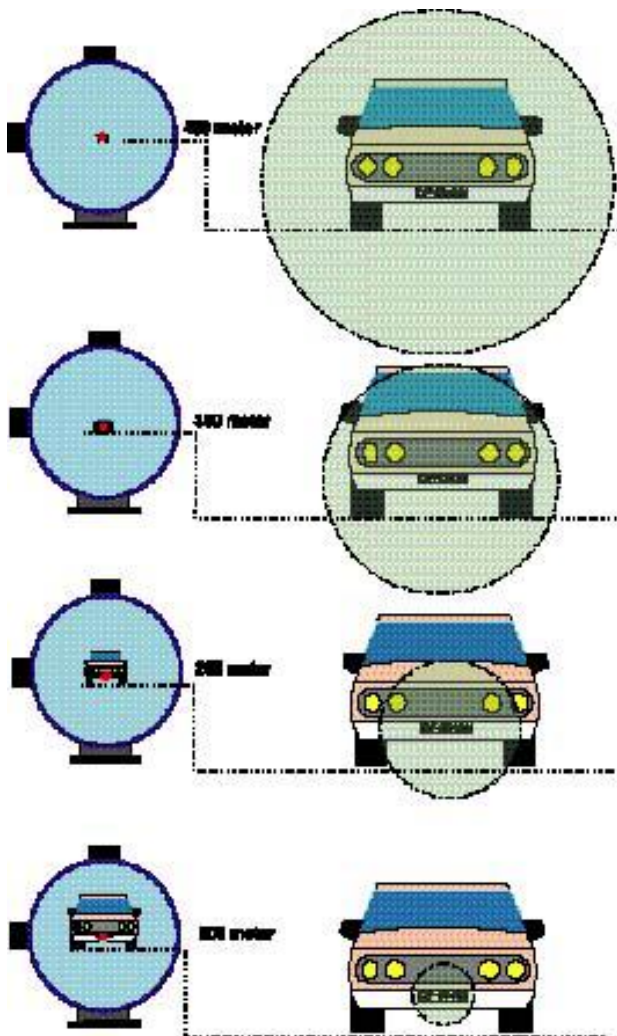
⁶⁵ Brukerveil. Traffipatrol XR side 55

⁶⁶ Se avsnitt 2.3.1.1.2

⁶⁷ Brukerveil. Traffipatrol XR side 57

⁶⁸ Brukerveil. LTI 20/20 side 25

⁶⁹ Brukerveil. Traffipatrol XR side 57



Laserstrålens spredning ved forskjellige måleavstander

Det instruksfestede kravet om siktekontroll ved gjennomføring av lasermålinger⁷⁰ er også med på å redusere faren for at det måles et annet kjøretøy enn det faktisk siktes på. Dette skyldes at en korrekt utført siktekontroll bekrefter at siktet er presist innstilt slik at laserpulsene treffer der det siktes.

2.4.1.2.3 Speilbildemålinger

Som nevnt er ikke denne feilkilden like aktuell som de to foregående, da det må foreligge helt spesielle forutsetninger for at denne feilkilden skal føre til feil måling av hastighet⁷¹. Minste tillatte måleavstand er 100 meter ved en lasermåling.⁷² Denne minsteavstanden bidrar til å minske risikoen for at andre gjenstander enn kjøretøyet som måles reflekterer laserpulser tilbake til laserfartsmåleren. Selv om vegmerking og trafikkskilt har forholdsvis gode reflekse

⁷⁰ Se avsnitt 2.4.1.1.2

⁷¹ Se avsnitt 2.3.1.1.3

⁷² Brukerveil. Traffipatrol XR side 57

egenskaper, minsker disse egenskapene over lengre avstander. Det er heller ikke tillatt å sikte på frontrute, bakrute eller sidevinduer under målingen.⁷³ Dette gjør det mindre sannsynlig at laserpulsene blir utsatt for speilende reflekser og dermed minsker grunnlaget for speilbildemålinger. Det er imidlertid kravet om rutinemessig E-10-test⁷⁴ som i størst grad eliminerer speilbildemålinger som en mulig feilkilde. Ved en korrekt utført E-10-test skal hele det potensielle måleområdet ha blitt belyst av laserfartsmåleren for å avdekke mulige reflekser fra andre gjenstander enn kjøretøyene som skal måles. Hvis det ikke avdekkes slike reflekser, skal det i prinsippet ikke være mulig at denne feilkilden aktualiseres. Det er likevel viktig å merke seg at dette forutsetter at E-10-testen gjennomføres grundig og nøyaktig. Dette er umulig å etterprøve da loggføringen bare bekrefter at testen er blitt utført uten å si noe mer om omfanget eller grundigheten av utførelsen.

2.4.1.2.4 Feil avlesning av hastighet

Ved måling av et kjøretøy som holder en hastighet som er tilstrekkelig til at det fører til en reaksjon fra politiet, følger det av instruksverket at hastigheten som vises i displayet skal loggføres umiddelbart⁷⁵. Det er verdt å merke seg at laserfartsmåleren automatisk trekker 3 km/t fra hastigheten som måles ved hastigheter under 100 km/t, og 3 % ved hastigheter over 100 km/t⁷⁶. For å eliminere tvil om hastigheten som blir loggført er hastigheten som faktisk ble målt, skal føreren av kjøretøyet som har blitt målt gis mulighet til å bli forevist målt hastighet i laserfartsmålerens display.⁷⁷ Det er ikke noe krav om at føreren forevises resultatet uoppfordret, så det er normalt kun i tilfeller hvor føreren selv ber om å få se resultatet av målingen at dette er aktuelt. En fordel med den Traffipatrol XR er at den i motsetning til den tidligere modellen, LTI 20/20, har innebygd minneverk som lagrer alle godkjente målinger som er blitt utført. Det er derfor mulighet til å kunne gå tilbake i minneverket og hente ut resultatet av en måling hvis det for eksempel oppstår tvil om den loggførte hastigheten er korrekt. Traffipatrol XR har kapasitet til å lagre opptil 4000 målinger, slik at det i praksis er mulig å lagre resultatene fra fartskontroller flere uker tilbake. Likevel er det forholdsvis vanlig praksis at minneverket slettes ved avslutning av hver enkelt fartskontroll. Dermed lagres det ikke noen resultater mellom hver enkelt kontroll.

⁷³ Brukerveil. Traffipatrol XR side 56

⁷⁴ Se avsnitt 2.4.1.1.4

⁷⁵ GP-4027 side 22

⁷⁶ Brukerveil. Traffipatrol XR side 58

⁷⁷ GP-4027 side 22

2.4.1.3 Oppsummering og vurdering

Instruksverket spiller en avgjørende rolle for feilkildenes betydning ved lasermålinger da det er en viktig sammenheng mellom instruksene og risikoen for apparatfeil og ikke minst brukerfeil. Hvis hver enkelt polititjenestemann følger instruksverket til punkt og prikke ved hver enkelt måling skal det veldig mye til for at det skal oppstå feil ved lasermålinger.

I tillegg til de rutinemessige kontrollene av laserfartsmåleren hver enkelt tjenestemann utfører i forbindelse med laserkontroller, blir også alle laserfartsmålerne fremstilt for periodisk kontroll som utføres av Justervesenet med jevne mellomrom. Kontrollene tar sikte på å eliminere risikoen for apparatfeil. De periodiske kontrollene er grundige kontroller hvor alle tekniske aspekter av apparatet sjekkes i detalj. Spørsmålet er bare hvordan et eventuelt avvik håndteres, og hvilke konsekvenser dette får for allerede utførte målinger med det aktuelle apparatet.

Justervesenet utarbeidet i 2007 en avviksrapport etter å ha oppdaget en større feil med siktet på en laserfartsmåler som var inne til periodisk kontroll⁷⁸. Siktet var vesentlig feiljustert, slik at laserpulsene traff 11 cm. høyere enn de skulle på 50 meters måleavstand og hele 88 cm. for høyt ved 400 meters måleavstand. Med tanke på at 400 meter er en gyldig måleavstand forelå det en reell risiko for måling av feil kjøretøy ved målesituasjoner med flere kjøretøyer i rekke. Laserpulsene ville i et slikt tilfelle ha truffet nesten en meter over det punktet det faktisk ble siktet mot. Justervesenet varslet politidistriktet som hadde brukt laserfartsmåleren om feilen. Politiet avviste overfor Justervesenet at denne feilen kunne ha vært til stede ved tidligere fartskontroller, og begrunnet det oppdagede avviket med at apparatet på en aller annen måte ha blitt skadet under transport til Justervesenet⁷⁹. Justervesenet uttalte at det er helt usannsynlig at apparatet hadde blitt skadet under transport, da det ikke ble oppdaget noen skade på transportkofferten og apparatet var meget godt polstret under transport. De uttalte også at feilen mest sannsynlig hadde vært til stede over lengre tid, og at avviket burde ha blitt oppdaget ved de rutinemessige siktekontroller som skal utføres i forbindelse med hver enkelt laserkontroll. Det hele endte med at ingen av straffereaksjonene som var blitt ilagt ved bruk av den aktuelle laserfartsmåleren ble endret. Politiet valgte også ikke å varsle noen av de som hadde blitt ilagt straff som resultat av fartsmålinger foretatt med det aktuelle apparatet.⁸⁰

De ulike instruksene kan på mange måter anses som rettssikkerhetsgarantier, da de i høy grad er med på eliminere feilkilder. For å sikre tillit og pålitelighet rundt utførelsen av lasermålinger er det derfor av stor viktighet at instruksene tas på alvor av de som utfører kontrollene slik at det ikke kan oppstå tvil i ettertid. Hvis det legges til grunn at siktet til den ovennevnte laser-

⁷⁸ Justervesenet (2007)

⁷⁹ Nielsen, Thorleifsson (2008)

⁸⁰ Nielsen, Thorleifsson (2008)

fartsmåleren hadde vært vesentlig feiljustert over lengre tid slik Justervesenet uttalte, kan det bety at de rutinemessige siktekontrollene over tid ble utført så mangelfullt at avviket rett og slett ikke ble oppdaget ved de enkelte fartskontroller. Alternativt kan det bety at de som gjennomførte de ulike laserkontrollene valgte å ignorere avviket selv om avviket ble oppdaget ved disse kontrollene. Hvis dette er tilfellet, er det fra et rettssikkerhetsmessig perspektiv betenkelig da det kan stilles spørsmål om hvorvidt de instruksfestede rutinemessige kontroller gir tilstrekkelig sikkerhet for at feil oppdages.

2.4.2 Instruks for gjennomføring av gjennomsnittsfartsmåling

Siden feilkildebildet ved gjennomsnittsfartsmålinger som nevnt er mindre omfattende enn ved lasermålinger, er også instruksverket betydelig enklere å forholde seg til ved gjennomføring av snittmålinger.

Apparatkontrollen ved oppstart av gjennomsnittsfartsmåleren, Trip Track, er mye enklere enn ved lasermålinger. Det eneste som kreves av polititjenestemannen som skal bruke apparatet er at det slås på⁸¹. Etter noen sekunder gjennomfører apparatet en selvtest hvor displayet etter hvert gir beskjed om at alt er «OK» hvis testen er godkjent.

2.4.2.1 Kalibrering

Kalibrering av avstandsmåleren innebygd i apparatet skal gjennomføres med faste mellomrom og ved forandringer på tjenestekjøretøyet, som blant annet av hjuldiameter. Hvis apparatet ved oppstartselvtesten oppdager at kalibreringsfristen er overskredet, går den automatisk inn i kalibreringsmodus og kan ikke brukes til fartsmåling før ny godkjent kalibrering er utført. Selve kalibreringen utføres av tjenestemannen selv ved at det kjøres en strekning som på forhånd er oppmålt til enten 500 eller 1000 meter⁸². Når apparatet er innstilt i kalibreringsmodus og kjøretøyet står oppstilt på startpunktet for den oppmålte strekningen, startes distansemåleren. Når kjøretøyet passerer sluttpunktet for den oppmålte strekningen stoppes distansemåleren. Hvis distansen apparatet måler avviker mindre enn 0,1 % fra forrige kalibrering, blir kalibreringen godkjent og apparatet kan brukes. Hvis avviket er større enn 0,1 %, er kalibreringen ikke godkjent og tjenestemannen må gjennomføre kalibreringsprosessen på nytt for å verifisere at det nye tallet kan gjentas over samme strekning en gang til. Hvis det er mindre enn 0,1 % avvik mellom tallet som måles på første og andre kalibreringsforsøk godkjennes kalibreringen⁸³.

⁸¹ Brukerveil. TripTrack side 6

⁸² Brukerveil. TripTrack side 11

⁸³ Brukerveil. TripTrack side 11

Formålet med kalibrering av distansemåleren med jevne mellomrom er å eliminere risikoen for apparatfeil ved at det sikres at distansen som måles, faktisk er det samme som den reelle distansen som blir tilbakelagt under en fartsmåling.

Som nevnt foreligger det ingen kalibreringsrutiner for tidsmåleren. Tidsmåleren er basert på en vanlig tidtaker hvor det forutsettes at et sekund målt faktisk er det samme som et faktisk sekund. Klokker kan i likhet med alle andre elektroniske enheter ikke garanteres å være helt presise og nøyaktige til enhver tid. Det kan derfor ikke forutsettes at tidsmåleren innebygd i Trip Track faktisk måler tiden helt nøyaktig når den ikke er gjenstand for kalibrering og kontroll med jevne mellomrom.

2.4.2.2 Brukerfeil

Den vanligste feilkilden ved gjennomsnittsfartsmålinger er altså brukerfeil i form av usikkerhet rundt oppstart og avslutning av distansemåleren og tidsmåleren⁸⁴. Kravet om at det skal benyttes referansepunkter som er godt synlige ved start og stopp av målingen⁸⁵ bidrar til at det blir mindre tvil i etterkant om hvilke referansepunkter som faktisk ble benyttet. Hvis det benyttes synlige referansepunkter som for eksempel større trafikkskilt eller tunnelåpninger er det enklere å etterprøve resultatet av en enkelt måling.

Det er også et krav om at det benyttes en strekning på minst 100 meter ved gjennomsnittsmåling.⁸⁶ Dette minstekravet minsker risikoen for at unøyaktighet i forbindelse med start og stopp av distansemåleren og tidsmåleren utgjør store utslag i hastigheten som måles. I tillegg bidrar måling over lengre distanser til at gjennomsnittsmålinger gjennomføres etter sin hensikt, som nettopp er å måle den gjennomsnittlige hastighet over en viss strekning. Mens en laserfartsmåler måler den øyeblikkelige hastigheten i løpet av et halvt sekund, vil en gjennomsnittsmåling av mange kunne oppfattes som en mer rettferdig målemetode. Dette skyldes at det normalt regnes som mer straffverdig å holde for høy hastighet over en lengre strekning enn at det for eksempel kjøres for fort over en kort strekning i forbindelse med en forbikjøring.

I forbindelse med gjennomføring av snittmålinger skal detaljerte opplysninger om de benyttede referansepunkter og de verdier som avleses fra apparatet i tjenestebilen loggføres i det standardiserte loggskjemaet GP-4017⁸⁷. Dette skal gjøres for hver enkelt overtredelse som

⁸⁴ Se avsnitt 2.3.2.2

⁸⁵ GP-4027 side 21

⁸⁶ GP-4027 side 21

⁸⁷ GP-4027 side 19

fører til straffereaksjon. Loggføringen bidrar til notoritet rundt målingenes gjennomføring og gjør det enklere å etterprøve kontrollsituasjonen ved senere tvil rundt resultatet.

Som nevnt⁸⁸ kreves det at distansemåleren stoppes minst 20 meter før politibilen når det valgte avslutningspunktet. Dette fungerer som en sikkerhetsmargin som minsker risikoen for at brukerfeil i forbindelse med unøyaktig trykking på apparatet får store utslag for den målte gjennomsnittshastigheten. Det skal likevel merkes at det ikke stilles noe krav til at *tidsmåleren* stanses litt etter at avslutningspunktet passerer av bilen som måles. Det vil si at det ikke foreligger noen sikkerhetsmargin i forbindelse med tidsmålingen, noe som gjør det mer sannsynlig at unøyaktig trykking kan føre til at det måles feil hastighet.

2.4.2.3 Oppsummering og vurdering

Gjennomsnittsfartsmålinger er etter min mening en effektiv metode for å sikre bevis i forbindelse med grove fartsovertredelser og under værforhold hvor laserfartsmålere er mindre egnet. Hvis målingene gjennomføres korrekt og de instruksfestede rutineene følges med nøyaktighet av de som gjennomføres slike målinger, medfører de få betenkeligheter med tanke på rettssikkerhet. Korrekt og nøyaktig medvirkning fra den som gjennomfører en gjennomsnittsmåling spiller en avgjørende rolle for slike målingers pålitelighet. Det er derfor viktig at det ikke tillates feil eller unøyaktighet ved gjennomføring av målingene da dette kan bidra til at feilkilder aktualiseres med den følge at noen ilegges straff på feil grunnlag. Det er også en stor fordel at det ofte foreligger videopptak i forbindelse med denne typen målinger da videobildene ofte vil utelukke det meste av tvil om hvordan en spesifikk måling har blitt utført.

2.5 Rettspraksis

I det foregående har jeg gjennomgått hvordan lasermålinger og gjennomsnittsfartsmålinger teknisk sett virker og hvordan målingene gjennomføres i praksis. Jeg har også forsøkt å fremstille hvordan de avanserte tekniske, fysiske og menneskelige forutsetningene som ligger til grunn ved slike målinger kan gi utslag i ulike feilkilder som kan medføre at det måles feil hastighet. Til slutt har jeg påpekt hvor viktig sammenhengen mellom feilkildene og gjennomføringsmåten med tilhørende instruks, brukermanualer og opplæring er. Det er politiet som utarbeider og godkjenner instruksene, brukermanualene og opplæringskravene. Det er også i utgangspunktet politiets ansvar å sørge for at det gis tilstrekkelig opplæring til de som gjennomfører fartsmålinger. Det er politiets oppgave å sikre at det ikke gjennomføres fartsmålinger som er i strid med gjeldende instruksverk og opplæring.

⁸⁸ Se avsnitt 2.2.2

Likevel forekommer det at det gjennomføres fartsmålinger i strid med gjeldende rutiner og regler. Hvis instruksbruddene medfører fare for feilkilder og dermed tvil om den målte hastighet er korrekt, er det påtalemyndighetens oppgave å sørge for at tvilen kommer trafikanten til gode ved at resultatet av målingen ikke legges til grunn. Imidlertid hender det fra tid til annen at påtalemyndigheten ilegger forelegg eller tar ut tiltale mot en trafikant til tross for slik tvil. Paradoksalt nok blir dette ofte gjort i tilfeller hvor det er blitt målt meget høye hastigheter, og ikke i de tilfellene hvor det er tale om mindre overtredelser. Dette skyldes sannsynligvis trafikksikkerhetsmessige hensyn og et ønske om å slå hardt ned på grove fartsovertredelser. Fra et rettsikkerhetsmessig perspektiv er dette imidlertid betenkelig, da domfellelser for grove fartsovertredelser ofte vil medføre ubetinget fengsel og tilbakekall av førerrett i flere år. Konsekvensene av at noen blir dømt uskyldig eller for strengt er derfor naturligvis størst i de tilfellene hvor det er blitt målt meget høye hastigheter.

Det er i disse sakene domstolene kommer inn i bildet. Det er på det rene at enhver rimelig tvil skal komme den tiltalte til gode ved at retten enten frifinner eller dømmer den tiltalte til en mildere straff enn det som er påstått av påtalemyndigheten. At domstolene behandler denne typen saker like alvorlig som andre straffesaker ved at bevisene gjennomgås nøye og det legges vekt på rimelig tvil rundt resultatet av en spesifikk måling, er derfor en avgjørende rettsikkerhetsgaranti for de som straffeforfølges.

Feilkilder i forbindelse med fartsmålinger kan føre til at det enten måles lavere eller høyere hastighet enn den reelle hastigheten. Feilmålinger trenger derfor nødvendigvis ikke å føre til at noen straffes for strengt. Man risikerer også at enkelte straffes for mildt eller frifinnes for noe de faktisk har gjort. Fra et trafikksikkerhetsmessig perspektiv er dette uheldig, noe som igjen taler for at fartsmålinger bør utføres helt korrekt slik at det ikke kan oppstå tvil rundt resultatet av de enkelte målinger. Jeg mener derfor at en streng linje hvor domstolene konsekvent setter til side målinger utført i strid med gjeldende instruksverk vil kunne ha en oppdragende effekt på de som gjennomfører fartsmålinger slik at instruksbrudd og eventuelle feilmålinger unngås.

Jeg kommer i det følgende til å gjennomgå et utvalg av rettsavgjørelser hvor tiltalen er basert på lasermålinger eller gjennomsnittsfartsmålinger utført i strid med gjeldende instruksverk. Innledningsvis går jeg nærmere inn på beviskravet som gjelder i forbindelse med denne typen straffesaker.

