

Masteroppgave høsten 2007

PROMILLEKJØRING SOM NØDRETTSHANDLING

Kandidatnr.: 72070

Leveringsfrist: 17.12.2007

Veileder: Professor Asbjørn Strandbakken

Antall ord til sammen: 13 514

Dato: 17.12.2007

Innholdsfortegnelse

- 1 Innledning
 - 1.1 Tema for oppgaven
 - 1.2 Avgrensning
 - 1.3 Oversikt over ord og uttrykk i loven som skal gis en nærmere avklaring
2. Begrepsavklaring
 - 2.1 Motorvogn
 - 2.2 Føring av motorvogn
 - 2.3. Forsøk på føring av motorvogn
 - 2.4 Kjøring i påvirket tilstand
- 3 Veien videre
- 4 Historikk
 - 4.1 Motorvogner
 - 4.2 Kjøring i påvirket tilstand
 - 4.3 Nødrett
5. Legislative hensyn
- 6 Fremstilling og forklaring av gjeldende rett
 - 6.1 Oversikt
 - 6.2 Straffeloven § 47 anvendt på fremstillingens tema
 - 6.2.1 Innføring
 - 6.2.2 Behandling av noen dommer hvor Høyesterett ikke har akseptert promillekjøring som nødrettshandling

etter Strl. § 47

6.2.3 Behandling av noen dommer hvor Høyesterett har akseptert promillekjøring som nødrettshandling etter strl. § 47.

6.2.4 Aktsomhetsvurderingen

7 Kort om forholdet mellom strl. §§ 47 og 48

8 Avsluttende bemerkninger

9 Litteraturliste

10 Lovforarbeider

11 Domsregister

11.1 Oversikt over dommer hvor Høyesterett ikke har akseptert promillekjøring som nødrettshandling etter strl. § 47

11.2 Oversikt over dommer hvor Høyesterett har akseptert promillekjøring som nødrettshandling

11.3 Noen høyesterettsdommer som nærmere belyser hva som er føring av motorvogn etter vtrl. § 22 første ledd første punktum.

11.4 Noen høyesterettsdommer som omhandler begrepet motorvogn i vtrl. § 22 første ledd første første punktum

11.5 Høyesterettsdom vedrørende parkering som nødrettshandling

11.5 Høyesterettsdommer vedrørende forsøk på promillekjøring

1 Innledning

1.1 Tema for oppgaven

Temaet for oppgaven er å belyse ved hjelp av tilgjengelige rettskilder når promillekjøring med motorvogn kan være en lovlig nødrettshandling etter strl. (Straffeloven av 22. mai 1902 nr. 10) § 47, jfr. vtrl. (Vegtrafikkloven av 18. juni 1965 nr. 4) § 22 første ledd første punktum.

1.2 Avgrensning

Fremstillingen omhandler kun promillekjøring med motorvogn i nødrettssammenheng. Føring med promille av småbåter, skip og fly i nødrettssammenheng vil altså bli holdt utenfor denne fremstilling.

1.3. Oversikt over ord og uttrykk i loven som det skal gis en nærmere forklaring på

Det vil bli gitt en begrepsavklaring på en del aktuelle og viktige ord og uttrykk. Denne begrepsavklaring må nødvendigvis bli litt omfattende. Den vil derfor bli behandlet under et eget punkt 2. Dette gjelder:

Motorvogn under punkt 2.1, jfr. vtrl. § 2 andre ledd andre punktum.

føring av motorvogn under punkt 2.2, jfr. vtrl. § 22 første ledd første punktum.

forsøk på føring av motorvogn under punkt 2.3, jfr. vtrl. § 22 første ledd første punktum.

kjøring i påvirket tilstand under punkt 2.4, jfr. vtrl. § 22 første ledd.

Nødrett vil bli behandlet nærmere under punkt 6.1.

2 Begrepsavklaring

2.1 Motorvogn

Forbudet mot promillekjøring gjelder forsøk på eller føring av motorvogn etter vtrl. § 22. Motorvogn er definert i vtrl. § 2 andre ledd andre punktum som kjøretøy som blir drevet frem med motor og går på bakken uten skinner. En maskin omformer altså energi av forskjellig slag, f. eks. bensin, olje,

elektrisk energi til drivkraft. Motorvogn er således noe mer enn det som av mange betegnes som bil. Det kan f. eks. være motorsykkel, moped, scooter, snøscooter, gaffeltruck, selvgående motorgressklipper, jordfreser, stigebil, løftekrane, traktor, hjul- og beltelaster, bulldoser og gravemaskin. Men som vi skal se under punkt 2.2 opphører ikke innretningen å være motorvogn selv om motoren er slått av.