2.5.1 Beviskravet

Som ved alle andre straffesaker følger det av rettspraksis at det kreves fullt bevis for det faktiske forhold i både subjektiv og objektiv forstand for at domfellelse skal kunne finne sted. Enhver rimelig tvil skal komme den tiltalte til gode⁸⁹. I utgangspunktet er beviskravet derfor like strengt for å kunne domfelle for en mindre hastighetsovertredelse som for et overlagt drap. Imidlertid har det av enkelte i teorien blitt hevdet at det må stilles mindre krav til bevisene ved «bagatellmessige» straffesaker enn ved mer alvorlige tilfeller⁹⁰. Dette begrunnes med prevensjonshensyn da mindre forseelser ofte er masseovertrædelser det kan være utfordrende å straffeforfølge hvis beviskravet settes like høyt som ved drapssaker.

Det har også hendt fra tid til annen at påtalemyndigheten i retten har prosedert på at beviskravet må settes lavere for enkelte typer straffbare handlinger. Spesielt ved økonomisk kriminalitet har det fra påtalemyndighetens side blitt hevdet at det er særlig krevende å sikre fellende bevis i ettertid, noe som igjen kan rettferdiggjøre et mindre strengt beviskrav for å gjøre straffeforfølgningen mer effektiv. Det foreligger imidlertid ingen rettspraksis som direkte åpner for dette synspunktet slik at det derfor må forutsettes at gjeldende rett ikke gir noen mulighet for å lempe på beviskravet avhengig av et straffebeds alvorlighetsgrad eller art.

Ved hastighetsovertrædelser gjelder det i forbindelse med selve målingen tvert imot et såkalt «skjerpet beviskrav», som antas å være strengere enn det tradisjonelle beviskravet⁹¹. Selv om det umiddelbart kan virke problematisk å oppstille et beviskrav som er strengere enn det som er vanlig da det kan virke vanskelig å begrunne en meningsfull definisjon som er strengere enn «rimelig tvil».

Likevel fremgår det av Rt. 2001 s.1476 med henvisning til Rt. 1998 s.21 at «*For at en hastighetsmåling som er gjennomført med laser fartsmåler, skal kunne benyttes med en slik grad av troverdighet, må det imidlertid stilles krav om at apparatet har vært brukt av kompetent personell, og at de regler som er fastsatt for bruk av slike apparater, har vært fulgt. Som Høyesterett har fremholdt i Rt-1998-21, må det «de begrensninger som instruksen fastsetter for bruk av slike apparater, ... anses som rettssikkerhetsgarantier», og som følge av dette bør «instruksbrudd som ikke er bagatellmessige, normalt ... føre til at målingen ikke kan benyttes» (side 25-26). De krav Høyesterett her stiller, går ut over kravet om at rimelig tvil skal komme tiltalte til gode.»*

⁸⁹ Rt. 1978 s. 884

⁹⁰ Hov (2010) 814-815

⁹¹ Løvlie (2009) side 167

Det følger også av Rt.1998 s. 21 at «*Selv om det foreligger et instruksbrudd, innebærer ikke dette at målingen må settes til side hvis det kan utelukkes at det instruksstridige forhold har hatt betydning for måleresultatet. Det betyr heller ikke at enhver usikkerhet som er knyttet til et måleresultat, uansett hvor ubetydelig den måtte være, medfører at målingen skal forkastes. Men ved vurderingen av hvilken usikkerhet som kan aksepteres, må det tillegges vesentlig vekt at de begrensninger som instruksene fastsetter for bruk av slike apparater, må anses som rettsikkerhetsgarantier og at instruksbrudd som ikke er bagatellmessige, normalt bør føre til at målingen ikke kan benyttes. Dette må være utgangspunktet når måleapparatet ikke er holdt i ro under målingen.*»

I Rt. 2004 s. 862 med henvisning til Rt. 2001 s. 1476 heter det videre at «*Som førstvoterande i den siste dommen uttala, blir det stilt krav som må reknast å gå ut over kravet om at rimeleg tvil skal kome den tiltalte til gode. Dette er eit synspunkt som eg er einig i, og som må sjåast i samanheng med at instruksene for laserkontrollane fører til at målingar i ein del tilfelle blir ugyldige utan omsyn til om dei aktuelle feila kan ha verka inn på resultatet. Likskapsomsyn tilseier derfor at også domstolane har ei streng vurdering av kravet til retts sikre målingar. Som Høyesterett har vist til i dei tidlegare avgjerdene, fører også omsynet til at bruk av laser til fartsmåling skal ha allmenn tillit, til at det må gjerast ei streng vurdering av tilrettelegging og gjennomføring av slike målingar.*»

Disse høyesterettsavgjørelsene er det rettslige utgangspunktet i forbindelse med beviskravet og for vektlegging av instruksbrudd. Selv om alle avgjørelsene strengt tatt gjelder lasermålinger, følger det av Rt. 2008 s.44 med henvisning til de ovennevnte avgjørelser at «*De avgjørelser jeg nå har redegjort for, vil være det naturlige utgangspunkt også ved vurderingen av betydningen av brudd på instruks ved andre former for hastighetsmåling*». Den aktuelle avgjørelsen omhandler for øvrig ATK⁹². Det forutsettes derfor at «det skjerpede» beviskravet Høyesterett har oppstilt i de ovennevnte avgjørelsene både gjelder ved lasermålinger og gjennomsnittsfartsmålinger jeg.

Det skal presiseres at det «skjerpede» beviskravet bare gjelder ved vurderingen av om en fartsmåling skal legges til grunn som bevis⁹³. Ved bevisvurderingen ellers gjelder de samme beviskrav som ved andre straffesaker

Kort oppsummert følger det altså av Høyesterettspraksis at instruksene som foreligger ved gjennomføring av fartskontroller kan anses som sentrale rettsikkerhetsgarantier. Hvis en farts-

⁹² Se avsnitt 2.1

⁹³ HR-2011-2041-U

kontroll er gjennomført i strid med gjeldende instruksverk, og instruksbruddene ikke er bagatellmessige med tilhørende fare for usikkerhet rundt måleresultatet, skal målingen settes til side. Det skal presiseres at høyesterettsavgjørelsene gjelder straffutmåling, og at det er beviskravet under straffespørsmålet som drøftes i disse sakene. Imidlertid er det på det rene at beviskravet generelt er det samme ved straffespørsmålet og skyldspørsmålet. Det forutsettes derfor at det «skjerpede» beviskravet ved fartsmålinger både gjelder ved skyldspørsmålet og straffespørsmålet.

Jeg skal i det følgende behandle et utvalg av rettsavgjørelser hvor lasermålinger og gjennomsnittsfartsmålinger er bevisgrunnlaget. Alle de aktuelle målingene er blitt gjennomført i strid med instruksverket i ulik grad.

Det følgende utvalg av rettsavgjørelser er basert på praksis fra de ulike lagmannsretter. Dette skyldes dels at det foreligger veldig få avgjørelser fra Høyesterett, da det som nevnt skal svært mye til for at en anke som bare omhandler en fartsovertredelse⁹⁴ skal fremmes for Høyesterett. Dels skyldes det også at de få avgjørelsene som er avsagt av Høyesterett etter min mening ikke er problematiske i forhold til rettssikkerhet. Sett i lys av det faktum at de aller fleste fartsovertredelsessaker i praksis har lagmannsretten som høyeste ankeinstans, er det derfor lagmannsrettspraksis som hovedsakelig er grunnlag for gjeldende rett om hvilke konsekvenser spesifikke instruksbrudd medfører. Det faktum at det er flere ulike lagmannsretter kan fra et rettssikkerhetsmessig perspektiv også være uheldig da det i mangel av Høyesterettspraksis kan oppstå ulik praksis fra distrikt til distrikt for hvordan et spesifikt instruksbrudd skal vektlegges i forhold til målingens gyldighet som bevis. Siden det også skal mye til for at det skal gis samtykke fra lagmannsretten⁹⁵ for å få fremmet en anke basert på en fartsovertredelse, er det derfor hovedsakelig tilfeller hvor det er blitt målt svært høy hastighet eller de sakene med mest tvil rundt måleresultatet som blir behandlet av lagmannsretten.

2.5.2 Gjennomsnittsfartsmålinger

2.5.2.1 LA-2006-182167

Saken omhandler den vanligste feilkilden ved slike målinger, nemlig usikkerhet om hvor målingen startet og stoppet⁹⁶. Patruljen som foretok fartsmålingen forberedte én type snittmåling, men gjennomførte likevel en annen type måling i strid med instruks. Det forelå også avvik mellom polititjenestemennenes forklaring og sakkyndige uttalelser om hva som var fysisk mulig.

⁹⁴ Se avsnitt 1.4 om ankemuligheter

⁹⁵ Se avsnitt 1.4 om ankemuligheter

⁹⁶ Se avsnitt 2.3.2.2

Kort fortalt er faktum at polititjenestemennene ankom kontrollstedet og forberedte en stasjonær gjennomsnittsmåling. Før forberedelsene til målingen var avsluttet, hørte de høy motorsykkelyd fra de to motorsyklene til de domfelte. De mistenkte høy fart og avbrøt forberedelsene for heller å gjennomføre en annen type snittmåling, nemlig stoppeklokkemåling på den oppmålte målestrekningen. Startpunktet for målingen var en synlig asfaltskjøt og avslutningspunkt for målingen var en tunnelåpning. Måledistansen var 382 meter. Begge motorsyklene ble målt til en gjennomsnittshastighet på 171 km/t etter fradrag for sikkerhetsmargin og ble tiltalt på grunnlag av hastigheten.

Ved tingrettens behandling av saken var det usikkerhet rundt politibilens posisjon ved avslutning av tidsmåleren. Den ene polititjenestemannen uttalte blant annet at politibilen befant seg omtrent halvveis inni målesonen når den første motorsykkelen passerte avslutningspunktet og tidsmåleren ble avsluttet. Ingeniørfirmaet Rekon DA utarbeidet i forbindelse med saken en utredning som konkluderte med at politibilen som ble benyttet minst ville bruke 14 sekunder på å komme halvveis inn i målesonen. Hvis det i tråd med polititjenestemennenes forklaring ble forutsatt at politibilen startet å kjøre idet motorsykkelen passerte startpunktet for målingen, vil dette si at motorsyklene ikke kunne ha brukt mindre enn 14 sekunder på å kjøre den aktuelle strekningen. Dette gir en hastighet på 98 km/t, altså 73 km/t lavere enn hastigheten tiltalen la til grunn. Siden det var avvik mellom det tjenestemennene forklarte og den sakkyn-dige utredningen, oppstod det usikkerhet rundt hvor tidsmåleren faktisk ble stanset. Tingrettens flertall valgte med bakgrunn i denne usikkerheten å legge inn en ekstra sikkerhetsmargin på 3 sekunder slik at begge motorsyklene ble dømt for å ha kjørt i en hastighet på 122 km/t, noe som ga en vesentlig mildere straff i form av bøter i motsetning til aktors påstand om ubetinget fengsel.

Påtalemyndigheten anket tingrettens dom og den ble fremmet til behandling i Agder lagmannsrett. I forbindelse med anken ble politiførstebetjent Jens Arne Bærland ved Telemark politidistrikt oppmerksom på saken⁹⁷. Han oppdaget at målingen var utført i strid med gjeldende instruks siden patruljen forberedte en stasjonær måling og plutselig ombestemte seg ved å gjennomføre en mobil stoppeklokkemåling. Denne raske omstillingen mellom to kontrolltyper kunne etter Bærlands oppfatning føre til at politipatruljen ikke rakk å forberede målingen tilstrekkelig slik at det forelå fare for feilmåling. Bærland hadde lang erfaring med slike fartskontroller og tok kontakt med ansvarlig aktor i saken siden det var vanlig praksis at politiet frafalt straffeforfølgningen hvis en måling var blitt utført i strid med gjeldende instruks. Bærland gjorde aktor oppmerksom på at målingen var utført i strid med instruks på

⁹⁷ Nielsen, Thorleifsson (2008)

flere punkter. Han ba også aktor om å vurdere om bevisgrunnlaget var godt nok. I stedet for å ta Bærlands bekymring til etterretning, valgte imidlertid heller aktor å varsle politimesteren om Bærlands henvendelse. Politimesteren ved politidistriktet anmeldte deretter Bærland til Spesialenheten for politisaker for å ha forsøkt å påvirke aktor til å trekke anken.

Ved lagmannsrettens behandling av anken ble den samme utredningen fra Rekon DA lagt fram i tillegg til at Bærland ble ført som vitne. Polititjenestemennene endret også forklaring i lagmannsretten. De uttalte her at politibilen var flere «titalls meter» inni målesonen når målingen ble avsluttet, og ikke halvveis som det ble forklart i tingretten. Med bakgrunn i tjenestemennenes forklaring konkluderte Rekon i lagmannsretten med at politibilen ville ha brukt minst 8 og et halvt sekund på å kjøre 30 meter inn i målesonen. Det gir motorsyklene en gjennomsnittsfart på 161 km/t, altså 10 km/t under hastigheten som ble lagt til grunn i tiltalen, under forutsetning av at politibilen ble satt i bevegelse når motorsykkelen passerte startpunktet for målingen. Rekons utredning ga sterke holdepunkter for at polititjenestemennene forklarte seg uriktig på et eller annet punkt. Enten var det forklaringen om hvor politibilen befant seg når målingen ble avsluttet som var uriktig, eller så var det forklaringen om hvor tidsmåleren ble startet og stoppet som ikke var korrekt.

Domsgrunnene i lagmannsrettens dom er i motsetning til tingrettens dom meget knappe. Utredningen fra Rekon DA ble kort avvist ved at det ikke ble vektlagt av retten. Bærlands vitneforklaring ble heller ikke nevnt. Lagmannsretten la enstemmig til grunn polititjenestemennenes forklaringer på alle punkter og så til tross for den sakkyndige utredningen og instruksbruddene ingen grunn til å tvile på måleresultatets riktighet og nøyaktighet. En hastighet på 171 km/t ble lagt til grunn ved straffutmålingen og begge to ble dømt til ubetinget fengsel i 36 dager og tap av førerrett i to år. Dommen ble anket til Høyesterett, men ble nektet fremmet. Saken ble også begjært gjenåpnet av Gjenopptakelseskommissjonen for straffesaker, men den ble også avvist der.

Etter min mening er den aktuelle dommen betenkelig i forhold til rettssikkerhet. I og med at det er fremlagt en sakkyndig utredning som i høy grad sannsynliggjør at det er avvik mellom polititjenestemennenes forklaring og det som er fysisk mulig, finner jeg det paradoksalt at en enstemmig lagmannsrett likevel velger å legge disse forklaringene til grunn på alle punkter. Når den aktuelle målingen ble startet, hadde politipatruljen ankommet kontrollstedet bare noen minutter tidligere og de hadde så vidt startet forberedelser til en annen kontrolltype, nemlig stasjonær måling. Som politiførstebetjent Bærland uttaler er det i strid med politiets interne instruksjoner plutselig å starte en annen type måling enn det som er forberedt av patruljen. Målingen ble gjennomført samtidig som politibilen holdt meget høy fart i tillegg til at målesonen var relativt kort. Det var i tillegg vanskelige lysforhold med lav kveldsol og stor avstand mellom politibil og motorsyklene når målingen ble avsluttet. Derfor skulle det ikke mye til at for

at tidsmåleren ble stanset et par sekunder feil i forhold til motorsyklens reelle passering av avslutningspunktet. 2 sekunders avvik ville i dette tilfellet ført til en målt gjennomsnittshastighet som var nesten 50 km/t lavere enn det som var lagt til grunn i tiltalen. Et så lite avvik utgjør altså skillet mellom bøter og ubetinget fengsel. Lagmannsrettens bevisvurdering i denne saken er etter min mening ikke i tråd med det strenge beviskravet som Høyesterett har lagt til grunn i slike saker⁹⁸. Lagmannsretten burde etter min mening i likhet med tingretten latt tvilen komme de tiltalte til gode ved å innrømme en mye større sikkerhetsmargin i forhold til medgått tid. Slik ville den utregnede hastigheten blitt vesentlig lavere enn det de ble dømt til ubetinget fengsel for. Det er også verdt å merke seg at denne målingen ble gjennomført med en politibil som ikke hadde utstyr for videoopptak. Hadde videoopptak fra denne målingen vært tilgjengelig, ville det meste av tvilen som foreligger i dette tilfellet kunne blitt avklart.

2.5.2.2 LG-2014-16075

Denne saken dreier seg også om tvil om hvor tidsmåleren faktisk ble stoppet i forbindelse med avslutning av målingen. Sluttpunktet for målingen var ikke synlig for politipatruljen ved avslutning av tidsmåleren, noe som heller ikke ble bestridt.

Tiltalte kjørte her i en tunnel og ble oppdaget av en politipatrulje som stod parkert i en lomme inni tunnelen. På grunn av mistanke om høy fart, bestemte patruljen seg for å gjennomføre en mobil gjennomsnittsfartsmåling ved at tidsmåleren ble startet i det øyeblikket tiltaltes bil passerte politibilen. Politibilen ble deretter satt i bevegelse samtidig som distansemåleren ble startet. Etter å ha kjørt en viss avstand, ble tidsmåleren ifølge polititjenestemennene stanset i samme øyeblikk som tiltaltes bil passerte et skilt som stod ved inngangen til en sving i tunnelen. Distansemåleren ble stanset når politibilen passerte det samme punktet, og det ble etter et sikkerhetsfradrag på 55 meter målt en gjennomsnittsfart på 148 km/t som ble lagt til grunn i tiltalen.

Det er det et instruksfestet krav at det skal benyttes godt synlige referansepunkter som startpunkt og slutt punkt ved gjennomsnittsmålinger⁹⁹. Det er på det rene at sluttpunktet som ble benyttet i dette tilfellet *ikke* var synlig fra politipatruljens posisjon når tidsmåleren ble stoppet. Dette fremgikk både av videoopptak fra målingen i tillegg til at det ble gjennomført befarings i tunnelen hvor dommerne ved selvsyn konstaterte at skiltet som ble benyttet som slutt punkt ikke var synlig fra en avstand på 477 meter. Dette var avstanden mellom politibilen og det aktuelle sluttpunktet idet tidsmålingen ble avsluttet. Det er et instruksbrudd at det ble benyttet et referansepunkt som ikke var godt synlig. Instruksbruddet kunne medføre risiko for at tids-

⁹⁸ Se avsnitt 2.5.1

⁹⁹ Se avsnitt 2.4.2.2

målingen ble stoppet litt før tiltaltes bil faktisk passerte det aktuelle punktet, og et avvik på bare 1 sekund kunne i dette tilfellet medføre at farten ble målt til å være rundt 20 km/t høyere enn reell hastighet. Politibilen beveget seg med en fart på over 200 km/t når tidsmåleren ble avsluttet, noe som igjen krevde et skjerpet fokus på selve kjøringen. Når det da ble benyttet et avslutningspunkt som ikke var synlig, og kjøretøyet som ble målt befant seg rundt en halv kilometer foran politibilen, medførte dette fare for feil ved målingen.

En enstemmig lagmannsrett kom til tross for dette til at instruksbruddet ikke kunne ha hatt noen påvirkning på måleresultatet, og valgte derfor å dømme tiltalte til ubetinget fengsel i 21 dager på grunnlag av den målte hastigheten. Dette ble for det første begrunnet med at det instruksfestede kravet om «synlig referansepunkt» ikke nødvendigvis behøvde å bety at referansepunktet skulle være synlig for den som gjennomfører målingen. Etter lagmannsrettens vurdering var det tilstrekkelig at de valgte referansepunkter var synlige i etterkant ved at de kunne etterprøves.

Retten begrunnet også sitt standpunkt med at et eventuelt avvik mellom det tidspunktet tidsmåleren ble stoppet og det tidspunktet tiltaltes bil faktisk passerte avslutningspunktet kun ville føre til at tidsmåleren ble stoppet for sent. Slik ville den målte hastigheten i så fall blitt lavere enn den reelle. Muligheten for at tidsmåleren ble stoppet for tidlig ble implisitt avvist av retten ved at det ble ansett «*bevist utover enhver rimelig tvil*» at tidsmåleren ble stanset etter at tiltaltes bil passerte slutt punktet. Retten anså dette punktet bevist på grunnlag av polititjenestemennenes forklaring, som altså ikke hadde visuell kontakt med slutt punktet.

Når det gjelder det faktum at politibilen kjørte i over 200 km/t ved gjennomføringen av målingen, og at små utslag i reaksjonstiden til tjenestemennene ville kunne gi store utslag på måleresultatet, fastslo retten at heller ikke dette kunne gi grunnlag for usikkerhet om målingen. Dette ble begrunnet med at polititjenestemennene hadde flere års erfaring med slike målinger og at opplæringen som var gitt ble forutsatt å ivareta de utfordringer som foreligger i forbindelse med svært høye hastigheter. Det ble derfor konkludert med at «*lagmannsretten finner det etter dette bevist ut over enhver rimelig og fornuftig tvil at tiltalte har forholdt seg som beskrevet i tiltalen*». Dommen ble anket til Høyesterett, men ble ikke tillatt fremmet.

Det kan etter min mening stilles spørsmål om denne dommen ivaretar grunnleggende krav til rettsikkerhet på en god måte. Jeg mener at dommen ikke er i tråd med de strenge beviskravene Høyesterett stiller ved bruk av fartsmålinger som bevis. Instruksbruddet som forelå ved fartsmålingen i dette tilfellet synes jeg heller ikke ble tatt tilstrekkelig på alvor av retten. Det instruksfestede kravet om at referansepunktene skal være godt synlige er av grunnleggende karakter ved gjennomsnittsmålinger. Siden betjeningen av apparatet som beregner hastigheten er avhengig av presis manuell betjening, er det avgjørende at referansepunktene som benyttes

er godt synlige for den som gjennomfører en slik måling for å unngå feilkilder¹⁰⁰. Denne målingen ble gjennomført av en politipatrulje som samtidig med selve gjennomføringen av målingen, førte politibilen med en hastighet opp mot 211 km/t med den høye grad av konsentrasjon dette krevde. Slutt punktet var ikke synlig for polititjenestemennene da tidsmåleren avsluttes. Dette kombinert med politibilens høye hastighet, den lange avstanden til kjøretøyet som ble målt og naturlig unøyaktighet ved menneskelig betjening, medfører etter min mening stor fare for at det ble målt feil hastighet i dette tilfellet. Denne tvilen synes jeg burde ha kommet den tiltalte til gode ved at målingen ble satt til side og at hastigheten eventuelt ble fastslått på grunnlag av andre fremlagte opplysninger i saken.

2.5.2.3 LH-2011-37330

Denne saken handlet også om det som skaper mest tvil ved gjennomsnittsfartsmålinger, nemlig tvil om hvorvidt tidsmåleren ble stanset i det øyeblikket kjøretøyet som måles passerte det valgte slutt punktet. Det forelå også en sakkyndig rapport som skapte tvil rundt polititjenestemannens forklaring.

Saken var basert på en gjennomsnittsfartsmåling som ble gjennomført ved at en politibetjent på patrulje for Utrykningspolitiet oppdaget tiltaltes bil i en hastighet som ble omtalt som meget høy. Når tiltaltes bil passerte en spesifikk kantstein, ble tidsmåleren startet. Når tiltaltes bil 171 meter lenger fremme passerte en lyktestolpe plassert ved et spesifikt vegkryss, ble tidsmåleren som viste 8,04 sekunder, stanset. Tiltaltes bil ble dermed målt til en gjennomsnittshastighet på 76 km/t, og denne hastigheten ble lagt til grunn i tiltalen.

Faktum er på flere måter sammenfallende med den første dommen jeg behandlet om de to motorsyklistene¹⁰¹. Det ble fremlagt en sakkyndig utredning som konkluderte med at politibilen som gjennomførte målingen fysisk sett ikke kunne ha klart å tilbakelegge den avstanden polititjenestemannen oppga å ha kjørt ved avslutning av tidsmåleren. Den sakkyndige utredningen fastslo også at det var umulig for tiltaltes bil å tilbakelegge målestrekningen på den målte tiden. Dette på bakgrunn av beregninger foretatt med grunnlag i bilens vekt, motoreffekt, starthastighet og høydeforskjeller på målestrekningen. Siktforholdene ved stedet med blant annet flere greiner som begrenset sikten mot slutt punktet bidro også til at det var tvil om hvorvidt slutt punktet var godt nok synlig i henhold til de krav instruksene krever¹⁰². Hvor lang avstand politibilen hadde tilbakelagt ved avslutning av tidsmåleren, har betydning for polititjenestemannens praktiske mulighet til å kunne se slutt punktet idet tidsmålingen ble avsluttet. Fra den avstanden polititjenestemannen befant seg i henhold til sine egne uttalelser om hvor

¹⁰⁰ Se avsnitt 2.3.2.2

¹⁰¹ Se avsnitt 2.5.2.1

¹⁰² Se avsnitt 2.4.2.2

lang avstand politibilen hadde tilbakelagt ved avslutning av tidsmåleren, var det praktisk vanskelig, men ikke umulig å ha visuell kontakt med sluttpunktet. Ved den avstanden de sakkyndige beregningene oppga det var praktisk mulig for politibilen å tilbakelegge når tidsmålingen ble avsluttet, ville det vært forholdsvis problematisk å kunne se sluttpunktet ved daværende siktsituasjon.

En enstemmig lagmannsrett valgte ikke å legge vekt på de sakkyndige beregningene og la heller vekt på polititjenestemannens forklaring på alle punkter. Retten viste til at politibetjenten var meget erfaren og at det ikke var noen grunn å tvile på hans observasjoner. Den sakkyndiges konklusjon om at politibilen ikke kunne ha tilbakelagt en så lang avstand som polititjenestemannen selv uttalte, ble tilbakevist av retten med at beregningene var av teoretisk karakter beheftet med stor usikkerhet. Det faktum at de samme beregningene viste at tiltaltes bil fysisk sett ikke kunne ha tilbakelagt den oppmålte strekningen på tiden som ble målt, ble også tilbakevist med at beregningene var basert på forutsetninger som ikke var sikre. På bakgrunn av dette fant retten ingen grunn til å tvile på at måleresultatet var korrekt. Tiltalte ble derfor dømt til ubetinget fengsel i 18 dager og tap av førerrett i et og et halvt år. Dommen ble anket til Høyesterett, men ble nektet fremmet. Det ble også begjært gjenopptakelse av saken, men i 2013 avslo Gjenopptakelseskommissjonen denne begjæringen.

Denne dommen er etter min mening nok et eksempel på et tilfelle hvor dommerne ikke tar hensyn til de rettsikkerhetsgarantier Høyesterett oppstiller ved de strenge beviskravene som foreligger for å kunne legge en fartsmåling til grunn. Den sakkyndige utredningen er utarbeidet av sivilingeniør Erik Aanerud. Aanerud er utdannet sivilingeniør i bilfag og har mer enn 20 års erfaring med denne typen beregninger ved blant annet rekonstruksjon av trafikkulykker for Statens Vegvesen. Beregningene tar utgangspunkt i enkle fysiske prinsipper, og for å hindre at det legges inn feil inngangsverdier i de tilfeller hvor verdiene ikke er sikre, legges det inn sikkerhetsmarginer i de verdier som blir lagt til grunn for beregningene. Selv om beregningene er av «teoretisk karakter» som det heter i dommen, gir de etter min mening i det minste grunn for rimelig tvil om hvorvidt målingen er utført korrekt og om måleresultatet derfor er beheftet med feil. Retten valgte i dette tilfellet til tross for de påviste avvikene å bygge på at politibetjenten *måtte* ha utført målingen helt korrekt, da han hadde lang erfaring og det ikke var noen grunn til å tvile på hans forklaring. Det aller meste av tvilen i denne saken kunne ha vært ryddet av banen hvis det hadde vært videoopptak tilgjengelig i forbindelse med målingen. I mangel av slikt videoopptak mener jeg at retten burde ha latt tvilen komme den tiltalte til gode ved ikke å legge til grunn måleresultatet.

2.5.3 Lasermålinger

2.5.3.1 LG-2005-161566

Saken dreier seg om en laserkontroll hvor blant annet siktekontrollen var mangelfullt utført, noe som heller ikke ble bestridt av påtalemyndigheten.

Lasermålingen i denne saken var utført med den tidligere modellen LTI 20/20 som ikke lenger er i bruk. Som nevnt var denne laserfartsmåleren basert på de samme grunnleggende tekniske forutsetninger som dagens modell Traffipatrol XR¹⁰³. Instruksverket til den tidligere modellen var også i det vesentlige lik den nye. Dommen er derfor aktuell som rettspraksis ved samme type instruksbrudd i forbindelse med bruk av Traffipatrol XR.

Saken dreier seg om en større laserkontroll utført på E39 mellom Stavanger og Sandnes. Den aktuelle strekningen er 4-felts motorvei med fartsgrense på 90 km/t. Laserkontrollen ble utført over en kort strekning hvor fartsgrensen tidligere var satt ned til 60 km/t ved en bomstasjon. Over den aktuelle strekningen var det 5 kjørefelt i samme kjøreretning. Det var trafikken som befant seg i alle disse kjørefeltene som ble målt under denne laserkontrollen. Trafikkmengden under målingen var veldig stor, og det ble i løpet av kontrollen målt 92 kjøretøyer hvor hele 90 av disse ble stoppet for hastighetsovertredelser. 13 av disse ble anmeldt samtidig som det ble foretatt førekortbeslag. Den tiltalte i denne saken var en av disse. Han ble målt til en fart på 95 km/t ved en avstand på 275 meter fra laserpistolen og denne hastigheten ble lagt til grunn i tiltalen.

Det fremgår av faktum at siktekontrollen ikke ble utført i tråd med de krav instruksene krevde. Det fremgikk av instruksene at det skulle brukes et smalt mål som for eksempel en flaggstang, lysmast eller liknende som siktepunkt. Likevel ble selve *kuppelen* på en flaggstang brukt som siktepunkt ved den aktuelle siktekontrollen i. To sakkyndige vitner uttalte i retten at en slik kuppel ikke kunne anbefales som et aktuelt siktepunkt.

Med tanke på at målingen ble utført på en flerfeltsvei med tett trafikk, forelå det også tvil om hvorvidt det befant seg andre kjøretøyer i nærheten av tiltaltes bil nærme nok til å ligge innenfor den såkalte sikkerhetssonen¹⁰⁴. Laserstrålen var rundt 1 meter i diameter ved måling over en avstand på 275 meter som i dette tilfellet¹⁰⁵. Derfor kunne det oppstå fare for at det ble målt feil kjøretøyer hvis det befant seg andre kjøretøyer i nærheten av tiltaltes bil under målingen. Kombinert med faren for at siktet ikke var helt korrekt justert da siktekontrollen ikke ble

¹⁰³ Se avsnitt 2.2.1

¹⁰⁴ Se avsnitt 2.4.1.2.2

¹⁰⁵ Se avsnitt 2.3.1.1.2

gjennomført tilfredsstillende, var det en viss risiko for måling av feil kjøretøy i denne situasjonen.

Ved tingrettens behandling ble målingen satt til side og tiltalte ble frifunnet. Statsadvokaten anket over bevisbedømmelsen under skyldspørsmålet, og anken ble fremmet til behandling av Gulating lagmannsrett. Lagmannsrettens flertall mente i motsetning til tingretten at det ikke forelå noen tvil rundt måleresultatets riktighet og dømte tiltalte i tråd med tiltalen til å betale en bot i tillegg til tap av førerrett i 5 måneder. At siktekontrollen ikke ble utført tilfredsstillende ble av flertallet omtalt som uten betydning for måleresultatet. Dette ble begrunnet med at Justervesenet 2 måneder før kontrollen hadde kontrollert siktet på den aktuelle laserfartsmåleren uten å finne feil, og at siktet fire måneder etter kontrollen på nytt ble kontrollert av Justervesenet. Det skal nevnes at det imidlertid ble oppdaget avvik ved justeringen av siktet ved den sistnevnte kontrollen.

Muligheten for at det kunne ha vært andre kjøretøyer inni sikkerhetssonen med fare for måling av feil kjøretøy ble av flertallet tilbakevist med at det basert på laseroperatørens forklaring ikke befant seg noen kjøretøyer *foran* tiltaltes bil. Flertallet la også til grunn at det ikke var noen kjøretøyer i umiddelbar nærhet *bak* tiltaltes bil, uten å begrunne dette nærmere. Muligheten for at det befant seg andre kjøretøyer på *siden* av tiltaltes bil, ble ikke nevnt av retten til tross for at målingen ble foretatt på en flerfeltsvei.

Jeg mener at tingrettens dom i denne saken ivaretar de grunnleggende rettsikkerhetsgarantiene Høyesterett oppstiller gjennom det skjærpede beviskravet ved bruk av fartsmålinger som bevis. Det kan derimot stilles spørsmål om lagmannsrettens dom er i tråd med Høyesteretts praksis. Målingen ble gjennomført på et sted med flere felt, tett trafikk og over forholdsvis lange avstander med de utfordringer dette medførte. Korrekt utførelse av siktekontrollen er avgjørende for å sikre at kjøretøyet det siktes mot faktisk er kjøretøyet som måles¹⁰⁶. Kombinasjonen av at siktekontrollen var gjennomført i strid med instruksene og faren for at det befant seg andre kjøretøyer innenfor sikkerhetssonen er etter min mening grunnlag for rimelig tvil om hvorvidt måleresultatet relaterer seg til tiltaltes bil. Etter min mening burde lagmannsretten i likhet med tingretten latt denne tvilen komme den tiltalte til gode ved ikke å legge målingen til grunn.

¹⁰⁶ Se avsnitt 2.4.1.1.2

2.5.3.2 LF-2009-43042

Denne saken dreier seg om tvil om hvorvidt lasermåleren ble beveget under målingen. Det var et ubestridt faktum at vinkelen mellom laserpistolen og motorsykkelen som ble målt var stor. Det forelå derfor fare for feilmåling grunnet feilkildene knyttet til måling av skrå flater¹⁰⁷.

Saken er basert på en lasermåling langs en riksvei med 50 km/t som gjeldende fartsgrense. Tiltaltes motorsykkel ble først målt til 117 km/t, men polititjenestemannen som utførte målingen tvilte på om vinkelen mellom lasermåleren og motorsykkelen var for stor. Derfor flyttet han på laserfartsmåleren og foretok en ny måling bakfra. Displayet på apparatet viste da 102 km/t og det var 215 meter mellom lasermålerens posisjon og motorsykkelen i målingsøyeblikket. Den sistnevnte hastigheten ble lagt til grunn i tiltalen.

Det forelå tvil om det var fysisk mulig å foreta den aktuelle lasermålingen uten å følge motorsykkelen ved at apparatet ble beveget under målingen. Dette skyldtes at det ved den siste målingen fortsatt var stor vinkel mellom lasermåleren og tiltaltes motorsykkel. Det er også en forutsetning at laserlyset under måleperioden hele tiden treffer registreringsskiltet for å oppnå en gyldig måling. Dette skyldes at bakparten på en motorsykkel har få andre flater som egner seg til å reflektere laserlyset. I retten ble det fremlagt sakkyndige beregninger som slo fast at motorsykkelen beveget seg omtrent en halv meter sideveis i forhold til laserlyset i løpet av måleperioden på 0,34 sekunder. Laserlyset var ca. 64 centimeter i diameter ved den aktuelle måleavstanden. Politimannen uttalte i retten at han siktet mot midten av registreringsskiltet. Under en slik forutsetning ville motorsykkelen i løpet av måleperioden ha forsvunnet ut av laserstrålen slik at det ikke var mulig å oppnå en godkjent måling. I et slikt tilfelle ville det kun være mulig å oppnå en måling ved at lasermåleren ble beveget under målingen for å følge motorsykkelens bevegelse, med den faren dette kunne medføre for feilmåling¹⁰⁸. Det forelå også mindre instruksbrudd ved gjennomføringen av siktekontrollen. Siktekontrollen ble nemlig gjennomført på et annet sted enn der laserkontrollen faktisk ble gjennomført i tillegg til at laserfartsmåleren deretter ble fraktet flere hundre meter i en koffert til selve kontrollstedet. Selve siktepunktet som ble benyttet ved siktekontrollen var også lite egnet til dette. Det ble benyttet et spir på et kirketårn hvor det var grenvekst rundt siktelinjen som kunne forstyrre siktekontrollen.

En enstemmig lagmannsrett fant ingen grunn til å tvile på at måleresultatet var korrekt. Muligheten for at laseroperatøren hadde beveget lasermåleren under målingen for å oppnå en gyldig måling ble tilbakevist av retten. Retten bygget dette på en teoretisk mulighet for at po-

¹⁰⁷ Se avsnitt 2.3.1.1.1

¹⁰⁸ Jfr. avsnitt 2.3.1.1.1

lititjenestemannen hadde bommet på registreringsskiltet under målingen. Dette ble begrunnet med at det forelå en ørliten mulighet for at laseroperatøren hadde klart å oppnå et såkalt ”gunstig feiltreff” ved utførelsen av målingen. Et ”gunstig feiltreff” vil si at polititjenestemannen selv trodde at han siktet på midten av registreringsskiltet, mens han i realiteten traff lenger ut til sidene av skiltet. Det ligger i ”gunstig” at det var en forutsetning at feiltreffet i dette tilfellet traff nøyaktig langt nok ut til siden på den rette siden av registreringsskiltet i forhold til fartsretningen. Alle disse forutsetningene måtte være til stede for at motorsykkelen skulle ligge innenfor laserstrålen i løpet av hele måleperioden. Sannsynligheten for å oppnå et feiltreff som var så gunstig at det ble oppnådd en gyldig måling i dette tilfellet, var ifølge de sakkyndige beregningene svært liten. Denne sannsynligheten var i praksis mindre enn sannsynligheten for at laserfartsmåleren ble beveget under målingen. Polititjenestemannen uttalte imidlertid i retten at han ikke beveget lasermåleren under målingen. For å kunne bygge på denne forklaringen, valgte derfor retten å begrunne den gyldige målingen med en ørliten teoretisk mulighet uten at å uttrykke noe tvil rundt dette.

Instruksbruddet i forbindelse med siktekontrollen ble av retten vurdert som ubetydelig for målingens troverdighet. Retten uttalte blant annet at det ikke kunne ha noen betydning at apparatet hadde blitt fraktet til målestedet etter siktekontrollen og at ”*det er opplyst at transporten er foretatt i spesielt tilpasset koffert, der apparatet hviler på skumgummi, for øvrig samme koffert som utstyret sendes i pr post til og fra årlig kontroll hos Justervesenet*”. Retten konkluderte derfor med at det ikke var noen tvil om hvorvidt målingen var korrekt. Tiltalte ble dømt til ubetinget fengsel i 18 dager og tap av førerrett i 13 måneder. Dommen ble anket til Høyesterett, men ble nektet fremmet av et enstemmig ankeutvalg¹⁰⁹.

Heller ikke denne dommen er etter min mening i tråd med de strenge beviskravene Høyesterett oppstiller¹¹⁰ ved bruk av fartsmålinger som bevis. Ut fra saksopplysningene som foreligger, er det på det rene at det ikke var mulig å gjennomføre denne lasermålingen uten å bevege på apparatet hvis polititjenestemannen traff der han siktet. Med tanke på feilkildene som kan oppstå ved bevegelse av apparatet¹¹¹ og faren dette medfører for at det måles feil hastighet, synes jeg i det minste at det forelå tvil rundt gjennomføringen av målingen og om resultatets troverdighet.

For å eliminere denne tvilen, valgte retten å forutsette en situasjon som teoretisk sett er enda mer tvilsom. Retten så bort fra muligheten for at apparatet ble bevegde under målingen, og uttalte ”*at målingen ble godkjent synes ikke å kunne ha noen annen forklaring enn at det er*

¹⁰⁹ HR-2009-1777-U

¹¹⁰ Se avsnitt 2.5.1

¹¹¹ Se avsnitt 2.3.1.1.1

dette som har skjedd” med referanse til teorien om ”gunstig feiltreff”. For at et gunstig feiltreff skal føre til en gyldig måling i et tilfelle som dette, kreves det for det første at laserstrålen bommer på ”rett” side av skiltet. Siden motorsykkelen beveger seg sideveis i en gitt retning, kreves det dermed at det bommes så ”treffende” at laserstrålen treffer nøyaktig på et spesifikt punkt slik at motorsykkelen ikke rekker å unnsnippe laserstrålen i løpet av måleintervallet. Sannsynligheten for at det bommes slik er mikroskopisk, men retten velger til tross for tvilen å begrunne målingens troverdighet på denne måten.

Det er også interessant at retten konkluderer med at det ikke har noen betydning for måleresultatet at laserfartsmåleren ble flyttet til målestedet *etter* siktekontrollen, med den begrunnelse at apparatet ble fraktet i en spesialkoffert hvor muligheten for skader i praksis ikke var til stede. Som nevnt tidligere¹¹² oppdaget Justervesenet ved et tilfelle en laserfartsmåler med store avvik mellom siktepunkt og faktisk treffpunkt for laserstrålen. Justervesenet mente at feilen hadde vært til stede over lengre tid, og at dette kunne ha påvirket lasermålingene foretatt med apparatet. Dette ble i det aktuelle tilfellet avvist av politiet, som mente at skaden måtte ha oppstått i forbindelse med transporten. Det ble anført av politiet at det var fullt mulig at det kunne oppstå skader på apparatet i forbindelse med at apparatet ble tatt inn og ut av kofferten og under transport, til tross for at kofferten var spesiallaget til formålet. Påtalemyndigheten valgte den gangen ikke å omgjøre noen av straffereaksjonene som hadde bakgrunn i fartsmålinger foretatt med det aktuelle apparatet, basert på politiets begrunnelse.

Lagmannsretten anser i dette tilfellet transporten etter siktekontrollen som ubetydelig for siktets nøyaktighet, med motsatt begrunnelse.

2.5.3.3 GK-2014-105

Alle de ovennevnte sakene, unntatt den ene, dreier seg om tilfeller hvor det har blitt målt så høy hastighet at det har blitt idømt ubetinget fengsel. Som nevnt¹¹³ skal det mindre til for at lagmannsretten samtykker til å fremme en anke hvor det er påstått fengsel enn hvor det kun er påstått bot eller tap av førerrett¹¹⁴. Det er relativt sjelden at lagmannsretten samtykker til ankebehandling av saker hvor det bare dreier seg om mindre hastighetsovertredelser hvor fengsel ikke er påstått av påtalemyndigheten. Dette gjelder også ved tilfeller hvor det er stor sannsynlighet for at feil ved målingen kan ha påvirket resultatet.