Det finnes ingen fastsatt grense for hva som etter loven skal defineres som motorvogn. Et viktig vurderingstema er hvor farlig innretningen er og vekten på innretningen. Den trafikkmessige betydning må også vektlegges. Samtidig vil det være et vurderingstema om innretningen bare kan drives opp i en lav fart.¹ Motorvogn må ikke forveksles med lovens begrep kjøretøy. Kjøretøy er definert i vtrl. § 2 andre ledd første punktum. Det er altså en innretning som er bestemt å kjøre på bakken uten skinner.

En motorvogn er iflg. loven et kjøretøy, mens et kjøretøy ikke alltid nødvendigvis er en motorvogn. Sondring kan være nødvendig fordi det gjelder andre regler for føring av de to innretninger i påvirket tilstand, jfr. vtrl. § 21 første ledd og § 22 første ledd. En sykkel vil f.eks. være et kjøretøy i lovens forstand. Vedrørende *kjøretøy* er det ikke noen fast promillegrense. Men man kan straffes for å kjøre på en utrygg måte, jfr. vtrl. § 21 første ledd og § 31 første ledd første punktum. Som det fremgikk ovenfor vil ikke enhver innretning med motor som fremdriftsmiddel nødvendigvis være en motorvogn. Da vil innretningen i noen tilfeller kunne falle inn under begrepet kjøretøy. Men ikke alltid. En rullestol under en viss vekt og størrelse vil f.eks. ikke være et kjøretøy etter vtrl. § 2, og motorisert leketøy som tilfredstiller visse krav til mål og vekt vil også falle utenfor dette begrepet.² Det blir ikke gått nærmere inn på sondringen mellom motorvogner og kjøretøy i vtrl. Grensen kan i noen tilfeller være vanskelig å trekke.

2.2 Føring av motorvogn

Dersom bilen flyttes ved hjelp av dens motorkraft vil lovens krav til føring være oppfylt. Det er uten betydning hvor langt bilen beveger seg. Dette fremgår av rettspraksis, bla. Rt. 1948 s. 292 og Rt. 1939 s. 252. I sistnevnte tilfelle beveget bilen seg ca. 1m bare ved hjelp av selvstarteren. Høyesterett sa i denne dommen at det er likegyldig om bilens motor er kommet i gang, og det er likegyldig om det er bensin på

¹ Se Ot.prp. nr. 23 1964-65 på side 36 og 37. Se også Magnus Matningsdal om motorvognbegrepet på sidene 51 til 55 og Bjørn Engstrøm på side 48 flg.

² Se Forskrift om kjørende og gående trafikk § 1 bokstavene l og m (trafikkregler). Det foreligger en del praksis på motorvognbegrepet, bl.a. Rt. 1954 s. 954, Rt. 1958 s. 392, Rt. 1959 s. 1331.

bilen.³ I den først nevnte dommen, Rt. 1948 s. 292 sa Høyesterett at det er uten betydning for spørsmålet om det foreligger kjøring om motoren har vært i gang eller bilen bare har trillet, idet det avgjørende må være om bilens bevegelse innebærer en fare for person eller gods.

Lignende synspunkter vedrørende farebegrepet er også behandlet i Rt. 1957 s. 771 og Rt. 1996 s. 1070. Ofte vil det bli lagt vekt på flere faktorer, bl.a. hvor langt bilen har trillet, hvor stor fare som har oppstått, fart og trafikk. For å prøve å forklare litt nærmere hvor grensen går for når det foreligger føring av motorvogn kan Rt. 1947 s. 341 nevnes. Sønnen til eieren av en lastebil fikk høre at farens bil var feilparkert. Sønnen gikk for å flytte bilen uten å si noe til faren. Nøklene stod i bilen. Sønnen var beruset og ble tatt av politiet under kjøringen. Bilen ble forlatt midt i veien. Faren fikk vite om at bilen var til hinder for trafikken og gikk for å flytte den. Han var også beruset og ble tatt av politiet. Faren hadde satt seg inn i bilen, løsnet håndbrekket og rygget bilen med bilens egen tyngde et par meter inn til fortauskanten uten å forsøke å starte motoren. Høyesterett påpekte at trilling av motorvogn på denne måte på hellende veg med bilens egen tyngde over en lengre strekning er føring i lovens forstand. Det er faremomentet bilen utgjør som er av betydning iflg. Høyesterett. I den nevnte dommen mente Høyesterett at det ikke var noe faremoment her over en så kort distanse på dette stedet da bilen ikke hadde mulighet for å kunne bevege seg av egen tyngde over et lengre stykke. Høyesterett fant det derfor ikke rimelig å anse en slik flytting av bilen som føring i lovens forstand.