Et godt eksempel på rettssikkerhetsutfordringene som foreligger i slike tilfeller, er denne saken fra Gjenopptakelseskommissjonen. Saken dreier seg om et tilfelle hvor en bilist i en lasermåling 29. august 2012 ble målt til 94 km/t i en 60-sone. Det ble i etterkant utferdi-

¹¹² Se avnitt 2.4.1.3

¹¹³ Se avsnitt 1.4 om ankemuligheter

¹¹⁴ Stprl. § 321

get et forelegg som ble nektet vedtatt. Sunnmøre tingrett behandlet derfor saken og dømte bilisten i samsvar med forelegget til en bot på 11 000 kr og tap av førerrett i 6 måneder.

Under tingrettsbehandlingen kom det fram at målingen på flere punkter hadde blitt utført i strid med instruksverket. Laserfartsmåleren var blant annet plassert inni et tett busskur, hvor den eneste åpningen var en liten ”glugge” i den ene veggen. Lasermåleren ble benyttet gjennom denne gluggen. Dette var i strid med instruksjonen som krever at operatøren skal ha god oversikt over måleområdet og trafikkbildet i umiddelbar nærhet til måleområdet. Det var også forholdsvis stor vinkel mellom apparatets plassering og måleområdet, noe som økte risikoen for at apparatet ble beveget under målingen. E-10-testen¹¹⁵ var heller ikke utført i henhold til instruksjonen, noe som kunne øke sannsynligheten for såkalte speilbildemålinger¹¹⁶.

Summen av disse instruksbruddene var stor nok til at det var reell fare for at måleresultatene kunne bli påvirket ved at det ble målt feil hastighet. Bilisten anket derfor tingrettens dom til lagmannsretten. I samsvar med hovedregelen i strpl. § 321 besluttet lagmannsretten ikke å samtykke til at anken skulle fremmes, til tross for de omfattende instruksbruddene. Lagmannsrettens beslutning ble anket til Høyesterett på grunnlag av saksbehandlingsfeil¹¹⁷, men anken ble nektet fremmet av et enstemmig ankeutvalg¹¹⁸. Tingrettens dom ble derfor stående. Saken ble begjært gjenåpnet to ganger, men da vilkårene for å få gjenåpnet en sak er relativt strenge¹¹⁹, besluttet Gjenopptakelseskommissjonen begge gangene at saken ikke skulle gjenopptas.¹²⁰

2.5.4 Rettspraksis og rettssikkerhet

Det skal presiseres at dommene jeg har presentert ovenfor er ment som enkeltstående eksempler på høyere rettsavgjørelser hvor det er etter min oppfatning er grunn til å stille spørsmål om rettssikkerheten er ivaretatt på en tilfredsstillende måte. Disse avgjørelsene er ikke representative for den totale strafforfølgelsesvirksomheten i forbindelse med fartsøvertredelser. Både lasermålinger og gjennomsnittsfartsmålinger pålitelige og presise metoder for å måle hastighet forutsatt at målingene gjennomføres i henhold til gjeldende instruksverk og opplæring. Det er god grunn til å anta at det absolutte flertallet av fartskontroller blir gjennomført tilfredsstillende i henhold til gjeldende regler og dermed dokumenterer fartsøvertredelser på en uproblematisk måte.

¹¹⁵ Se avsnitt 2.4.1.1.4

¹¹⁶ Se avsnitt 2.4.1.2.3

¹¹⁷ Strpl. §321 sjette ledd

¹¹⁸ HR-2013-610-U

¹¹⁹ Strpl. §§ 391 og 392

¹²⁰ GK-2013-74B og GK-2014-105

I de få tilfellene en fartskontroll gjennomføres i strid med gjeldende instruksverk med tilhørende fare for feilkilder, er det vanlig praksis at politiet selv forkaster målingen ved at den ikke blir gjenstand for videre strafforfølgelse. Likevel hender det fra tid til annen at slike målinger blir benyttet som bevis til tross for ulike instruksbrudd. Høyesterett har lagt opp de prinsipielle retningslinjer for hvordan slike instruksbrudd skal vurderes¹²¹, men underrettspraksis viser at det varierer en god del for hvordan dette håndteres av de ulike domstoler. Sett fra et rettssikkerhetsperspektiv foreligger det både gode og mindre gode rettsavgjørelser som behandler instruksbrudd ved fartsmålinger. Eksemplene ovenfor representerer nødvendigvis ikke gjeldende rett for de ulike instruksbruddene som blir behandlet. Likevel blir disse avgjørelsene i mangel av høyesterettspraksis rundt de enkelte spesifikke instruksbrudd hyppig påberopt av påtalemyndigheten som gjeldende rett for å forsvare instruksbruddene.

For å illustrere at det også foreligger en rekke rettsavgjørelser som etter min mening ivaretar kravene til høy rettssikkerhet, skal jeg kort presentere et par lagmannsrettsavgjørelser som jeg synes er gode eksempler på dette.

2.5.4.1 LA-2014-55699 - gjennomsnittsfartsmåling

Saken starter med en gjennomsnittsfartsmåling som ble gjennomført en natt i august 2013. Målingen ble gjennomført over en strekning på 1147 meter og hastigheten ble målt til 151 km/t i en 60-sone. Den målte hastigheten ble lagt til grunn i tiltalen.

Ved sakens behandling i tingretten nektet den tiltalte for å ha kjørt i mer enn 100 km/t. Det forelå også tvil om posisjonen til referansepunktet som ble brukt som slutt punkt for snittmålingen. Polititjenestemennenes forklaringer ga grunnlag for usikkerhet rundt avslutningspunktets posisjon, da to ulike alternativer ble nevnt som mulige slutt punkt. Det var på det rene at politibilen holdt så høy hastighet som 181 km/t i løpet av målingen for å kunne holde følge med tiltaltes bil. Denne høye hastigheten kunne gjøre det vanskelig å foreta nøyaktig betjening av gjennomsnittsmålingsapparatet med de utslag dette kunne medføre for den målte hastighet. Usikkerhet rundt hvilket slutt punkt som faktisk ble benyttet, gjorde det også umulig å etterprøve målingen. Til tross for alle disse usikkerhetsmomentene, la ikke tingretten noen vekt på dette og dømte tiltalte i tråd med tiltalen til to måneders ubetinget fengsel og tap av førerrett i tre og et halvt år.

¹²¹ Se avsnitt 2.5.1

Saken ble anket og fremmet til behandling av Agder lagmannsrett. Ved lagmannsrettens behandling av saken ble det fremlagt en sakkyndig utredning utarbeidet av Rekon DA. Utredningen sannsynliggjorde at det var fysisk umulig for bilen som ble målt å tilbakelegge den aktuelle målestrekningen i 151 km/t. Ifølge utredningen kunne bilen teoretisk sett ikke ha kjørt fortere enn 131 km/t. Det fremgikk også at bilens hastighet i praksis måtte ha vært betydelig under dette, med grunnlag i vegens geometri og bilens kjøreegenskaper.

På bakgrunn av disse opplysningene endret aktor tiltalen under ankeforhandlingen til 100 km/t i 60-soner. En enstemmig lagmannsrett konkluderte med at snittmålingen ikke kunne benyttes som bevis. I mangel av andre holdepunkter for hvilken hastighet tiltalte kjørte i, ble han dømt i samsvar med sin egen forklaring for å ha kjørt i 100 km/t i 60-sonen med den betydelige straffereduksjonen dette medførte i form av bøter i motsetning til flere måneders ubetinget fengsel som han ble dømt til i tingretten.

Dommen er et treffende eksempel på hvor viktig det er å ta instruksbrudd og feilkilder ved fartsmålinger på alvor. Påtalemyndigheten valgte i dette tilfellet å ta ut tiltale med grunnlag i den målte hastigheten, til tross for stor usikkerhet om hvilket slutt punkt som faktisk ble benyttet, noe som er et forholdvis alvorlig instruksbrudd. Til tross for den usikkerhet dette skapte rundt måleresultatets troverdighet, foretok påtalemyndigheten heller ingen ytterligere undersøkelser for å kunne sikre at måleresultatet faktisk stemte. Når påtalemyndigheten ikke hadde gjort en tilstrekkelig innsats for å kunne utelukke tvil rundt målingens troverdighet, var det tingrettens oppgave å rette opp i dette ved å la tvilen komme den tiltalte til gode i form av frifinnelse. I denne saken sviktet tingretten på dette punkt. Tingretten tok ikke hensyn til tvilen, til tross for at sikkerhet rundt de benyttede referansepunkter var avgjørende for å kunne måle rett hastighet ved snittmålingen. Sett i lys av den store rollen den menneskelige faktor spiller ved gjennomsnittsmålinger, skulle det veldig lite for at det kunne oppstå feil ved den typen usikkerhet som forelå her.

Først når det under ankeforhandlingen ble sannsynliggjort at det var *umulig* for den aktuelle bilen å ha holdt hastigheten han hadde blitt dømt for i tingretten, reagerte aktor ved å endre tiltalen. Hvis anken hadde blitt nektet fremmet, ville tiltalte urettmessig sonet to måneder i fengsel i tillegg til å ha vært uten førerrett i over tre år. Det burde ikke være nødvendig for den tiltalte å måtte føre motbevis for at den aktuelle kjøringen var fysisk umulig. Det burde være tilstrekkelig at domstolene forholdt seg til det strenge beviskravet som fremgår av høyesterettspraksis ved å sette til side målinger som er beheftet med instruksbrudd av denne typen. Saken illustrerer også viktigheten av ankebehandling for å kunne oppnå høy grad av rettssikkerhet.

2.5.4.2 LG-2009-82708 - lasermålinger

Lagmannsretten behandlet her felles to forenede anker fra to ulike tiltalte, basert på to ulike lasermålinger.

Den ene anken dreier seg om en lasermåling hvor tiltaltes bil ble målt til 123 km/t i en 60-sone. Han nektet for å ha kjørt raskere enn 89 km/t. Ved tingrettens behandling av saken kom det frem at målingen var utført i strid med instruksen på flere punkter. For det første anførte den tiltalte at han ba om å se resultatet av målingen i laserfartsmålerens display umiddelbart etter at målingen var blitt utført. Dette ønsket ble ikke etterkommet av polititjenestemennene som utførte målingen. For det andre var ikke siktekontrollen gjennomført i henhold til instruksverket. Det forelå også mindre mangler ved loggføringen, ved at resultatene fra hver enkelt måling ble ropt til en annen polititjenestemann som førte dette ned i loggen og kvitterte. Ifølge instruksen skal den som gjennomfører målingene, selv føre ned resultatene og kvittere i loggen. Tingretten konkluderte med at instruksbruddene ikke medførte noen tvil om måleresultatets riktighet, og dømte tiltalte til ubetinget fengsel i 18 dager og tap av førerrett i nesten to år med bakgrunn i den målte hastigheten.

En enstemmig lagmannsrett kom derimot til motsatt resultat, og dømte tiltalte i tråd med hans egen erkjennelse av farten han holdt. Denne var 34 km/t lavere enn den målte hastigheten. Dette begrunnes av retten med at *«De instruksbrudd og betjeningsbrudd som her foreligger kan ikke karakteriseres som bagatellmessige. Hvis slike brudd skulle bli praksis, ville instruksene bli undergravd.»*

Tiltaltes anførsel om at han ikke fikk se måleresultatet etter målingen, ble tilbakevist av polititjenestemennene som i retten forklarte at han fikk se måleresultatet. Imidlertid oppdaget retten at det fremkom av loggen at det ble foretatt en ny fartsmåling tre minutter etter at tiltalte ble målt. I og med at det ikke var mulig å hente frem tidligere måleresultater etter at det var blitt utført en ny måling med den laserfartsmåleren som ble brukt i denne kontrollen (LTI 20/20), kunne det ikke være mulig at tiltalte ble forevist måleresultatet. Polititjenestemennenes forklaring kunne derfor ikke være korrekt på dette punkt. Når det gjelder instruksbruddene ved siktekontrollen og loggføringen, uttalte retten at *«Etter lagmannsrettens oppfatning foreligger i denne saken instruksbrudd som etterlater et inntrykk av at kontrollen ikke er gjennomført med tilstrekkelig sikkerhet eller nøyaktighet. Kontrollen av siktet representerer et klart regelbrudd. Det samme gjelder loggføringen»*. På bakgrunn av dette konkluderte derfor lagmannsretten med at det forelå tvil rundt måleresultatets riktighet. I tråd med det strenge beviskravet Høyesterett oppstiller ved bruk av lasermålinger som bevis, valgte derfor lagmannsretten å sette lasermålingen til side som bevis. Han ble dermed dømt til å betale en bot i tillegg til tap av førerretten i noen få måneder i motsetning til ubetinget fengsel som han ble dømt til i tingretten.

Den andre anken dreier seg om en sak som har mange likhetstrekk med saken i avsnitt 2.5.3.2. Tiltaltes motorsykkel ble i en lasermåling målt til 144 km/t i en 90/sone på en firefelts motorvei. Tiltalte nektet for å ha kjørt raskere enn 119 km/t. Laserfartsmåleren var plassert oppå en bro som krysset motorveien. På grunn av høydeforskjellen mellom broen og vegbanen var det stor vinkel mellom lasermåleren og motorsykkelen under målingen. De sakkyndige vitnene uttalte at det var nærmest umulig å utføre den aktuelle målingen uten å følge motorsykkelen ved å bevege lasermåleren under selve målingen. Slik bevegelse var i strid med instruksen, og kunne medføre fare for feilkilder som igjen kunne medføre at det ble målt feil hastighet¹²². Tingretten satt lasermålingen til side som bevis og dømte tiltalte i tråd med hans egen erkjennelse av hastighet, 119 km/t i 90-sonen. Påtalemyndigheten anket over bevisvurderingen ved straffutmålingen.

Lagmannsretten valgte i likhet med tingretten ikke å benytte lasermålingen som bevis, og forkastet dermed anken. Det heter i dommen at *«Lagmannsretten legger til grunn at det er krevene å foreta en lasermåling av en motorsykkel i stor fart. Når målingen skjer bakfra, vil man sikte seg inn mot registreringskiltet, fordi det er få andre reflekterende flater. Skiltet må da holdes som målested under hele målingen. Målt i vinkel ovenfra og i vinkel i forhold til veibanen, vil målestedet bevege seg i forhold til siktet. Det oppstår da en risiko for at man beveger laserapparatet under målingen. Det kan være bevisst eller ubevisst, men er uansett instruksstridig. Det fremstår derfor for lagmannsretten som usikkert om målestedet var heldig valgt for måling av motorsykkel og om man har beveget målerapparatet under målingen. Dette er tvilsfaktorer som ikke bare er av teoretisk karakter. Det foreligger dermed tvil om hvorvidt målingen er riktig utført i forhold til instruksen. Lagmannsretten finner derfor ikke å kunne legge måleresultatet til grunn»*.

2.6 Politiprovokasjon som etterforskningsmetode

Som jeg har nevnt tidligere, benytter Utrykningspolitiet aktivt umerkede sivile politibiler og motorsykler ved sin etterforskning som består i oppdagelse og bevissikring av hastighetsovertredelser og andre trafikale lovbrudd. De sivile politibilene ser ut som helt vanlige biler og glir dermed inn i det generelle trafikkbildet på en effektiv måte. De aller fleste vil slite med å gjenkjenne en slik bil som en politibil, noe som gjør disse bilene effektive i forbindelse med oppdagelse og dokumentasjon av de groveste trafikale lovbruddene. Det er på det rene at politiets generelle bruk av slike sivile kjøretøy ikke er å anse som noe form for provokasjon, da det ikke er noen sammenheng mellom politiets bruk av disse kjøretøyene og eventuelle lovbrudd som dokumenteres ved hjelp av kjøretøyene. Dette forutsetter at de sivile politibilene

¹²² Se avsnitt 2.3.1.1.1

ikke opptrer med en atferd som kan oppleves som provokativ og dermed påvirke trafikanter til å begå lovbrudd.

Fra tid til annen fremkommer det gjennom media opplysninger om sivile politibiler som har utvist en atferd som publikum reagerer på. En aktuell sak fra august 2014 handlet om en sivil politibil fra Utrykningspolitiet som hadde klistret en rød L bak på bilen¹²³. Polititjenestemennene som kjørte bilen hadde selv klistret dette merket bak på bilen og benyttet det i tjenesten. Bilister som kjørte bak den aktuelle politibilen rapporterte også om at den kjørte en god del saktere enn fartsgrensen uten at det forelå noen spesiell grunn til dette. Når veien etter en stund gikk fra to felt til tre felt, kjørte alle som lå bak politibilen forbi den. Politibilene satte da i gang med gjennomsnittsmåling av den bakerste bilen i forbikjøringsrekken og utferdiget et forenklet forelegg for hastighetsovertredelse til denne sjåføren. Publikum oppfattet dette som en form for provokasjon fra politiets side, da det røde L-merket kombinert med lav hastighet ga inntrykk av en usikker og uerfaren sjåfør som bilistene dermed ble påvirket til å kjøre forbi med høy hastighet.

Det har også blitt rapportert om tilfeller hvor sivile politibiler har opptrådt uvanlig provokativt ved at de på flerfeltsveier har kjørt opp på siden av enkeltkjøretøy, gitt full gass, deretter bremsset og igjen gitt full gass gjentatte ganger¹²⁴. Denne atferden har av flere blitt oppfattet som oppfordring til kappkjøring. Enkelte av disse har derfor blitt påvirket til å bryte fartsgrensen i grunnet oppfordringen fra politiets side, og igjen blitt utsatt for strafforfølgning for hastighetsovertredelser.

Provokasjon som etterforskningsmetode blir fra tid til annen benyttet som grunnlag for strafforfølgning. For å kunne vurdere om et etterforskningskritt i det hele tatt kan karakteriseres som provokasjon, må det vurderes hvorvidt den aktuelle handlingen overstiger nedre grense for hva som kan karakteriseres som provokasjon. Hvis det konkluderes med at etterforskningen overstiger denne grensen, kommer vilkår oppstilt av Riksadvokaten og Høyesterett til anvendelse¹²⁵. Disse vilkårene regulerer når provokasjon kan benyttes som metode, og angir nærmere regler for hvordan slik provokasjon kan gjennomføres. Provokasjon i strid med disse vilkårene regnes som ulovlig politiprovokasjon. Jeg skal i det følgende kort redegjøre for provokasjonens nedre grense og øvre grense, ved bruk av Utrykningspolitiets atferd i de to type-tilfellene nevnt ovenfor som eksempler.

¹²³ Bugge (2014)

¹²⁴ Bimmers (2012)

¹²⁵ Hopsnes (2003) side 77

Et grunnvilkår for at en handling i det hele tatt skal kunne regnes som provokasjon, er at objektet (den som utfører den straffbare handlingen) må være i villfarelse om politiets tilstedeværelse. Objektet må altså ikke være klar over at det er politiet som oppfordrer til den straffbare handlingen. Et annet vilkår for at det skal foreligge provokasjon er at det er kontakt mellom politiet og objektet. Denne kontakten består vanligvis i enten muntlig, skriftlig eller fysisk kontakt. Det sentrale er at det har vært direkte kontakt mellom provokatøren og objektet, og at denne kontakten må være i årsakssammenheng med objektets straffbare handling¹²⁶.

Når det gjelder politiets atferd ved bruk av rød L og lav fart, er det på det rene at grunnvilkåret om objektets villfarelse er til stede. Når det gjelder vilkåret om kontakt, er det desto mer usikkert. For det første er kontakten av en art som verken er fysisk, skriftlig eller muntlig. Jeg kan ikke finne noe rettspraksis hvor kontakt av denne art har blitt vurdert i forhold til provokasjon som metode. Hensynet bak reglene om provokasjon taler likevel for at også denne formen for kontakt må kunne regnes som relevant. For det andre er kontakten veldig generell, med tanke på at politiet i dette tilfellet ikke henvender seg direkte mot en enkelt fører, men mot alle som er i nærheten av politibilen. Dette gjør at påvirkningen mot hver enkelt blir mindre intens. Likevel kan hensynene bak reglene gjøre seg gjeldende ved at kontakten tross alt fører til strafforfølgning mot en enkelt av de som lar seg påvirke av kontakten. Når det gjelder det tredje vilkåret om årsakssammenheng mellom kontakten og objektets straffbare handling, er dette sannsynligvis ikke oppfylt. Dette skyldes at selv om det kan tenkes at det foreligger årsakssammenheng mellom kontakten og objektets forbikjøring, ikke nødvendigvis er nødvendig å kjøre raskere enn fartsgrensen for å fullføre forbikjøringen. Det er på det rene at politibilens fart før forbikjøringen var lavere enn fartsgrensen, og det er heller ingenting som taler for at politiet øker farten under forbikjøringen. Objektets fartsoverskridelse har derfor ikke tilstrekkelig årsakssammenheng med politiets kontakt. Politiets atferd i dette tilfellet kan derfor trolig ikke karakteriseres som provokasjon.

Den andre typen atferd som gjaldt oppfordring til kappkjøring, oppfyller også grunnvilkåret om villfarelse. Når det gjelder vilkåret om kontakt mellom politiet og objektet, viser jeg til drøftelsen rett over. Det er verdt å merke seg at kontakten ved denne typen atferd er mye mer spesifikk, da den retter seg mot en enkelt bilfører. Selv om politiets opptreden gjennom kjøreatferden verken er skriftlig, muntlig eller fysisk må den trolig likevel kunne regnes som en form for kommunikasjon. Dette skyldes blant annet atferdens aggressive karakter og at det ikke er vanlig for den gjennomsnittlige bilfører å opptre slik. Jeg forutsetter derfor at vilkåret om kontakt er oppfylt. Det sentrale spørsmålet blir dermed om det er tilstrekkelig årsakssammenheng mellom kontakten og objektets straffbare handling. Hvis objektet velger å følge po-

¹²⁶ Hopsnes (2003) side 84

litiets oppfordring om kappkjøring, er det et sentralt moment at det kan tenkes at hastighetsoverskridelsen ikke ville ha funnet sted hvis politiets atferd tenkes borte. Det vil selvsagt variere fra bilfører til bilfører hvor mottakelig den enkelte er for denne typen påvirkning, og om de lar seg vippe av pinnen til å bli med på kappkjøring. Imidlertid er nok hensikten med politiets atferd i disse tilfellene nettopp å treffe de som er mottakelige for denne typen oppfordringer, noe som taler for at vilkåret om årsakssammenheng er oppfylt. Jeg konkluderer derfor med at denne typen atferd fra politiets side må regnes som provokasjon.

Under forutsetning av at politiets atferd ved oppfordring til kappkjøring regnes som provokasjon, er spørsmålet hvorvidt provokasjonen ligger innenfor provokasjonens øvre grense. For at provokasjon som politimetode skal kunne benyttes som grunnlag for videre strafforfølgning, må den være i samsvar med vilkår oppstilt av Riksadvokaten og Høyesterett¹²⁷. Hvis provokasjonen ikke er gjennomført i tråd med disse vilkårene, regnes den som ulovlig politiprovokasjon. Følgene av ulovlig politiprovokasjon kommer jeg tilbake til.

Ved vurderingen av om politiprovokasjonen kan benyttes, er det for det første et absolutt forbud mot såkalt konstitutiv provokasjon. Det vil si at politiet ikke kan fremprovosere en straffbar handling som ellers ikke ville blitt begått¹²⁸. Vilkåret har mange fellestrekk med vilkåret om årsakssammenheng i forbindelse med provokasjonens nedre grense, og jeg viser i den sammenheng til drøftelsen over om dette. Ved oppfordring til kappkjøring som deretter fører til at objektet begår fartsovertredelser, er det trolig at de aktuelle fartsovertredelsene ikke ville ha funnet sted hvis politiets kontakt ikke hadde vært til stede. Provokasjon av denne typen er dermed i strid med forbudet om konstitutiv provokasjon.

For at provokasjon skal kunne benyttes, er det også et grunnkrav om at metoden er forholdsmessig. Provokasjon skal således kun benyttes ved forholdsvis alvorlig kriminalitet. Ved vurdering av hva som skal regnes som tilstrekkelig alvorlig, er utgangspunktet straffebudets strafferamme. Imidlertid har Høyesterett åpnet for at det også kan legges vekt på de samfunnsmessige skadevirkninger den aktuelle straffbare aktiviteten har¹²⁹. Derfor vil politiprovokasjon i enkelte tilfeller kunne benyttes ved etterforskning av straffbare handlinger med forholdsvis lav strafferamme hvis de samfunnsmessige skadevirkningene av handlingene er store nok. Provokasjon som politimetode ved hastighetsovertrædelser tilfredsstiller sannsynligvis ikke forholdsmessighetskravet. For det første er strafferammen ved slike lovbrudd mye lavere enn ved de typiske lovbrudd hvor provokasjon tidligere har vært tillatt som politimetode. Høy fart kan i seg selv resultere i alvorlige trafikkulykker med de samfunnsmessige konsekvenser dette

¹²⁷ Hopsnes (2003) side 96

¹²⁸ Hopsnes (2003) side 97

¹²⁹ Hopsnes (2003) side 107

medfører. Likevel er dette trolig ikke tilstrekkelig for at provokasjon er et forholdsmessig virkemiddel sammenlignet med tidligere rettspraksis om provokasjon.

Et annet krav er det såkalte indikasjonskravet, som vil si at provokasjon kun skal kunne benyttes når påtalemyndigheten har «*forsvarlig grunnlag til å anta at andre etterforskningskritt ikke ville lede til et tilfredsstillende resultat*»¹³⁰. Det er normalt ikke nødvendig med oppfordring til kappkjøring for å kunne dokumentere fartsovertredelser, se blant annet ovenfor om alternative metoder for å måle hastighet. Derfor er provokasjon i slike tilfeller også i strid med indikasjonskravet.

Det foreligger også en del formelle krav som må være til stede for å kunne benytte provokasjon i hvert enkelt tilfelle. De mest sentrale av disse består for det første i at beslutning om at provokasjon skal gjennomføres må treffes av statsadvokaten i det aktuelle distriktet. For det andre er det et krav om at det må utarbeides en plan for hvordan provokasjonen skal gjennomføres. I tillegg må provokasjonen gjennomføres slik at politiet har kontroll med og kan dokumentere det som skjer¹³¹. Det er ingen holdepunkter for at noen av disse formelle kravene er oppfylt ved den typen provokasjon som er aktuell her. Atferden virker mer som et utslag av kreativitet hos den enkelte polititjenestemann og muligens litt overdrevent engasjement i tjenesten.

Konklusjonen blir derfor at provokasjonen i disse tilfellene er i strid med vilkårene for å kunne benytte provokasjon som politimetode, og dermed er ulovlig. Det følger av Riksadvokatens rundskriv at påtalemyndigheten ikke skal reise straffesak hvis ulovlig provokasjon er blitt benyttet.¹³² Hvis straffesak likevel reises, følger det av Høyesterettspraksis at tiltalte normalt vil bli frifunnet hvis den straffbare handlingen er et resultat av den ulovlige politiprovokasjonen¹³³.

2.7 Faktorer som kan påvirke domstolenes avgjørelser

Sett i lys av rettsavgjørelsene jeg har drøftet, er en relevant problemstilling hva som ligger til grunn for domstolenes avgjørelser. Utgangspunktet er at de faktaopplysninger som presenteres i retten, i tillegg til gjeldende relevante rettsregler er grunnlaget en dommer kan bygge en avgjørelse på. I saker hvor det ikke foreligger noe tvil rundt de faktiske forhold og rettsreglene er enkle og klare å forholde seg til, er det klart at dette utgangspunktet vil gjøre seg gjeldende.

¹³⁰ Rt. 1984 s. 1076

¹³¹ Hopsnes (2003) side 111

¹³² Hopsnes (2003) side 114

¹³³ Hopsnes (2003) side 115

Imidlertid kan dette stille seg annerledes i saker som er bevismessig vanskelige. I slike saker må en dommer selv foreta en vurdering av bevisene for å kunne bestemme seg for hva som skal legges til grunn som gjeldende faktisk grunnlag for avgjørelsen. Dette kan i visse tilfeller være temmelig utfordrende, og åpner for at faktorer som i seg selv ikke er rettslig relevante, påvirker dommernes valg¹³⁴. Som jeg har illustrert ovenfor, foreligger det ulike dommer fra lagmannsrettene med nesten identisk faktum og med instruksbrudd av samme omfang og karakter¹³⁵. Likevel har dommerne i de ulike sakene kommet til motsatte konklusjoner om hvorvidt fartsmålingene skal kunne benyttes som bevis for fartsovertredelsene i de respektive sakene. Det er vanskelig å kunne gi sikre svar på hvorfor slike tilfeller forekommer. Likevel skal jeg forsøke å nærme meg en forklaring på fenomenet ved å peke på ulike faktorer som kan ligge til grunn for dommernes valg i slike situasjoner.

Siden dommere er mennesker er de også underlagt de samme psykologiske prosesser som resten av befolkningen. Både i forkant av, under og etter en hovedforhandling utsettes en dommer for en rekke sanseinntrykk samtidig som dommeren mottar og bearbeider informasjonsmengden som presenteres av partene. I tillegg til relevante opplysninger om sakens faktum og gjeldende rett, vil dommeren bevisst og ubevisst registrere andre opplysninger som ikke nødvendigvis blir påberopt av partene. Blant annet vil dommeren kunne danne seg et inntrykk av den tiltalte basert på for eksempel klesstil, tidligere domfellelser, fremferd i retten, alder, språkføring, utdanning og liknende. I fartsovertredelsessaker blir det ofte også opplyst om hvilken biltype tiltalte kjørte i forbindelse med den påståtte fartsovertredelsen. Selv om det ikke er rettslig relevant, vil det kunne være lettere å tro at tiltalte er skyldig etter tiltalen hvis tiltalte er en ung og uerfaren sjåfør som kjører en sprek sportsbil enn hvis tiltalte er pensjonist og kjører en liten mopedbil.

Høyland skriver¹³⁶ at *«Bearbeidelsen av sanseinntrykk er en subjektiv prosess. Det vi ser, er ikke det vi ser, men det vi er, sier Pessoa. Det dommeren ser, hører og (mer sjelden) lukter, blir registrert og organisert i hjernen gjennom en erfaringsbasert utfylling og kategorisering, slik at det gir mening og kan danne grunnlag for handling. Sanseinntrykket vil automatisk bli sammenlignet med lagrede erfaringer og plassert i en meningsfylt sammenheng.»* Han skriver videre at informasjonsstrømmen og inntrykkene dommeren bearbeider under rettssaken blir forsøkt organisert av dommeren slik at de i størst mulig grad utgjør en sammenhengende historie. Denne prosessen blir et ledd i en slags hypoteseprøving, der dommeren prøver alle opplysningene mot en eller flere hypoteser han har festet seg ved. Høyland skriver videre at når

¹³⁴ Høyland (2003) side 21

¹³⁵ Se avsnitt 2.5.4.2 sammenlignet med avsnitt 2.5.3.2

¹³⁶ Høyland (2003), side 24-26

en hypotese først har festet seg, vil dommeren ha en tendens til å holde fast ved den inntil bevisene eventuelt gir grunnlag for noe annet. En fare ved dette er at bevis som styrker dommerens hypotese, blir tillagt for stor vekt mens bevis som svekker hypotesen blir tillagt for liten vekt.

I strafferetten foreligger en uskyldspresumsjon om at tiltalte er uskyldig frem til noe annet er bevist. Selv om dette i utgangspunktet burde være dommerens hypotese, blir allerede dommeren gjennom tiltalebeslutningen utsatt for en hypotese om at tiltalte er skyldig¹³⁷. Påtalemyndigheten har vurdert saken og kommet til at tiltalte er skyldig, noe dommeren vet. Dommeren vet også at påtalemyndigheten vanligvis har rett, og at påtalemyndigheten må forholde seg til samme beviskrav som dommeren ved vurdering av om det skal tas ut tiltale. Selv om dommeren på bakgrunn av uskyldspresumsjonen ikke skal la seg påvirke av dette, vil all denne kunnskapen kunne påvirke dommerens hypotesedannelse.

Dommerens oppfatning av partenes og vitnenes troverdighet vil også kunne ha betydning for dommerens hypoteseprøving¹³⁸. Dommeren vet at det vil være i tiltaltes egen interesse å lyve om de faktiske forhold for å slippe unna straff, noe som kan føre til at dommeren legger mindre vekt på tiltaltes forklaring. I fartsovertredelsessaker vil påtalemyndigheten ofte føre polititjenestemennene som utførte fartsmålingen, som vitner. En polititjenestemanns forklaring vil normalt oppfattes som veldig troverdig av en dommer, og det er sjelden dommere lar være å bygge på slike forklaringer.

Høyland skriver imidlertid at det bør stilles spørsmål til om denne tilliten til politifolk av og til blir litt for ukritisk. Dette skyldes at politifolk ofte er personlig engasjert i saken og dermed mister mye av sin nøytralitet. I noen tilfeller må de også velge mellom å innrømme egne eller kollegers feil, eller å gi en skjev forklaring. Politifolk er generelt et gjennomsnitt av befolkningen, og det er lite trolig at politifolk er mer pålitelige enn andre i slike tilfeller¹³⁹. Likevel skal det nevnes at politifolk ofte har god systemforståelse, og dermed egner seg bedre som vitner enn andre. Høyland forklarer dommernes tilbøyelighet til å tillegge politifolk litt for mye troverdighet med politiets rolle i samfunnet. Han skriver at «*Polititjenestemannen er en del av det samme rettssystem som dommeren, og en reduksjon av politiets troverdighet svekker hele rettssystemets autoritet. Det er også dommerens erfaring at politiet i de aller fleste tilfeller opptrer redelig og gjør en utmerket jobb med å bringe kriminelle for retten. I tillegg kommer det alminnelige psykologiske behov for trygghet. Politiet er vår beskyttelse mot kriminalitet og kaos. Hvis vi ikke kan stole på politiet, hvem kan vi da stole på?*»

¹³⁷ Høyland (2003), side 25

¹³⁸ Høyland (2003), side 29 flg.

¹³⁹ Høyland (2003), side 29 flg.

Et fellestrekk ved de fleste rettsavgjørelsene jeg har gjennomgått i avsnitt 2.5.2 og 2.5.3 er at dommerne har lagt avgjørende vekt på vitneforklaringer avgitt av polititjenestemennene som utførte målingene. Til tross for instruksbrudd, fare for feilkilder og i noen tilfeller sakkyndige utredninger som sannsynliggjør at enkelte deler av det som forklares av politifolkene ikke kan medføre riktighet, velger dommerne å bygge på politifolkenes forklaringer. I alle sakene forklarer polititjenestemennene at de selv mener at målingene er korrekte til tross for instruksbrudd, basert på egne observasjoner.

Jeg mener det er grunn til å stille spørsmål om hvor stor vekt som skal tillegges slike forklaringer i forbindelse med fartsmålinger. Dette skyldes blant annet at det ved en typisk ankebehandling ved lagmannsretten ofte vil kunne ha gått over et år fra fartsmålingen fant sted til polititjenestemennene forklarer seg for lagmannsretten. Det er påfallende at de så mange politifolk har en hukommelse som er så god at de i detalj klarer å huske alle enkeltdeler av en spesifikk fartsmåling med tanke på at den aktuelle målingen normalt bare er én av flere hundre målinger gjennomført i løpet av dette tidsrommet. Det er også på det rene at aktorer i henhold til instruks¹⁴⁰ skal oppfordre polititjenestemenn som skal forklare seg om fartsmålinger, til å fremstå som trygge i retten om hvordan fartsmålingen fungerer og at de er kjent med de kravene som stilles til dem i henhold til instruks og brukerveiledning. Dette kan føre til at politifolk i slike saker fremstår tryggere enn det de faktisk er i forhold til den enkelte målingen.

2.8 Oppsummering og vurdering

Jeg har i det foregående forsøkt å gi et inntrykk av i hvor stor grad rettssikkerheten er ivaretatt ved strafforfølgning av hastighetsovertredelser. Bevismessig er det altså lasermålinger og gjennomsnittsmålinger som normalt benyttes for å dokumentere at noen kjører med høyere hastighet enn det som er tillatt. Begge målemetodene egner seg i utgangspunktet godt til å måle hastigheten til kjøretøy. Ved korrekt bruk er det liten sannsynlighet for at hastigheten som måles, er feil eller ikke relaterer seg til kjøretøyet man mente å måle. Med bakgrunn i egne erfaringer og undersøkelser utført i forbindelse med denne avhandlingen, har jeg god grunn til å anta at det absolutte flertall av fartsmålinger som har høy grad av pålitelighet og troverdighet.

Likevel er det viktig å være klar over at både lasermålinger og gjennomsnittsmålinger er avhengig av menneskelig betjening for å kunne gjennomføres. Denne betjeningen utføres av politifolk, som på lik linje med andre mennesker er ulike. Mens noen politifolk samvittighetsfullt opptrer konsekvent i henhold til opplæring og gjeldende instruks, er andre mer tilbøye-

¹⁴⁰ Humlegård (2005), side 4

lige til å ta «snarveier» for å «få jobben gjort». I forbindelse med fartsmålinger foreligger det en del eksempler på politifolk som bevisst har brutt instruksene ved mistanke om et kjøretøy som har holdt meget høy hastighet, da det kanskje ikke ville vært mulig å oppnå en måling hvis instruksene hadde vært fulgt til punkt og prikke. Hensiktene bak slike instruksbrudd og andre «snarveier» er derfor normalt gode. Med tanke på alle de alvorlige trafikkulykkene de fleste politifolk får befatning med på nært hold, er de fleste opptatt av å gjøre en innsats for å høyne trafikksikkerheten ved å få stanset «verstingene» som kjører aller forrest.

Til tross for gode hensikter, er det en rekke feilkilder som kan aktualiseres ved feil eller mangelfull utførelse av fartsmålinger. Feilkilder som aktualiseres kan føre til at det måles feil hastighet eller feil kjøretøy, noe som kan medføre at noen straffes på et uriktig grunnlag. Instruksverket og opplæringen tar sikte på å eliminere disse feilkildene. Det foreligger høyesterettspraksis for hvordan instruksbrudd skal håndteres av domstolene¹⁴¹. De fleste fartsovertredelsesakene kommer imidlertid aldri lenger enn til tingretten for rettslig prøving. Noen få slipper gjennom til ankebehandling i lagmannsretten, og noen ytterst få blir gjenstand for prøving i Høyesterett. Gjennomgang av praksis fra lagmannsrettene viser at instruksbrudd vurderes ulikt fra sak til sak, og at det er liten forutberegnelighet til tross for Høyesteretts strenge beviskrav og tilsvarende praksis fra de ulike lagmannsretter.

Det er vanskelig å si noe sikkert om hvorfor rettstilstanden er som den er. Jeg har forsøkt å peke på enkelte mulige faktorer i forrige avsnitt. En annen mulig årsak kan være at man her beveger seg på et rettsområde som i utgangspunktet er detaljregulert i stor grad. Veitrafikklovgivningen er et rettsområde preget av detaljerte lovregler med et omfattende og enda mer detaljert forskriftsverk. Straff i veitrafikksaker er ofte basert på sjablonregler, med blant annet forskrifter om forenklede forelegg og rundskriv fra Riksadvokaten om standardstraff for de enkelte overtredelser. Det kan tenkes at all denne detaljreguleringen fører til at dommere føler seg mer «låst» i forhold til lovverket og dermed ikke ser på denne typen straffesaker med et like kritisk blikk som ved andre straffesaker i forhold til bevissspørsmål og andre rettssikkerhetsmessige problemstillinger.

I tillegg beveger man seg her på et område hvor jussen ofte møter avansert vitenskap. Da fartsmålinger gjennomføres ved hjelp av avanserte tekniske hjelpemidler, vil bevisvurderingen i slike saker lett bli av teoretisk og avansert vitenskapelig karakter ved vurdering av de ulike feilkilder og deres betydning for hver enkelt sak. Det er sjelden det oppnevnes sakkyn-dige vitner ved rettslig prøving av fartsovertredelser. Dermed må dommerne ofte på egenhånd sette seg inn i og prøve å forstå vitenskapen som ligger bak fartsmålingene. Selv i saker der

¹⁴¹ Se avsnitt 2.5.1

tiltalte for egen kostnad fører sakkyndige vitner, hender det at dommere ikke legger noen vekt på vurderingene til de sakkyndige til tross for at disse ofte har høy kompetanse på et teknisk vanskelig område.

Et sentralt spørsmål er om det noe som kan gjøres for å høyne rettssikkerheten på dette området. Jeg mener selv at det er en stor fordel med videoopptak i forbindelse med fartsmålinger. Som nevnt er mange av Utrykningspolitiets sivile politibiler utstyrt med videoutstyr som benyttes ved utførelse av gjennomsnittsfartsmålinger. Det beste ville være hvis alle polititjenestekjøretøy med utstyr for gjennomsnittsmålinger også hadde montert videoutstyr, slik at det ble tatt videoopptak i forbindelse med enhver gjennomsnittsfartsmåling.

Det burde også foreligge videoopptak i forbindelse med alle lasermålinger. De fleste sakkyndige og flere domstoler har etterlyst dette¹⁴². Slike videoopptak ville kunne ha dokumentert og fjernet det aller meste av tvil om hvorvidt en lasermåling var beheftet med feilkilder. Dette ville kunne ha spart et allerede overbelastet rettssystem for en rekke prosesser, i tillegg til at man ville kunne oppnå ennå større grad av notoritet rundt lasermålinger. Politiet har flere ganger vurdert å skaffe slikt videoutstyr, men ved utskiften av den gamle lasermodellen i 2008 ble det konkludert med at det var uaktuelt å benytte slikt utstyr¹⁴³. Dette ble begrunnet med høye kostnader og at politiet ikke hadde noen tro på at dette ville forbedre kvaliteten på lasermålingene.

Til slutt tror jeg det ville medført høyere rettssikkerhet hvis domstolene hadde hatt nulltoleranse for instruksbrudd ved fartsmålinger, med unntak for de aller mest bagatellmessige instruksbrudd. Hvis domstolene konsekvent hadde latt være å benytte fartsmålinger beheftet med instruksbrudd som bevis, ville dette ha utelukket det aller meste av uriktige straffellelser. Dette skyldes til dels at man ved en slik praksis sannsynligvis ville ha redusert antallet uriktige domfellelser. Til dels skyldes det også at en slik konsekvent praksis ville kunne ha virket oppdragende på politifolk som utfører fartsmålinger, slik at antall fartsmålinger utført i strid med instruksverket over tid ville kunne ha blitt ytterligere redusert fra dagens forholdsvis lave nivå.