Men selv uten at bilen har vært i bevegelse, kan faremomentet være til stede slik at det vil foreligge føring i lovens forstand. Et slikt eksempel finnes i Rt. 1998 s. 1260.⁴ Her var det utført en såkalt "burnout". Motoren ble her kraftig ruset, bilen var satt i gir, clutchen tråkket inn, og føreren hadde foten på gasspedalen. Dette mente Høyesterett var føring i lovens forstand pga. de faremomenter dette representerte.

Det kan også være føring i lovens forstand selv om man er uvitende om at bilen settes i bevegelse. Også den uaktsomme promillekjøring er altså straffbar, jfr. vtrl. § 31, første ledd første punktum. Her vises til Rt 1985 s. 380. En person la seg full til å sove i bilen. Han vridde på seg i søvne, kom bort i giret slik at bilen rygget ned en bakke på ca. 20m. Håndbrekket var ikke trukket skikkelig til. Tiltalte fikk selv stanset bilen ved straks å sette seg opp og trække på

³ Temaet *føring* er nærmere behandlet i Magnus Matningsdal på side 58 flg. og Bjørn Engstrøm på side 286 flg.

⁴ Temaet er kort behandlet i Vegtrafikkloven med kommentarer av Leif N. Olsen på side 173 flg. Dommen er behandlet på side 174 i boken.

brems pedalen. Herredsretten mente at dette var et hendelig uhell, men Høyesterett var ikke enig idet det ble hevdet at det var lagt en for mild aksomhetsnorm til grunn. Det var i Høyesterett enighet om at dette var føring i lovens forstand.

2.3 Forsøk på føring av motorvogn

Forsøk på føring av motorvogn med promille er også straffbart, jfr. vtrl. § 22 første ledd første punktum. Fordi også forsøk på føring er straffbart, blir det ikke nødvendig å trekke grensen oppad mot den fullbyrdede handling. Men denne grensen må antas å kunne ha betydning ved en straffeutmåling. Nedad mot den straffri, forberedende handling blir det nødvendig å trekke grensen. Ved forsøk er det et absolutt vilkår at føreren har fullbyrdsforsett,⁵ dvs. at han har til hensikt å føre motorvogn. Nøkkelen må settes i tenningen av en som har til hensikt å føre bilen. Men det er lovlig i påvirket tilstand å sette på tenningen for å få strøm til musikkanlegg eller for å rulle ned vinduene. Og man kan starte motoren for å få varme i bilen. Man kan sette seg inn i bilen og drikke alkohol og altså oppholde seg med promille i bilen. Poenget er at man ikke har til hensikt å sette bilen i bevegelse. Hvor langt gjerningsmannen må være kommet, må avgjøres helt konkret. Har gjerningsmannen til hensikt å kjøre i umiddelbar sammenheng med at han har satt nøkkelen i tenningslåsen, må grensen antageligvis være overskredet.⁶ Men legger man seg full til å sove i bilen med promille, kan dette få alvorlige konsekvenser selv om det ikke er straffbart å oppholde seg der med promille, for også den uaktsomme føring er straffbar, jfr. vtrl. § 31 første ledd. Se her Rt.1985 s. 380 som er kommentert foran under punkt 2.2 i.f. Et tilfelle hvor en person ble dømt for forsøk på promillekjøring, se nærmere Rt. 1996 s. 221.

Fullbyrdsforsett kan også foreligge selv om tiltalte ikke har hatt til hensikt å kjøre, se her Rt. 1951 s. 652. I dette tilfelle skulle en bil skyves i gang. Da tiltalte var best kjent med bilen, satte han seg i førersetet. En edru person gikk ved siden av, og han skulle overta straks når bilen var kommet i gang. Høyesterett mente at bilen ville ha blitt kjørt et stykke etter at den startet, avhengig av hvor fort tiltalte trakk clutchen inn. Dessuten ble faremomentet tillagt vekt om motoren skulle starte. Dette mente Høyesterett var forsøk på føring.

⁵ Se Johs. Andenæs på side 348. Grensen mellom forsøk og den straffri forberedende handling er behandlet i boken på side 346 under III. Se også Henry John Mæland punkt 6.1.2 på sidene 70 til 73.

⁶ Her vises til Magnus Matningsdal på side 73. Temaet er behandlet på side 71 flg. Temaet er også behandlet av Leif N. Olsen på side 175 og Bjørn Engstrøm på side 289.

2.4 Kjøring i påvirket tilstand.

Det vil alltid regnes som promillekjøring etter vtrl. § 22 første ledd når noen fører eller forsøker å føre motorvogn med en alkoholkonsentrasjon i blodet på 0,2 promille eller mer. Dette gjelder også dersom alkoholemengden i *kroppen* kan føre til en så høy alkoholkonsentrasjon i blodet. En promillegrense er satt først og fremst for at myndighetene skal slippe den vanskelige oppgaven å bevise at føreren er påvirket i lovens forstand. Dessuten er grensen satt for at myndighetene helt klart vil vise at alkohol og bilkjøring ikke hører sammen. Dersom noen har større alkoholkonsentrasjon i utåndingsluften enn 0,1 milligram per liter luft, regnes han likeledes for påvirket i lovens forstand, jfr. vtrl. § 22 første ledd andre punktum.

Vegtrafikkloven § 22 forbyr også føring eller forsøk på føring av motorvogn når man er påvirket av annet berusende eller bedøvende middel, jfr. vtrl. § 22 første ledd første punktum. Her er det ikke satt noen klar grense for ulovlig grad av påvirkning. Det finnes en rekke legemidler som gir føreren en rus som er både ulovlig og trafikkfarlig. Det er langt vanskeligere å bestemme konsentrasjonen av legemidler i blod eller urin enn det er når det gjelder alkohol. En av årsakene til dette er at alkoholen forbrenner med jevn hastighet uavhengig av hvor høyt alkoholinholdet i blodet er. Derfor er det mulig å regne tilbake slik at man med rimelig sikkerhet kan fastslå alkoholkonsentrasjonen i blodet under og etter kjøringen. Nedbrytningsprosessen når det gjelder berusende og bedøvende midler skjer på en slik måte at det er langt vanskeligere å bestemme konsentrasjonen av slike midler i blodet enn å bestemme blodets innhold av alkohol. Dessuten skjer nedbrytningsprosessen på forskjellig måte fra legemiddel til legemiddel.⁷

Dersom man hadde hatt sikre og enkle metoder å måle konsentrasjonen av legemidler i blodet, ville den ikke kunne brukes i samme grad som alkoholkonsentrasjonen som uttrykk for påvirkningsgraden. Grunnen til dette er at det er mye større individuelle forskjeller mht. resorpsjon og eliminasjon enn når det gjelder alkohol. En og samme dose legemiddel kan altså virke forskjellig fra person til person mht. blodkonsentrasjon.⁸

Men også utregningen av alkoholkonsentrasjonen i blodet er krevende. Det er viktig at utregningen blir nøyaktig, for et avvik på 0,01 promille kan få stor betydning både for skyldspørsmålet og straffespørsmålet. Det er utarbeidet gode

⁷ Se Magnus Matningsdal på side 122 flg.

⁸ Jfr. Magnus Matningsdal på side 122.

analysemetoder. I Norge brukes i dag den såkalte ADH-metoden for utregning av alkoholkonsentrasjonen i blodet.⁹

3 Veien videre

Under neste punkt, som er punkt 4, vil det bli gitt en kort historisk oversikt vedrørende motorvogner, kjøring i påvirket tilstand og nødrett. Under punkt 5 vil legislative hensyn bli behandlet. Punkt 6 er hovedpunktet i fremstillingen. Her vil det bli gjort rede for gjeldende rett vedrørende promillekjøring som nødrettshandling gjennom presentasjon av noen viktige høyesterettsdommer. Dessuten vil det bli gitt en definisjon av noen ord og uttrykk i nødrettsbestemmelsen, strl. § 47. Under punkt 7 skal det kort gjøres rede for forholdet mellom strl. § 47 og § 48. Under punkt 8 vil det bli sagt noen ord avslutningsvis. Her vil det bli tatt inn noen de lege ferenda betraktninger. Det vil bli sagt noe om nødrettsregelen er for streng når det gjelder oppgavens tema. Og det vil bli nevnt noe om fremtiden, f. eks. om det er noen lovendringer på gang.