¹⁴² Se blant annet RG-2000-1373

¹⁴³ Rovick (2008)

3 Rettssikkerhet og aktsomhet etter veitrafikkloven

Det er veitrafikklovens § 3 som er tema for dette kapittelet. Bestemmelsen gir uttrykk for den såkalte aktsomhetsnormen og er veitrafikklovgivningens grunnregel. Den lyder slik: «*Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret. Vegfarende skal også vise hensyn mot dem som bor eller oppholder seg ved veien.*»

Bestemmelsen er generelt utformet og alle trafikkregler og andre mer detaljerte regler for hvordan trafikanter skal opptre, kan i prinsippet utledes av § 3. Likevel er det utarbeidet detaljerte regler for de aller fleste trafikale situasjoner for å oppnå høy grad av forutberegnelighet og klarhet om hvilke regler som gjelder. Som *selvstendig* straffebud er § 3 derfor mest aktuelt i tilfeller hvor en trafikant har voldet skade og ikke har opptrådt i strid med noen av de mer spesifikke reglene i veitrafikklovgivningen.

Jeg kommer i dette kapittelet til å drøfte hvorvidt denne aktsomhetsnormen ivaretar grunnleggende krav til rettsikkerhet for de som straffeforfølges etter denne bestemmelsen. For å kunne gjøre dette, kommer jeg blant annet til å gå nærmere inn på hensynene bak regelen og rettspraksis for å kunne fastslå normens nedre grense. Jeg kommer også til å foreta en komparativ analyse for å kunne vurdere om regelen ivaretar trafikksikkerhetshensyn i like høy grad som i andre sammenlignbare land, samtidig som grunnleggende rettssikkerhetskrav ivaretas.

3.1 Avgrensninger

Det er spesielt aktsomhetsnormens nedre grense jeg kommer til å rette oppmerksomheten mot i dette kapittelet. Når det refereres til aktsomhetsnormen, er det aktsomhetsnormen etter vtrl. § 3 det refereres til. Det er på det rene at §§ 238 og 239 i straffeloven også oppstiller en aktsomhetsnorm som kan være aktuell i tilfeller som rammes av vtrl. § 3. Mens den nedre grense for uaktsomhet tidligere ble ansett for å være lik både etter strl. § 239 og vtrl. § 3, ble det etter en lovendring i 2001 antatt at kravet til aktsomhet var litt mildere for å kunne dømmes etter strl. § 239¹⁴⁴. I tillegg er det et krav om at det foreligger uaktsomhet i forhold til dødsfølgen for å kunne dømmes etter strl. § 239. Jeg kommer ikke til å gå noe nærmere inn på forholdet mellom disse to bestemmelsene, da det allerede foreligger en god del litteratur om emnet.

Jeg kommer heller ikke til å gå nærmere inn på de enkelte alternativene vtrl. § 3 oppstiller. I grove trekk består den videre fremstillingen av at jeg kommer til å foreta en gjennomgang av

¹⁴⁴ Rt. 2008 s. 620

relevant rettspraksis for å illustrere hvor lite som skal til for at uaktsomhet etter § 3 foreligger. Etter vtrl. § 31 er ikke grov uaktsomhet noe straffbarhetsvilkår, det er derfor tilstrekkelig at det er utvist simpel uaktsomhet. Målet med fremstillingen er å illustrere at aktsomhetsnormen etter gjeldende rett er så streng at den nærmest tilsvarer et objektivt ansvar. Det stilles derfor spørsmål til om det subjektive straffbarhetsvilkåret er ivaretatt ved straffellelse i tilfeller hvor noen så vidt har krysset aktsomhetsgrensens nedre grense. En grunnleggende forutsetning for å kunne ilegge straff er at det foreligger subjektiv skyld. For å kunne konstatere uaktsomhet er det en forutsetning at gjerningsmannen kan bebreides for noe¹⁴⁵. Andenæs nevner en høyesterettsdom som et eksempel på domfellelser hvor uaktsomheten ikke består av noe annet enn en kortvarig feilfordeling av oppmerksomhet i trafikken. Han skriver videre at han har vanskelig for å se at det kan rettes noen subjektiv bebreidelse mot sjåføren i slike tilfeller¹⁴⁶. Kravet til subjektiv skyld er en grunnleggende forutsetning for å kunne straffes, og må etter min mening anses som en rettsikkerhetsgaranti.

3.2 Hensyn bak aktsomhetsnormen

Man beveger seg her på et område hvor det er stor sammenheng mellom rettsreglenes innhold og befolkningens atferd¹⁴⁷. Det er grunn til å anta at det er de mer spesifikke reglene som veikpliktsregler, fartsregler og liknende som påvirker trafikantenes atferd mest. Vtrl. § 3 er veldig generelt utformet og det er nok derfor de færreste som har denne bestemmelsen i bakhodet for deres spesifikke handlingsmønster når de ferdes i trafikken. Likevel følger det rimelig klart av bestemmelsens ordlyd at den oppfordrer til forsiktighet og hensyn i trafikken. Dette er nok i hvert fall de fleste bilister innforstått med, da bestemmelsens innhold er tema ved enhver kjøreopplæring. Hovedhensynet bak § 3 er i likhet med resten av veitrafikklovgivningen å bidra til høyest mulig trafiksikkerhet¹⁴⁸. Med tanke på det høye ulykestallet veitrafikken representerer, er det nødvendig med en tilstrekkelig streng aktsomhetsnorm for å påvirke den jevne trafikant til å utvise mest mulig forsiktighet.

Selv om vtrl. § 3 gjelder for alle trafikanter som ferdes på veger og andre områder som har alminnelig trafikk med motorvogn¹⁴⁹, er det klart at det er motorvognførere bestemmelsen har størst betydning for. Fotgjengere og syklistene kan ved helt uforsvarlig atferd som for eksempel rågjengeri og uaktsom sykling, straffes etter vtrl. § 3, men det hører til sjeldenhetene at dette skjer i praksis. Det fremgår av juridisk teori og rettspraksis at aktsomhetsnormen er mindre

¹⁴⁵ Andenæs (1996), side 90

¹⁴⁶ Andenæs (1994), side 91

¹⁴⁷ Se mer om dette i avsnitt 1.2

¹⁴⁸ Engstrøm (2004) side 54

¹⁴⁹ Veitrafikkloven § 1

streng for myke trafikanter enn for bilførere¹⁵⁰. Dette begrunnes med at skadepotensialet disse trafikantgruppene representerer, er mye mindre enn for bilførere. Det er altså en sammenheng mellom skadepotensiale og aktsomhetsnormens strenghet. Motorvogn har stort skadepotensiale og bilførere er den trafikantgruppen som forårsaker flest trafikkulykker. Derfor er det disse trafikantene aktsomhetsnormen hovedsakelig retter seg mot. Det er altså trafikk sikkerhetsmessige hensyn som ligger til grunn for gjeldende rett.

Etter min mening kan det stilles spørsmål om hvorvidt den store ulikheten mellom aktsomhetsnormens strenghet for bilførere og myke trafikanter bidrar til størst mulig trafikk sikkerhet. En aktsomhetsnorm som er lite streng for myke trafikanter kan føre til at denne gruppe opptrer med mindre forsiktighet og aktsomhet enn hvis reglene hadde vært strengere også for denne gruppen. Norge toppe den europeiske ulykkesstatistikken for ulykker mellom motorvogn og myke trafikanter i fotgjengerfelt¹⁵¹, noe som kan tale for at balansen mellom aktsomhetsnormens strenghet for disse trafikantgruppene ikke er optimal. Denne problemstillingen kommer jeg tilbake til i avsnitt 3.4.

3.3 Nærmere om aktsomhetsnormens nedre grense

Siden det altså skal mye til for å kunne straffes etter vtrl. § 3 som myk trafikant, er det på det rene at aktsomhetsnormens nedre grense normalt bare er aktuell for motorvognførere. Den videre fremstillingen tar derfor utgangspunkt i grensen mellom straffbar og straffri opptreden etter vtrl. § 3 for bilførere. Aktsomhetsnormen i utgangspunktet er like streng uavhengig av om den spesifikke atferd fører til en ulykke eller ikke. Likevel er det normalt bare i ulykestilfellene det blir aktuelt å benytte bestemmelsen som et selvstendig straffebud mot en bilfører. Dette skyldes dels at denne typen uaktsom atferd sjelden oppdages eller anmeldes i de tilfellene det ikke oppstår ulykker, og dels at det på grunn av manglende ressurser sjelden reises tiltale i slike tilfeller med mindre det er tale om grov uaktsomhet ved uforsvarlig kjøring og liknende.

Det presiseres at det med uaktsomhet i denne sammenheng ikke menes den typen atferd som også rammes av de ulike spesialbestemmelsene i veitrafikklovgivningen, som fartsovertredelser, ulovlige forbikjøringer og så videre. I noen av tilfellene hvor aktsomhetsnormens nedre grense er overtrådt, er den uaktsomme atferd av en slik art at den ikke er i strid med noen av spesialbestemmelsene, men like fullt regnes som uaktsom. Slik atferd kan blant annet bestå i feil fordeling av oppmerksomhet, feilvurdering av vegforholdene og liknende. Det er for eksempel ikke i strid med noen av spesialbestemmelsene å kjøre på en syklist som sykler på rødt

¹⁵⁰ Se blant annet LG-2011-108380

¹⁵¹ Se avsnitt 3.4

lys. Likevel vil en slik påkjørsel normalt straffes etter vtrl. § 3, da det vil regnes som uaktsomt at bilisten ikke stanset for syklisten hvis det var mulig.

Når det gjelder rettskildesituasjonen, er den i relasjon til aktsomhetsnormen hovedsakelig basert på rettspraksis. Dette skyldes for det første at ordlyden til § 3 er utformet på en veldig generell måte som i stor grad åpner for tolkning ved den enkelte situasjon. Forarbeidene til loven er også forholdsvis sparsomme, og gir liten veiledning til hvordan bestemmelsen skal tolkes¹⁵². Det fremgår av forarbeidene at dette er bevisst, da det med hensikt har blitt overlatt til domstolene å tolke bestemmelsen i forbindelse med hver enkelt situasjon. Det foreligger derfor en rikholdig rettspraksis rundt aktsomhetsnormen, deriblant flere høyesterettsdommer. For å kunne fastslå noenlunde hva som skal til for å krysse aktsomhetsnormens nedre grense, kommer jeg derfor til å foreta en gjennomgang av noen aktuelle rettsavgjørelser og analysere disse i en rettssikkerhetsmessig sammenheng.

3.3.1 Rettspraksis hvor grensen er overtrådt

Jeg kommer her til å gjennomgå noen sentrale avgjørelser som illustrerer hvor lite som skal til før kjøringen anses som uaktsom. Et absolutt vilkår for at en person kan sies å ha vært uaktsom i relasjon til § 3, er at han hadde mulighet til å bli oppmerksom på det forhold han skulle ha innrettet sin kjøring etter. Ellers kan han ikke bebreides¹⁵³.

3.3.1.1 Rt-2008-1258

Denne saken er en av flere saker som omhandler de store blindsonene som foreligger ved kjøring av større kjøretøy som lastebiler og busser. I dette tilfellet er det på det rene at lastebilsjåføren overhodet ikke så eller hadde mulighet til å se fornærmede, og dette ble heller ikke bestridt av påtalemyndigheten.

Kort fortalt består sakens faktum i at tiltalte, som var lastebilsjåfør, en ettermiddag i 2007 kjørte en stor betongbil på vei ut fra en byggeplass. Lastebilen var 9 meter lang og hadde en egenvekt på 32 tonn. For å komme ut fra byggeplassen måtte tiltalte krysse en gang- og sykkelsti som ligger mellom veien og byggeplassen. Utkjøringen fra byggeplassen og ut på veien var en forholdsvis krevende manøver. Det var redusert sikt mot venstre, og sterkt redusert sikt mot høyre grunnet en bergknaus som blokkerte sikten. Tiltalte skulle svinge mot høyre og inn på veien, noe som også var krevende da svingen var meget skarp og det var begrenset areal til rådighet. Tiltalte tilpasset seg den krevende situasjonen ved å kjøre sakte, rundt 10 km/t, mot gang- og sykkelstien. Før tiltalte krysset sykkelstien, kontrollerte han at det ikke befant seg

¹⁵² NUT 1959:5 s.19-22

¹⁵³ Engstrøm (2004) side 66

noen der. For å kunne se trafikken på veien han skulle kjøre utpå, krysset tiltalte sykkelstien. Tiltalte ventet noen sekunder for å vike fra en bil som kom fra venstre, før han fortsatte høyresvingen inn på veien. I samme tidsrom var fornærmede, en 10 år gammel gutt, på vei hjem fra SFO ved at han syklet på sykkelstien. Da tiltalte fortsatte høyresvingen, traff han gutten med lastebilens høyre side slik at gutten umiddelbart døde.

Det ble reist tiltale både etter vtrl. § 3 og strtl. § 239. Det var på det rene at den syklende gutten befant seg i lastebilens blindsoner og at derfor var umulig for sjåføren å kunne se sykkelen. Den tiltalte opplyste også at han reiste seg i setet og sjekket alle speil og vinduer før han fullførte høyresvingen. Det forelå derfor ingen tvil om at det i praksis for sjåføren å kunne ha gjort noe annerledes for å kunne ha avverget ulykken i denne situasjonen. Tingretten dømte imidlertid tiltalte i tråd med tiltalen både for å ha overtrådt vtrl. § 3 og strtl. § 239. I lagmannsretten ble sjåføren av et flertall bestående av meddommerne, derimot frifunnet etter begge bestemmelsene.

Påtalemyndigheten anket lagmannsrettens frifinnelse til Høyesterett. Det ble anket over lovanvendelsen under skyldspørsmålet for begge tiltalepostene. Anken ble tillatt fremmet for Høyesterett, hvor den i sin helhet ble tatt til følge med det resultat at lagmannsrettens frifinnende dom ble opphevet. Høyesterett konkluderte med at både strtl. § 239 og vtrl. § 3 var overtrådt i dette tilfellet. Dette ble av et enstemmig flertall begrunnet med at situasjonen i denne saken var en av en art som påkalte særlig aktpågivenhet. Med henvisning til Rt. 2008 s. 620 nevnes situasjoner som passering av fotgjengerfelt, buss som har stanset på bussholdeplass og små barn i og ved vegbanen som situasjoner som påkrever særlig aktpågivenhet.

Videre følger det av dommen at *«Etter min oppfatning sto føreren her overfor en slik situasjon. Kjøretøyet var langt og tungt, med stor skadeevne. Det hadde, rett før den fatale utkjøringen, stoppet opp på tvers av en gang- og sykkelsti - et område som i utgangspunktet er forbeholdt myke trafikanter. Kjøretøyet var plassert skrått mot venstre. Dette gjorde det krevende for føreren å holde oversikt over gang- og sykkelstien på bilens høyre side samtidig som han fulgte med trafikken på bilveien, og førte også til at andre trafikanter kunne tro at kjøretøyet ville svinge mot venstre. I denne situasjonen skulle føreren foreta en krapp høyresving. Manøveren ville innebære at den fremre delen av kjøretøyet, som følge av at alle fire fremhjulene svingte, ville bli styrt slik at det nærmest kom mot en person som eventuelt befant seg på kjøretøyet høyre side. Dette foregikk på en tid og et sted hvor man måtte forvente at det kom myke trafikanter, som barn på vei hjem fra skolen.*

Spørsmålet blir så om føreren i denne situasjon var aktsom, eventuelt om føreren kunne og burde sørget for at den farlige situasjonen ikke oppsto.

Lagmannsretten har lagt til grunn at føreren, før han svingte til høyre, reiste seg opp i fører-setet, kikket seg rundt og så i speilene. Han oppdaget imidlertid ikke gutten, som «etter alt å dømme [har] befunnet seg i en blindsoner nær bilens fremre del på høyre side, hvor han ikke var synlig fra fører-setet». Tre av meddommerne som stemte for frifinnelse, har begrunnet det med at det må ha fremstått som svært usannsynlig for føreren at noen i løpet av de få sekundene han stoppet ved veikanten, var kommet innenfor kjøretøyets fareområde uten at han oppdaget det. Det fremstår, mener det samme mindretallet, som virkelighetsfjernt og uttrykk for etterpåklokskap å si at føreren ikke skulle fortsette kjøringen uten å tilkalle en hjelpemann for å holde utkikk.

Jeg deler ikke denne oppfatningen. Før føreren kjørte ut på gang- og sykkelstien, hadde han begrenset oversikt over denne, og han måtte også vite at det fort kunne komme en syklist frem til stedet der kjøretøyet stanset og stengte gang- og sykkelstien. Som nevnt var det også, mens kjøretøyet sto stille, vanskelig å holde oversikten over trafikk på gang- og sykkelstien til høyre for bilen. Det var med andre ord en reell mulighet for at noen hadde kommet frem til kjøretøyet uten at føreren var blitt oppmerksom på det. Denne muligheten måtte han ta hensyn til, og hans opptreden - ved at han reiste seg i fører-setet og så i sidespeilet - bekrefter at han var oppmerksom på faren. På grunn av en blindsoner langs kjøretøyet fikk han imidlertid ikke på denne måten sikkerhet for at det ikke befant seg noen ved siden av bilen. Dette må sammenholdes med at absolutt sikkerhet kunne ha vært etablert ved bruk av hjelpemann eller ved at sjåføren selv foretok grundigere undersøkelser.»

Et sentralt moment i en aktsomhetsvurdering er hvorvidt det eksisterer reelle handlingsalternativer. Høyesterett mente at det forelå tre slike handlingsalternativer i denne situasjonen. Følgende handlingsalternativer ble nevnt:

- Tiltalte kunne rett og slett latt kunne latt være å foreta manøveren, ved for eksempel å la lastebilen stå igjen på byggeplassen.
- For det andre kunne tiltalte ha stoppet lastebilen før han krysset gang- og sykkelstien, mens han ventet på bilen som kom fra venstre.
- For det tredje kunne tiltalte ha svingt til venstre i stedet for til høyre. Siden tiltalte til tross for handlingsalternativene utførte manøveren som beskrevet, opptrådte han ifølge Høyesterett uaktsomt både i forhold til vtrl. § 3 og strl. § 239.

Jeg er kritisk til Høyesteretts vurdering av handlingsalternativene i dette tilfellet. Det kan stilles spørsmål til om handlingsalternativene er tilstrekkelig realistiske i foreliggende situasjon. Problemstillingen er hvorvidt det er noe å bebreide sjåføren i dette tilfellet.

Det første handlingsalternativet som bestod i å la være å utføre manøveren, er på mange måter urealistisk. I praksis vil en slik handling si at sjåføren ville ha nektet å utføre arbeidet sitt ved å la kjøretøyet stå igjen på byggeplassen. Før eller senere ville det ha vært nødvendig å flytte kjøretøyet ut fra byggeplassen, og da hadde den samme faresituasjonen på nytt ha vært aktuell.

Det andre alternativet virker etter min mening å representere en større faresituasjon enn tiltaltes faktiske handlemåte i dette tilfellet. Dette skyldes at lastebilen måtte ha kjørt helt inntil sykkelstien for å kunne oppnå sikt mot venstre av vegbanen. Rett foran en lastebil av denne typen foreligger det også en blindsoner som strekker seg ca. to meter foran lastebilen. Det vil si at det ville ha vært umulig for sjåføren å kunne se om det befant seg noen på sykkelstien foran lastebilen når han satte den i bevegelse igjen for å kjøre. I tillegg fremgår det av sakens opplysninger at det var sterkt redusert sikt mot høyre, blant annet på grunn av en fjellknaus. Tiltalte ville derfor sannsynligvis ikke hatt noe mulighet til å se gutten som kom syklende fra høyre grunnet sikthindringen før han krysset sykkelstien. Til slutt ville det kunne ha blitt nødvendig å stanse lastebilen på nytt etter å ha krysset sykkelstien, selv om tiltalte først hadde stanset i forkant av sykkelstien for å vente på kryssende trafikk på veien. Dette skyldes at det i tiden det tok å krysse sykkelstien kunne ha dukket opp nye biler på veien, som tiltalte igjen måtte ha stanset for.

Det tredje handlingsalternativet betyr i praksis at Høyesterett oppstiller et påbud om å svinge til venstre i stedet for til høyre i slike blindsonetilfeller hvis en sjåfør ikke skal kunne bebreides for noe. Det er alminnelig kjent at det hele tiden foretas en rekke høyresvinger av større kjøretøy i tilsvarende situasjoner som i denne saken. Det er også på det rene at det foreligger store blindsoner som i høy grad forhindrer sikten mot høyre side av kjøretøyet i det øyeblikket svingen foretas. Svingende manøvre av denne art fører vanligvis ikke til ulykker, da mange tilfældigheter skal være til stede på samme tid for at skal befinne seg en myk trafikant på innsiden av blindsonen i det øyeblikket svingen foretas. I tillegg vil de myke trafikanter normalt tilpasse seg kjøretøyets bevegelse ved å holde seg unna kjøretøyet idet svingen foretas, da de færreste har interesse av å havne i sammenstøt med kjøretøyet. Jeg kjenner heller ikke til noen tilfeller der noen er blitt straffet etter vtrl. § 3 for å ha foretatt en slik høyresving i tilfeller der det ikke har oppstått noen ulykke, selv om manøveren er minst like uaktsom som i denne saken. Det foreligger heller ingen informasjon om hvor realistisk det faktisk var å svinge til venstre i dette tilfellet, med tanke på snumuligheter og nye faremuligheter.

Denne dommen er et godt eksempel på hvor strengt aktsomhetsnormen praktiseres. Lastebilene som ferdes i veitrafikken er godkjente etter kjøretøyforskriftene, noe som også innbefatter de store blindsonene disse kjøretøyene representerer. Det er ikke omtvistet at det på grunn av blindsonene var umulig for den tiltalte å se fornærmede i denne saken. Det er forholdsvis sjel-

den at det oppstår slike alvorlige ulykker i tilsvarende situasjoner. Likevel hender det fra tid til annen at det oppstår «hendelige uhell» på grunn av den ekstraordinære ulykkesrisikoen som er til stede på grunn av denne blindsoneproblematikken. Fra lovgivers side er det mulig å gjøre noe for å redusere denne problematikken. Det kan for eksempel innføres krav om bedre og flere speil og blindsonovervåking gjennom video og liknende. Kjøretøyene er til tross for dette godkjent med disse siktbegrensningene. Derfor mener jeg det er uheldig at den enkelte sjåfør skal måtte bære ulykkesrisikoen dette medfører ved at det statueres uaktsomhet ved en ulykke som henger sammen med blindsonene. Sjåføren har i slike tilfeller ikke noen faktisk mulighet til å se den som blir truffet av kjøretøyet. Derfor mener jeg at det er ikke er i samsvar med skyldkravet i strafferetten å ilegge straff da det ikke er noe å bebreide sjåføren.

3.3.1.2 Rt-2009-299

Saken gjelder et tilfelle hvor en bussjåfør kjørte på en fotgjenger som deretter døde av skadene han ble påført. Påkjørselen fant sted i et lysregulert gangfelt hvor det var rødt lys da fotgjengeren startet å krysse gaten. Bussjåføren så ikke fotgjengeren da han hadde rettet oppmerksomheten mot andre relevante trafikale faktorer.

Nærmere forklart består faktum kort i at tiltalte, som var bussjåfør, skulle svinge til høyre med bussen i et lysregulert kryss i Trondheim sentrum. Krysset var sterkt trafikkert med blandet trafikk av myke trafikanter, personbiler, busser og lastebiler. Høyresvingen var krapp, og det krevde omfattende manøvrering og observasjoner fra tiltaltes side for å kunne fullføre høyresvingen på en sikker måte. Fra dommen fremgår følgende opplysninger om situasjonen:

«A har i sin forklaring gjort grundig rede for hvordan han som sjåfør må koordinere bevegelser og fordele oppmerksomhet når bussen skal manøvreres gjennom det aktuelle lyskrysset. Særlig medfører bussens akselavstand og lengde foran og bak akslene betydelig utslag når bussen skal svinge tilnærmet 90 grader. Tilsvarende vil det ved en krapp høyresving måtte tas høyde for at høyre bakhjul vil runde fortaushjørnet mye nærmere enn høyre forhjul på bussen. Denne omstendigheten krever aktiv bruk av både høyre og venstre sladrespeil samtidig som sjåføren må ha tilbørlig oppmerksomhet rettet forover.

A har forklart at svingmanøveren foregikk kontrollert og rutinemessig, herunder ved bruk av venstre og høyre sladrespeil. Han hadde lagt bussen tilstrekkelig langt ut til venstre i Dronningens gate for å kunne runde fortaushjørnet problemfritt. Han har forklart at han hadde et bilde av en eldre, småvokst mann som befant seg på fortauet på motsatt side av Prinsens gate før han på regulær måte på grønt lys manøvrerte bussen ut i krysset med retning sydover. Idet han flyttet blikket fra ett av sladrespeilene og forover, oppdaget han B umiddelbart foran bussen og nådde ikke bremsepedalen før bussen traff B...»

Tiltalte ble både i tingretten og lagmannsretten dømt for overtredelse av både vtrl. § 3 og strl. § 239. Lagmannsrettens dom ble anket til Høyesterett på grunnlag av saksbehandlingsfeil. Anken over saksbehandlingsfeilen førte ikke frem, men Høyesterett gikk utenfor anken og behandlet hvorvidt korrekt aktsomhetsnorm var lagt til grunn. Tiltalte ble i Høyesterett dømt etter vtrl. § 3, men frifunnet etter strl. § 239.

Domfellelsen etter vtrl. § 3 ble av Høyesterett begrunnet med at aktsomhetsnormen var overtrådt av tiltalte ved at han feilfordelte oppmerksomheten. Den krevende manøvreringssituasjonen som oppstod, påkrevde tiltaltes oppmerksomhet på flere ulike punkter. Likevel burde tiltalte etter Høyesteretts oppfatning ha rettet oppmerksomheten mot fotgjengerfeltet hvor fotgjengeren befant seg for å sikre at det var klar bane. Det faktum at fotgjengeren startet kryssingen av vegbanen mens det var rødt lys, ble ikke tillagt vekt av Høyesterett da det til enhver tid måtte være påregnelig at noen kunne krysse vegbanen på rødt lys. Tiltalte ble under sterk tvil frifunnet av Høyesterett for overtredelse av strl. § 239. Frifinnelsen ble begrunnet med at kort feilfordeling av oppmerksomhet var av den typen atferd lovendringen i 2001 tok sikte på å avgrense mot ved anvendelsen av § 239¹⁵⁴. Selv om det faktum at fotgjengeren krysset vegen på rødt lys ikke ble tillagt vekt ved vurderingen etter vtrl. § 3, ble dette vektlagt som en medvirkende årsak til at tiltalte ble frifunnet etter strl. § 239.

Høyesteretts domfellelse etter vtrl. § 3 er nok et eksempel på hvor strengt denne aktsomhetsnormen praktiseres. Ulykken skyldes en kortvarig mangel av oppmerksomhet i fotgjengerens retning. Manøvreringssituasjonen var meget krevende og det var mange faremomenter å rette oppmerksomheten mot ved ulykkestidspunktet. Det er på det rene at et stort kjøretøy i tillegg til å ha et stort farepotensiale rett foran kjøretøyet, også vil kunne treffe noen som befinner seg i nærheten av kjøretøyet høyre side ved en høyresving, jfr. for eksempel dommen i forrige avsnitt. Det vil si at tiltalte kunne ha truffet noen andre med bussens høyre side hvis han i tråd med Høyesteretts begrunnelse hadde rettet oppmerksomheten forover i stedet for mot høyre sidespeil. Da et stort kjøretøy har store siktflater mot flere sider vil det følgelig være umulig å ha blikket festet mot alle potensielle faresituasjoner hele tiden. Blikket og oppmerksomheten må fordeles hurtig og jevnt mellom de ulike sider av kjøretøyet så langt det lar seg gjøre. Siden dette følgelig medfører at oppmerksomheten må fordeles vil det alltid kunne oppstå en mulighet for at noen dukker opp brått foran kjøretøyet i det sekundet blikket er rettet mot et annet relevant punkt.

I dette tilfellet ble det grønt lys for bussen og bussjåføren forsikret seg om at det var klar bane foran bussen før han startet å kjøre. Deretter sjekket han speilene for å forsikre seg om at det

¹⁵⁴ Se avsnitt 3.1

ikke befant seg noen eller noe som kunne havne i konflikt med bussen langs sidene. Det var i dette øyeblikket fotgjengeren gikk foran bussen. Da sjåføren etter å ha sjekket speilene igjen rettet oppmerksomheten forover, oppdaget han fotgjengeren som var rett foran bussen. Han forsøkte å bremse, men det var for sent og ulykken var derfor et faktum.

Som ved blindsoneproblematikken nevnt i forrige avsnitt, er det i dette tilfellet også tale om et tilfelle hvor jeg er kritisk til den praktiske betydningen av handlingsalternativene Høyesterett oppstiller. Ved svingsituasjoner må en fører av et stort kjøretøy hele tiden fordele oppmerksomheten mellom ulike steder langs kjøretøyet, grunnet de mange potensielle faresituasjonene som foreligger både foran og på sidene av kjøretøyet. Hvis sjåføren foretar en forsvarlig fordeling av blikket mellom de ulike potensielle faresituasjonene, vil det normalt bare være tilfeldigheter som avgjør hvor sjåføren har blikket idet noen eventuelt brått havner faretruende nært kjøretøyet. Følgelig vil det være umulig å kunne avverge enhver ulykke i slike situasjoner.

Med forbehold om at hendelsesforløpet som beskrives i dommen gir uttrykk for situasjonen slik den faktisk var, mener jeg det ikke var noe å bebreide sjåføren i dette tilfellet. Dette skyldes at det ikke forelå noe reelt handlingsalternativ som ikke ville ha medført noen faresituasjon totalt sett. I likhet med Høyesteretts begrunnelse for frifinnelsen etter strl. § 239, burde det ved vurderingen etter vtrl. § 3 blitt lagt mer vekt på skadelidtes uaktsomhet og det faktum at tiltaltes fordeling av oppmerksomhet var basert på at det var grønt lys og formodentlig klar bane.

3.3.2 Tilfeller hvor grensen ikke er overtrådt

Som jeg har forsøkt å illustrere over, skal det veldig lite til for å krysse aktsomhetsnormens nedre grense. Uaktsomhet fra skadelidte, spesielt hvis skadelidte er myk trafikant, spiller heller ikke noen stor rolle ved aktsomhetsvurderingen da det forventes at bilførere innretter kjøringen slik at det tas hensyn til mulig uaktsomhet fra de myke trafikanter. Det er derfor et relevant spørsmål om det i det hele tatt finnes noen mulige omstendigheter som medfører at en bilfører ikke anses for å ha overtrådt uaktsomhetsgrensens nedre grense når en ulykke har funnet sted.

De viktigste ytre omstendigheter som etter rettspraksis kan gi grunnlag for å frifinne en bilfører etter vtrl. § 3 er enten plutselig uventet teknisk svikt ved kjøretøyet, ekstraordinære og upåregnelige ytre forhold eller at skadelidte opptrer upåregnelig¹⁵⁵.

¹⁵⁵ Engstrøm (2004) side 67-72

Når det gjelder det siste punktet om at skadelidte opptrer upåregnelig, er som nevnt hovedregelen at uaktsomhet fra skadelidte ikke nødvendigvis betyr at en bilfører har opptrådt aktsomt etter vtrl. § 3. Likevel foreligger det noen unntak i rettspraksis hvor skadelidtes opptreden har vært så ekstraordinær og upåregnelig at bilføreren har blitt frifunnet helt.

Et illustrerende eksempel er Rt. 1978 s. 1057 som gjaldt en lastebilsjåfør som kjørte på en fotgjenger. Nærmere forklart var saksforholdet slik:

«Ca. 80 til 100 meter før et vegkryss ble tiltalte oppmerksom på en mann som kom leiende på sykkel på et bensinstasjonsområde som lå like på andre siden av krysset i tiltaltes kjøreretning og på høyre side av vegen. Da tiltalte ble oppmerksom på mannen, bremsset han bilen ned for å kunne stanse i tilfelle mannen kom til å gå ut i gaten. Mannen stoppet imidlertid opp ved gatekanten. Tiltalte gikk da ut fra at han ikke ville gå ut i gaten. Han slapp derfor bremsene opp igjen. Hastigheten var på dette tidspunkt allerede sterkt redusert, og tiltalte mente at farten gjennom krysset iallfall ikke oversteg 40 km/t. B gikk likevel plutselig ut i gaten. Pga. den reduserte farten han holdt, vurderte tiltalte situasjonen slik at mannen ville være over gaten før bilen ville rekke fram. Imidlertid stoppet mannen plutselig helt opp i tiltaltes kjørebane. For å unngå kollisjon bremsset tiltalte opp på ny og svingte til venstre for å komme utenom mannen. Under denne manøver begynte mannen imidlertid igjen å gå mot det andre fortauet, slik at det ble nødvendig for tiltalte å svinge til høyre for å forsøke å unngå å treffe mannen. Samtidig fortsatte han oppbremsingen. Mannen stoppet imidlertid plutselig helt opp og rygget et par skritt tilbake. Kollisjonen var da etter tiltaltes forklaring ikke mulig å unngå»

Høyesterett frifant lastebilsjåføren etter vtrl. § 3 og uttalte at «Byretten... er etter konkret vurdering av forholdene kommet til at fotgjengerens atferd for domfelte var helt upåregnelig, og at den bare kan forklares med fotgjengerens høye alder og sterkt svekkede syn. Jeg må, som byretten har gjort, legge til grunn at det hele skjedde så fort og i en så spesiell situasjon, at det ikke var tid til annet enn refleksreaksjoner skapt av fotgjengerens uberegnelige bevegelser. Etter dette kan ikke jeg se at det er holdepunkter for å konstatere at byretten har stilt for små krav til den aktsomhet som må utvises i relasjon til vegtrafikklovens § 3».

Andre rettsavgjørelser hvor bilførere har blitt frifunnet etter vtrl. § 3 på samme grunnlag dreier seg for det meste om saksforhold av samme karakter, hvor skadelidtes opptreden har vært langt utenfor det som er vanlig og påregnelig. Fellestrekket mellom disse sakene er at bilførerne ikke har hatt noen mulighet til å forutse skadelidtes opptreden, da den har oppstått så brått og ekstraordinært.

3.3.3 Oppsummering

Avgjørelsene jeg har gjennomgått i det foregående viser at aktsomhetsnormens nedre grense ligger meget lavt, spesielt i tilfeller hvor det oppstår ulykker mellom kjøretøy og myke trafi-

kanter. Ved en ulykke vil det på teoretisk grunnlag alltid være mulig å frembringe ulike handlingsalternativer som kunne ha avverget ulykken. Gjeldende rett virker å ta utgangspunkt i en slik tankegang, til tross for at handlingsalternativene i enkelte tilfeller virker lite realistiske i den praktiske verden. Hensynet bak denne strenge praktiseringen av aktsomhetsnormen er at den skal oppfordre til stor forsiktighet blant bilførerne slik at ulykker hindres. Det sentrale spørsmål er imidlertid om en slik streng praksis virkelig bidrar til at det oppstår færre ulykker. Dette spørsmålet skal jeg behandle i det følgende.

3.4 Aktsomhetsnormens påvirkningsevne i et komparativt perspektiv

Innen Europa er det store forskjeller fra land til land for hvordan rettsregler angående trafikanters aktsomhet utformes og praktiseres i forhold til straffansvar. Man skal ikke lenger til våre naboland i Skandinavia for å kunne konstatere store ulikheter fra det norske systemet på dette området. I det følgende skal jeg kort gjøre rede for rettstilstanden i Sverige og Danmark i forhold til aktsomhetsnormen. Deretter skal jeg sammenligne dette med ulykkesstatistikk for å kunne gå nærmere inn på problemstillingen rundt sammenhengen mellom trafikksikkerhet og aktsomhetsnormens nedre grense.

3.4.1 Sverige

3.4.1.1 Gjeldende rett

Den svenske veitrafikklovgivningen er i mye større grad enn den norske preget av detaljerte handlingsregler for de enkelte trafikantgrupper. Lovgivningen som tilsvarer den norske veitrafikkloven inkludert trafikkreglene er av omtrent dobbelt så stort omfang som den norske. Ved strafforfølgning av veitrafikklovbrudd er det derfor normalt de ulike spesialbestemmelsene som hjemler straffetrusselen med egne straffebud knyttet til hver enkelt bestemmelse, i motsetning til norsk rett hvor det foreligger ett generelt straffebud som straffehjemmel ved veitrafikklovbrudd¹⁵⁶.

I likhet med norsk rett foreligger det straffansvar ved generell uaktsomhet i trafikken, men dette straffebudet er utformet på en annen måte enn i Norge. En egen lov om straff ved visse trafikale lovbrudd inneholder en egen bestemmelse¹⁵⁷ om «värdslöshet i trafik» som tilsvarer den norske § 3 i vtrl. Aktsomhetsnormen som ligger til grunn for bestemmelsen er i motsetning til norsk rett mye mindre streng. Mens vtrl. § 3 i Norge hyppig blir benyttet både som selvstendig straffebud og i konkurrans med spesialbestemmelsene for å fremheve uaktsomhe-

¹⁵⁶ Vtrl. § 31

¹⁵⁷ Trafikbrottslagen § 1

ten, blir den svenske tilsvarende bestemmelsen benyttet i mye mindre grad. Dette skyldes dels at bestemmelsen sjelden blir brukt i konkurrans med de svenske spesialbestemmelsene, og dels at det skal mye mer til for å konstatere uaktsomhet etter den svenske bestemmelsen.

Bestemmelsen ble endret i 1995, og det fremgår av forarbeidene¹⁵⁸ at meningen med endringen var å lempe på aktsomhetskravet i enda større grad enn tidligere. Det fremgår av forarbeidene at bestemmelsen tar sikte på å ramme de tilfellene hvor en bilfører opptrer med høy grad av risiko, nærmest bevisst risiko med høy uaktsomhet knyttet til atferden.

Det fremgår også av forarbeidene at aktsomhetsnormen ikke skal omfatte tilfeller hvor en ulykke for eksempel skyldes en mindre feilbedømmelse eller feilfordeling av oppmerksomhet. Dette begrunnes med at det nødvendigvis ikke vil ha noen trafiksikkerhetsmessig betydning å ilegge straffansvar i slike tilfeller da det er lite å bebreide sjåføren. Det anses også som unødvendig og uheldig å ilegge straffansvar i slike tilfeller. Dette skyldes at ulempene en slik ulykke medfører for sjåføren i seg selv normalt vil kunne oppleves som en stor belastning. I tillegg følger det av forarbeidene at straffansvar i slike tilfeller vil kunne føre til at grensen for uaktsomhet ligger lavere ved enn ved andre typer straffbare handlinger, noe som anses som rettssikkerhetsmessig uheldig og lite konsekvent. Også prosessøkonomiske hensyn ligger til grunn for aktsomhetsnormens avgrensing mot slike tilfeller, da strafforfølgning i disse tilfellene ofte krever uforholdsmessig stor ressursbruk målt mot den lave straffverdigheten og den lave effekten av slik strafforfølgning. Strafferammen ved overtredelse av bestemmelsen er bøter¹⁵⁹. Ved grov uaktsomhet er strafferammen 2 års fengsel¹⁶⁰.

Den svenske straffeloven inneholder også en bestemmelse¹⁶¹ som tilsvarer § 239 i den norske straffeloven. Etter at aktsomhetskravet i Sverige ble lempet på etter lovendringen i 1995, har man en situasjon hvor bilførere i enkelte tilfeller har blitt frifunnet for «vårdsløshet i trafikk»¹⁶², men dømt for uaktsomt drap etter straffeloven¹⁶³. Dette skyldes at aktsomhetsnormen etter veitrafikklovgivningen ble gjort mindre streng uten at aktsomhetsnormen etter straffeloven ble justert tilsvarende. I motsetning til i Norge skal det derfor mindre til for å kunne dømmes for uaktsomt drap enn for uaktsom kjøring ved en ulykke. Det skal likevel understrekes at også aktsomhetsnormen etter den svenske straffeloven¹⁶⁴ praktiseres mye mindre

¹⁵⁸ Prop 1994/95:23 s 61

¹⁵⁹ Trafikkbrottslagen § 1 1. ledd

¹⁶⁰ Trafikkbrottslagen § 1 2. ledd

¹⁶¹ Brottsbalken kap 3. 7 §

¹⁶² Trafikkbrottslagen § 1

¹⁶³ Se blant annet NJA 1996 s 590

¹⁶⁴ Brottsbalken kap 3. 7 §

strengt ved trafikkulykker enn etter norsk rett. Gjennomgang av svensk rettspraksis¹⁶⁵ gir grunn til å anta at de to trafikkulykkene jeg drøftet i forrige avsnitt, sannsynligvis ikke ville medført straff i det hele tatt for sjåførene hvis ulykkene hadde funnet sted i Sverige.

3.4.1.2 Ulykkesstatistikk

Sverige er et av landene i Europa som har lavest antall hardt skadde og drepte i trafikken. I 2013 var antallet 2,7 drepte per 100.000 innbyggere, i 2012 3,0 og i 2011 3,4¹⁶⁶. Trenden de siste 10 årene har vært nedadgående, og i 2013 var Sverige det landet i Norden med færrest drepte og hardt skadde i trafikken. De norske tallene var for 2013 3,7 drepte per 100 000 innbyggere, 2,9 i 2012 og 3,4 i 2011.

Statistikken viser at selv om Sverige har en mye mindre streng trafikal aktsomhetsnorm enn i Norge, er ikke ulykkesrisikoen høyere.

3.4.2 Danmark

3.4.2.1 Gjeldende rett

I motsetning til i Sverige er den danske veitrafikklovgivningen mye mer lik den norske i sin utforming. Den danske «færdselsloven» er i stor grad bygget opp etter samme mønster som veitrafikkloven med unntak av et litt høyere antall spesialbestemmelser som regulerer trafikantenes handlingsmønstre. I likhet med svensk rett har også den danske veitrafikklovgivningen i motsetning til norsk rett flere straffebud med ulike strafferammer for overtredelser av de forskjellige spesialbestemmelsene¹⁶⁷. Det viktigste straffebudet er imidlertid færdselslovens § 118 som hjemler straffansvar ved overtredelse av de mest sentrale bestemmelsene gitt i eller i medhold av loven, med en strafferamme på bøter eller fengsel ved forsettlig eller særlig hensynsløs opptreden. Straffebudet hjemler også straff for overtredelse av færdselslovens § 3, som i sin ordlyd nærmest er identisk med § 3 i den norske veitrafikkloven.