4 Historikk

4.1 Motorvogner

Allerede i 1871 ble de første biler tatt i bruk i Norge.¹⁰ Dette var dampbiler som ble tatt i bruk mellom Lillehammer og Trondheim. Kjøringen med disse tok fort slutt, bla. pga. den dårlige veistandarden. Forbrenningsmotoren med forgasser og elektronisk tenning ble først bygget i 1875, og den første bensindrevne bilen ble bygget på slutten av 1870-tallet. Det var først høsten 1895 at den første bensindrevne bilen ble tatt i bruk i Norge. Men antallet biler økte langsomt. Dette skyldes dårlig kvalitet både på biler og veistandard. I tillegg var bilene dyre i innkjøp i forhold til de aller fleste sin inntekt. Dessuten kunne amtene på egen hånd iflg. Vegloven fastsette hvilke regler som skulle gjelde for bruk av bilen. Dette førte til at noen amt tillot bruk av bil mens andre ikke tillot noen slik bruk. Det måtte også søkes om tillatelse for hver enkelt tur bilføreren ville ta med bilen. Ved århundreskiftet var antallet motorvogner i Norge kun 3.¹¹

I 1906 startet arbeidet med å lage felles regler for hele landet for bruk av motorvogn. Motorvognloven av 21. juni 1912

⁹ Se Magnus Matningsdal på side 114.

¹⁰ Kilde: Se på internett: "Bilen i fokus. Bilparkens utvikling i Norge", artikkel fra Jan Monsrud, som også nevner flere kilder.

¹¹ Kilde vedrørende dette antallet: Statistisk sentralbyrå, Historisk statistikk 1994, se på internett under "Folkemengde, motor-kjøretøyer, veier".

trådte i kraft 1. april 1913. Det store fremskrittet i den nye loven var at man ikke måtte søke om tillatelse for hver enkelt tur man ville ta. Antall personbiler den gangen lå på ca. 500 i Norge. Nevnte antall i det følgende gjelder personbiler. Fra nå begynte bilsalget å øke. I 1915 var det f. eks. ca. 1 300 biler i landet og i 1924 var antallet ca. 14 700. Men det skulle ta lang tid før bilen kunne betraktes som allemannseie selv om både kvaliteten på bilen og veiene stadig ble bedre. Bilene var fremdeles dyre i forhold til folks inntekt, og dessuten var det restriksjoner på importen av biler.¹² Antallet biler økte forholdsvis lite frem til begynnelsen av 1950-tallet. Da begynte det gradvis å øke mer. Antallet i 1950 var 65 028.¹³ 1. oktober 1960 ble restriksjonene på import av biler opphevet i Norge. Antallet personbiler i landet var ved årets utgang i 1960 på 225 439. I 1960-årene var det stor økonomisk vekst i landet og bilsalget tok da for alvor av. Antall personbiler fra 1970 pr. 31.12:

1970: 747 966 personbiler
 1980: 1 233 615 personbiler
 1990: 1 613 037 personbiler
 1999: 1 813 642 personbiler
 2006: 2 083 106 personbiler¹⁴

4.2 Kjøring i påvirket tilstand

Historisk sett har kjøring i påvirket tilstand vært definert som et trafikksikkerhetsproblem. Først i motorvognloven av 21. juni 1912 ble det foretatt en lovregulering av kjøring i påvirket tilstand. I lovens § 18 var det tatt inn at føreren var pliktig til å være edru under kjøringen. Dette ble forstått slik at det var forbudt å kjøre i beruset tilstand, dvs. under en *betydelig påvirkning* av alkohol. Og i ny motorvognlov av 20. februar 1926 § 17 andre ledd var det sagt at det var forbudt å kjøre motorvogn når man er påvirket av alkohol. Dette var en skjerping i forhold til loven av 1912. Det var ikke sagt i noen av disse to lovene noe nærmere om når føreren var å betrakte som påvirket av alkohol. Her var politiet henvist til å ta kliniske prøver av føreren. Man betraktet bl.a. førerens adferd, måten han snakket på, om han luktet alkohol, avhør av vitner til kjøringen hvis det var slike. I 1920-årene ble det utviklet en måte å måle alkoholkonsentrasjonen i blodet på, og ved lov av 6. juni 1930 nr. 19 ble det foretatt en lovendring hvor det ble gitt

¹² Kilde: Se på internett: "Bilen i fokus. Bilparkens utvikling i Norge", artikkel fra Jan Monsrud, som også nevner flere kilder.