Til tross for sin nærmest identiske ordlyd, fremgår det av dansk rettspraksis at aktsomhetsnormen etter den danske § 3 i færdselsloven praktiseres litt mindre strengt enn etter norsk rett. Ulikheten er ikke stor, da bestemmelsen i likhet med norsk rett praktiseres forholdsvis strengt sett i sammenheng med svensk rett. Likevel er det enkelte typesituasjoner som ville ha vært straffbare etter den norske aktsomhetsnormen, som ikke rammes av den danske. Ved gjennomgang av dansk rettspraksis kan jeg blant annet ikke finne noen avgjørelser hvor noen er blitt straffet ved kortvarig feilfordeling av oppmerksomhet av den art som forelå i Rt. 2009 s.

¹⁶⁵ Se blant annet NJA 2007 s 3 og NJA 2011 s 349

¹⁶⁶ Transportstyrelsen i Sverige

¹⁶⁷ Færdselsloven kap. 17

299¹⁶⁸. I tillegg er antall registrerte saker hvor det er blitt tatt ut tiltale etter færdselsloven § 3 i likhet med Sverige mye lavere enn i Norge, til tross for det mye høyere innbyggerantallet.

Den danske straffeloven inneholder også en bestemmelse¹⁶⁹ som tilsvarer § 239 i den norske straffeloven om uaktsomt bilrap. Selv om aktsomhetsnormens nedre grense etter den danske færdselsloven praktiseres forholdvis likt som etter norsk rett, skal det derimot mer til for å kunne dømmes etter straffelovens bestemmelse om uaktsomt drap ved trafikkulykker som fører til dødsfall. Bestemmelsen anvendes i mye mindre grad ved trafikkulykker enn det som er vanlig i Norge. Gjennomgang av dansk rettspraksis viser at det normalt kun er ved tilfeller der føreren har utvist en mer kvalifisert form for uaktsomhet eller har kjørt med høy grad av risiko at bestemmelsen om uaktsomt drap kommer til anvendelse. Tilfeller hvor en ulykke nærmest har et preg av et «hendelig uhell» hvor faktorer som blant annet utfordrende ytre forhold, uaktsomhet på skadelidtes side, dårlige siktførhold og komplisert trafikkbilde har vært til stede, blir normalt ikke straffet som uaktsomt drap¹⁷⁰ etter dansk rett¹⁷¹.

Gjennomgang av dansk rettspraksis gir grunn til å anta at trafikkulykken omtalt i Rt. 2008 s. 1258¹⁷² ville ha ført til at sjåføren ble straffet til bøter etter færdselslovens § 3, men ble frifunnet etter den danske straffelovens § 241 hvis ulykken hadde funnet sted i Danmark. Ulykken omtalt i Rt. 2009 s. 299 ville sannsynligvis ikke ha ført til straff for sjåføren i det hele tatt hvis ulykken hadde funnet sted i Danmark.

3.4.2.2 Ulykkesstatistikk

Danmark er i likhet med Sverige og Norge et av landene i Europa med færrest trafikkulykker hvor noen blir drept eller hardt skadd. Antall drepte per 100.000 innbyggere var i 2013 3,2, i 2012 3,0 og i 2011 4,0¹⁷³. Det som særpreger Danmark i forhold til både Norge og Sverige er at ulykkestallene de 10 siste årene har vært nedadgående i mye større grad enn i sine to naboland. Fra å ha et ulykkestall på nesten 10 drepte per 100.000 innbyggere på begynnelsen av 2000-tallet til å ha et ulykkestall på knappe 3,0 i 2013, tilsvarer dette en reduksjon av ulykkesrisikoen på rundt 70 % på bare 10 år.

Det har ikke blitt gjort noen endringer i de generelle aktsomhetsbestemmelsene i løpet av de siste 20 årene, så reduksjonen må skyldes andre faktorer. Økt håndheving av promillebe-

¹⁶⁸ Se avsnitt 3.3.1.2

¹⁶⁹ Straffelovens § 241

¹⁷⁰ Straffelovens § 241

¹⁷¹ Se for eksempel U.2011.1502Ø

¹⁷² Se avsnitt 3.3.1.1

¹⁷³ European Commission (2014)

stemmelsene i tillegg til et jevnere fartsnivå gjennom normalisering av fartsgrenser og kraftig økning i antall fartskontroller kan nok forklare en del av nedgangen i antall ulykker. I tillegg kan nok et vegnett som stadig har blitt sikrere ha en sentral sammenheng med at det oppstår færre ulykker.

3.4.3 Norge – landet med flest dødsulykker i fotgjengerfelt

Til tross for at Norge altså er at av landene i Europa som praktiserer aktsomhetsnormen strengest for bilførere, viser en studie fra 2008 at Norge er det landet i Europa som har flest dødsulykker som oppstår i fotgjengerfelt¹⁷⁴. Tallet for Norge var i 2005 hele 3,7 drepte fotgjengere per 1 million innbyggere. I motsetning var tallet for Spania bare 1,3 drepte fotgjengere per 1 million innbyggere, til tross for at trafikkkulturen i Spania er mye mer aggressiv enn den norske. Tallene refererer seg til fotgjengere påkjørt og drept i oppmerkede og/eller skiltede fotgjengerfelt.

Hvordan kan dette være tilfelle? Sannsynligvis skyldes det høye tallet en kombinasjon av flere faktorer, men jeg tror absolutt noe av svaret kan ligge i hvordan aktsomhetsansvaret fordeles mellom bilførere og fotgjengere. Ser man nærmere på tallene, viser det seg at de fleste fotgjengerne som ble drept var over 18 år. Altså var det få barn som ble påkjørt, noe som kan ha sammenheng med at de fleste barn både gjennom foreldre og på skolen blir oppfordret til ytterst forsiktighet ved kryssing av et fotgjengerfelt. De fleste barn er samvittighetsfulle og respekterer disse oppfordringene ved å vente med å krysse et fotgjengerfelt før de er sikre på at bilen stanser. Når barna blir voksne, lærer de imidlertid gjennom kjøreopplæring, media og liknende at det er bilførerne som har det ultimate ansvar for at det ikke oppstår en ulykke og dermed normalt får all skyld hvis en ulykke oppstår. Dette er kombinert med at bilførere har absolutt vikeplikt for fotgjengere i fotgjengerfelt uten supplering av trafikregler som pålegger fotgjengere å utvise forsiktighet ved kryssing av et fotgjengerfelt. Dette tror jeg bidrar til en falsk trygghet. Denne tryggheten bidrar til at den jevne fotgjenger generelt utviser en veldig lav grad av forsiktighet og aktsomhet et ved kryssing av fotgjengerfelt, selv ved dårlige sikt- og kjøreforhold.

Både Sverige og Danmark har egne klare spesialbestemmelser i veitrafikklovgivningen som påbyr fotgjengere å utvise forsiktighet ved kryssing av vegbanen, De plikter å vurdere avstanden og hastigheten til kjøretøy som nærmer seg før veien krysses¹⁷⁵. I tillegg legges det sett i forhold til Norge mer vekt på eventuell uaktsomhet hos fotgjengeren ved vurdering av om bilføreren har opptrådt uaktsomt ved en ulykke. Verken Danmark eller Sverige er representert

¹⁷⁴ Eurotest (2008), side 3

¹⁷⁵ Færdselsloven § 10 og Trafikförordning 7 kap. 4 §

med høye ulykkestall i forbindelse med fotgjengerfelt, noe som taler for at regelverket fungerer etter sin hensikt.

Til tross for at det ligger gode hensikter bak den strenge praktiseringen av aktsomhetsnormen for bilførere i Norge, tyder det høye ulykkestallet i fotgjengerfelt på at reglene kanskje virker mot sin hensikt. Jeg tror at en rettstilstand som kjennetegnes med at det stilles veldig høye krav til bilførerne, kombinert med små krav til aktsomhet hos de andre trafikantgruppene, kan føre til utilsiktede virkninger ved at det paradoksalt nok oppstår flere ulykker enn nødvendig. Lavest mulig ulykkestall i disse tilfellene oppnås trolig gjennom en optimal balanse mellom aktsomhetskravene som stilles til de ulike trafikantgruppene. Det er selvsagt vanskelig å fastslå nøyaktig hvor denne optimale balansen ligger, men etter min mening er løsningen til våre naboland mer optimal enn løsningen vi har her hjemme.

3.4.4 Oppsummering

Den ovennevnte gjennomgangen illustrerer at det nødvendigvis ikke er en sammenheng mellom en streng aktsomhetsnorm og lave ulykkestall.

Som nevnt praktiseres aktsomhetsnormen i Sverige vesentlig mindre strengt enn det som er tilfelle i Norge. Lovgiver begrunner dette med at en meget streng aktsomhetsnorm sannsynligvis koster mer enn den smaker i form av høye utgifter i forbindelse med strafforfølgning og rettsikkerhetsutfordringer i tilfeller hvor det konstateres uaktsomhet hvor det er lite eller ingenting å bebreide sjåføren. Strafforfølgning av uaktsomhet begrenses til tilfellene hvor det kan konstateres kjøring med høy grad av uaktsomhet i form av hensynsløs og risikofull kjøring. Til tross for den milde aktsomhetsnormen ivaretas trafikksikkerhetshensynene, noe de lave ulykkestallene viser. Disse hensynene ivaretas blant annet gjennom høy grad av kontrollvirksomhet, hvor fartsgrenser, promillebestemmelser og andre spesialbestemmelser håndheves strengt og effektivt. I tillegg bidrar et vegnett av høy kvalitet med tilhørende høy trafikksikkerhet, kombinert med en moderne og sikker kjøretøypark og god trafikkopplæring til at det oppstår få ulykker.

3.5 Oppsummering og vurdering

Det er på det rene at det er trafikksikkerhetshensyn som ligger til grunn for den strenge aktsomhetsnormen som gjelder her til lands. Aktsomhetsnormens nedre grense ligger meget lavt, noe de to rettssakene jeg har gjennomgått ovenfor illustrerer. Som jeg nevnte i innledningen er avveiningen mellom rettssikkerhet og trafikksikkerhet av sentral betydning på dette området. Det er klart at trafikksikkerhet er en verdi samfunnet verdsetter høyt, men det er viktig at dette ikke går på bekostning av rettssikkerheten i høyere grad enn nødvendig.

Etter min mening er det i strafferettslig sammenheng ikke noe å bebreide sjåførene i de to ovennevnte rettssakene, noe som betyr at de ikke har utvist subjektiv skyld. Likevel er begge to dømt til straff for å ha utvist uaktsomhet, med bakgrunn i Høyesteretts tolkning av aktsomhetsnormen sett i sammenheng med deres handlinger. Å anvende en aktsomhetsnorm som er så streng at det kan stilles spørsmål til om den går utenfor det uaktsomhetsbegrepet er ment å dekke, medfører dårlig rettssikkerhet for den enkelte sjåfør som havner i tilsvarende situasjoner som de jeg har drøftet. Uansett hvor forsiktig sjåføren er og uansett hvor mange forholdregler sjåføren tar, vil det på teoretisk grunnlag alltid kunne tenkes en annerledes måte sjåføren kunne ha håndtert situasjonen på. Dette stiller spesielt yrkessjåfører i en umulig situasjon ved liknende situasjoner. Det vil i det praktiske liv være nærmest umulig å kjøre på en slik måte at man eliminerer alle potensielle ulykker til enhver tid. Når ulykken på grunn av en rekke sammenfallene uheldige faktorer først er ute, vil den strenge aktsomhetsnormen nærmest representere et objektivt ansvar for sjåføren hvor straff i praksis er uunngåelig uavhengig av hvor forsiktig og observant sjåføren var.

Det er ingen tvil om at en generell regel om å utvise uaktsomhet er på sin plass i veitrafikklovgivningen, da det vil være mange former for trafikkfarlig og hensynsløs atferd de ulike spesialbestemmelsene ikke fanger opp. Den sentrale problemstillingen er imidlertid hvor strengt aktsomhetsnormen skal praktiseres, sett i lys av både rettssikkerhetsmessige og trafiksikkerhetsmessige hensyn. Formålet er å hindre trafikkulykker, men bidrar virkelig strafforfølgning av tilfeller som de to ovenfor til høyere trafiksikkerhet? Som jeg illustrerte ovenfor bidrar ikke nødvendigvis en streng aktsomhetsnorm til at det oppstår færre trafikkulykker, i verste fall kanskje tvert imot.

Gjeldende rett her til lands vitner etter min mening om en overdreven tro på sammenhengen mellom straff og atferd, og det blir på grensen til naivt å tro at straffellelse i tilfeller som de to ovenfor har en individualpreventiv og allmennpreventiv effekt. Strafforfølgelse i slike tilfeller medfører også unødvendig høye kostnader og ressursbruk. Saken i Rt. 2008 s. 1258 ble behandlet av tingretten med meddommere og ankebehandlet av lagmannsretten med meddommere. Etter at Høyesterett behandlet anken, ble lagmannsrettens dom opphevet. Deretter ble saken på nytt behandlet av lagmannsretten med meddommere. Lagmannsrettens nye dom ble anket til Høyesterett, som avsluttet saken med å nekte anken fremmet. Saken ble altså totalt behandlet 4 ganger i retten i tillegg til den avsluttende behandlingen av Høyesteretts ankeutvalg med de tilhørende kostnader og ressurser dette krevde. Fra et rettssikkerhetsmessig perspektiv er det viktig å presisere at det er avgjørende at ankemulighetene var til stede og at saken ble behandlet grundig. Likevel endte saken med domfellelse, noe som etter min mening ga uttrykk for desto dårligere rettsikkerhet for den domfelte sjåføren og andre som havner i tilsvarende situasjoner.

Som nevnt i forrige avsnitt er det fullt mulig å oppnå høy grad av både rettsikkerhet og trafikksikkerhet ved å operere med en mildere aktsomhetsnorm for bilførere. Ved å skjerpe aktsomhetskravene til andre trafikantgrupper samtidig, kan det til og med tenkes at det oppnås en trafikksikkerhetsmessig gevinst. For å oppnå høy trafikksikkerhet er det sannsynligvis andre virkemidler som er mer effektive enn å operere med en aktsomhetsnorm som er så streng at den går på bekostning av rettsikkerheten. Slike virkemidler kan være klare, lett forståelige og omfattende spesialbestemmelser som håndheves konsekvent og i tilstrekkelig omfang, et trygt og sikkert veinett, en trafikksikker bilpark og god trafikkopplæring av alle trafikantgrupper.

Litteraturliste

Bøker

Eskeland, Ståle, *Fangerett*, 2. utgave, 1989

Andenæs, Johs., *Straffen som problem*, 2. opplag, 1996

Engstrøm, Bjørn, *Vegtrafikkloven og trafikkreglene*, 4. utgave, 2004

Hov, Jo, *Innføring i prosess*, 2010

Regelverk

Norske lover

1902 Lov 22 mai 1902 nr. 10 alminnelig borgerlig straffelov (straffeloven)

1965 Lov 18 juni 1965 nr. 4 om veitrafikk (veitrafikkloven)

1981 Lov 22 mai 1981 nr. 62 om rettergangsmåten
i straffesaker (straffeprosessloven)

Svenske lover

Trafikbrottslagen Lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

Brottsbalk Brottsbalk (1962:700)

Trafikförordning Trafikförordning (1998:1276)

Danske lover

Færdselsloven Lovbekendtgørelse 2013-12-11 nr. 1386

Straffeloven Lovbekendtgørelse 2014-07-04 nr. 871

Instrukser

2013 Instrukser for politiets trafikktjeneste, GP 4027, Politidirektoratet, februar 2013

Forarbeider

Norske forarbeider

NUT 1959:5 *Innstilling fra Vegtrafikklovutvalget*
Utkast til vegtrafikklov med motiver

Svenske forarbeider

Prop 1994/95:23 *Ett effektivare brottmålsförfarande*

Artikler, rapporter og statistiske fremstillinger

Nettsider

Statistisk sentralbyrå, Veitrafikkulykker med personskade (2014),
<http://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/vtu>

Carl Rod Nave, Hyperphysics, Police Radar (2012),
<http://hyperphysics.phy-astr.gsu.edu/hbase/sound/radar.html>

Transportstyrelsen i Sverige, Nationell statistik (2014)
<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Press/Statistik/Vag/Olycksstatistik/Polisrapporterad-statistik/Nationell-statistik/>

European Commission, Statistics – accidents data (2014)
http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/

Bimmers nettforum (21.03.2012)
<http://bimmers.no/topic/576946-bilder-av-sivile-snutebiler/page-6>

Nyhetsartikler

Nielsen, Frode og Thorleifsson, Renie, «UP skjulte laserfeil», NRK, 4.2.2008

(<http://www.nrk.no/fordypning/up-skjulte-laserfeil-1.4729122>)

Nielsen, Frode og Thorleifsson, Renie, «UP med umulig måleresultat», NRK, 4.2.2008

<http://www.nrk.no/fordypning/up-med-umulig-maleresultat-1.4729604>

Bugge, Stella, «UP-bil i tjeneste brukte L-skilt», VG, 14.8.2014

<http://www.vg.no/forbruker/bil-baat-og-motor/bil-og-trafikk/up-bil-i-tjeneste-brukte-l-skilt/a/23273992/>

Rovick, Arne, «Nekter video av fartsmålinger», TV2, 15.12.2008

<http://www.tv2.no/a/2473226>

Rapporter

Nemko, Skriftlig framstilling av feilkilder/feilmuligheter ved bruk av laser fartsmåler av typen LTI 20/20, 17.3.1998

(http://fido.nrk.no/cb5eaa6377814cc9d68685e2ff2461bb8ea994c8d1153d49d7ecadde249fcf0f/brukerveil_laser_tillegg.pdf)

Justervesenet, Kontroll av laser fartsmålere – rapportering om avvik, SN # 13097, 30.3.2007

(<http://fido.nrk.no/dfa7d9cf4741d76417ca5086e6e6ada9cbc5dae15b76885a2c57a6bfceeb105b/justervesenet.pdf>)

Eurotest, Pedestrian crossings survey in Europe, 7.1.2008

https://www.theaa.com/public_affairs/reports/aa-pedestrian-crossings-survey-in-europe.pdf

Tidsskrift

Busch, Tor-Aksel, «Bruk av straff for å styre atferd», *Tidsskrift for strafferett* (2002), s. 371-378

Andenæs, Johs., «Garantier for rettsikkerheten ved administrative avgjørelser», *Forhandlinger ved 19. nordiske juristmøte* (1951), bilag VI (66 s.)

Løvlie, Anders, «Beviskrav i fartssaker», *Lov og rett* (2009), vol. 48(03), s.166-180

Hopsnes, Roald, «Provokasjon som politimetode», *Jussens Venner* (2003), vol.38 (02), s. 62-130

Høyland, John, «Hva styrer dommerens valg? Irrelevante og ubevisste faktorerens betydning for domstolenesavgjørelser», *Lov og Rett* (2003), vol.42 (01), s. 21-40

Rundskriv

RA-2014-1 Mål og prioriteringer for straffesaksbehandlingen i 2014 - politiet og statsadvokatene

2005 Humlegård, Odd Reidar, Veiledning til instruksverk/ brukerveiledning vedr. hastighetsovertredelse målt med laserfartsmåler, med særlig vekt på rettspraksis, Utrykningspolitiet, 9.12.2005
(<http://fido.nrk.no/9995404974ed12d90f18472d90a954c642de9c73bc4fcf65e7bb533835d158ea/upaktorer.pdf>)

Avgjørelser

Norske høyesterettsavgjørelser

Rt. 1978 s. 884

Rt. 1978 s. 1057

Rt. 1984 s. 1076

Rt. 1998 s.21

Rt. 2001 s.1476

Rt. 2004 s. 862

Rt. 2008 s. 44

Rt. 2008 s. 620

Rt. 2008 s. 1258

Rt. 2009 s. 299

HR-2009-1777-U

HR-2011-2041-U

HR-2013-610-U

Norske lagmannsrettsavgjørelser

RG-2000-1373

LG-2005-161566

LA-2006-182167

LF-2009-43042

LG-2009-82708

LH-2011-37330

LG-2011-108380

LG-2014-16075

LA-2014-55699

Gjenopptakelseskommisjonen for straffesaker

GK-2014-105

GK-2013-74B

Svenske rettsavgjørelser

NJA 1996 s 590

NJA 2007 s 3

NJA 2011 s 349

Danske rettsavgjørelser

U.2011.1502Ø

Amerikanske rettsavgjørelser

Matter of the admissibility of motor vehicle speed readings produced by the LTI Marksman 20-20 laser speed detection system,
714 A.2d 370 (1996), 314 N.J. Super. 211

In re: The admissibility of motor vehicle speed readings produced by the LTI Marksman 20-20 laser speed detection system,
714 A.2d 381 (1998)

Brukerveiledninger

Brukerveiledning for trip-track gjennomsnittsfartsmåler, Politiets data- og materielltjeneste, 1.3.2010

Brukerveiledning for TraffiPatrol XR, Politiets data- og materielltjeneste, 15.9.2009