¹³ Kilde: Statistisk sentralbyrå, Motorkjøretøyer pr. 31. desember. 1950-1999. Se også på internett: "Person- og varebiler, registerstatistikk", artikkel fra Statistisk sentralbyrå.

¹⁴ Kilde vedrørende året 2006: Se på internett under "kjøretøy, registerstatistikk".

hjemmel til å ta legeundersøkelse av føreren hvis man hadde mistanke om at han ikke var edru. Men det var først ved lov av 21. juni 1935 nr. 4 det ble gitt hjemmel i loven til å ta blodprøve, og samtidig ble sondringen mellom påvirket og beruset fjernet. Ved lov av 16. juli 1936 nr. 14 innførte Norge som det første land i verden en promillegrense på 0,5 promille. Det ble samtidig fastsatt at villfarelse mht. til størrelsen av alkoholkonsentrasjonen i blodet ikke fritar for straff.

Påvirkning som følge av ”anna rusande eller døyvande middel” ble innført ved lov av 19. juni 1959 nr 7. Samtidig ble forbudet mot etterfølgende alkoholnyttelse innført. Ved 0,5 promille eller mer ble man ansett som påvirket i lovens forstand. Har man 0,5 promille vil det si at man har 50 milligram alkohol pr. 100 milliliter blod. Promillegrensen på 0,5 gjaldt helt til 2001. Ved lov av 22. september 2000 nr. 79 gjeldende fra 1. januar 2001 ble promillegrensen satt ned til 0,2 promille. Ved 0,2 i promille eller mer vil føreren anses som påvirket i lovens forstand, jfr. vtrl. av 18. juni 1965 nr. 4 § 22 første ledd andre punktum.¹⁵

4.3 Nødrett

Gjeldende bestemmelse om nødrett finnes i § 47 i strl. av 22. mai 1902 nr. 10 og er altså over 100 år gammel. Loven trådte i kraft 1. januar 1905. Straffeloven av 1902 avløste den gamle kriminalloven av 20. august 1842. Også denne loven hadde i kapittel 7 § 5 en nødrettsbestemmelse. Denne bestemmelsen var snevrere enn strl. § 47. Den krevde overhengende fare for liv eller helbred, og inngrepet kunne bare gjøres i gods. Bestemmelsen var ellers like vag som strl. § 47.¹⁶ Som det fremgår av punkt 4.1 foran var nødrettsbestemmelsen i den gamle kriminalloven svært lite aktuell når det gjelder fremstillingens tema. Antallet biler var den gangen altfor lavt, se foran under punkt 4.1. Straffeloven § 47 har derimot hatt stor betydning når det gjelder fremstillingens tema. En viktig årsak til det er naturligvis den store økningen av motorvogner vi har hatt de siste hundre år, se punkt 4.1 foran.

¹⁵ Se mer om historiske hovedpunkter i Magnus Matningsdal på side 17 og 18 og Bjørn Engstrøm på side 283 flg.

¹⁶ Se her Kjell V. Andorsen på side 13 note 24.

5 Legislative hensyn¹⁷

Nødrettsbestemmelsen finnes i strl. § 47. Som det fremgår av lovteksten (se punkt 7.2) kan altså loven straffritt brytes i nødrettssammenheng. De fleste vil nok være enig i at en slik regel vil være nødvendig. For det kan oppstå situasjoner som de fleste vil mene at det ville være urimelig å ikke straffritt kunne bryte loven med forsett, se eksempel B under punkt 7.2. Handlingen blir altså rettmessig, den er en objektiv straffrihetsgrunn.

Det ikke er noen enkel oppgave å klargjøre *grunnene* for nødrett. Grunnene er ulike og kan formuleres på ulike måter. Nødrett kan fremstå på høyst ulike måter, og begrunnelsen for instituttet kan derfor etter Kjell V. Andorsen sin mening stille seg noe ulikt, beroende på det konkrete nødrettsgrunnlaget.

Utilitarismeprinsippet går ut på at mer verdifulle interesser bevares på bekostning av mindre verdifulle interesser. Dette prinsippet hører med på vilkårssiden. Det er dermed da heller ikke logisk å bruke dette prinsippet som et hensyn som begrunner en regel om nødrett. Men når vilkåret om interesseovervekt (se punkt 7.2 under Proporsjonalitet) er oppfylt, kan det ses slik at det pålegger eieren av godet som blir angrepet en tåleplikt. Det er rimelig at eieren av et klart mindre verdifullt gode lar dette ofre for å redde et klart mer verdifullt gode som tilfeldigvis trues med å gå til grunne. Dette kan ses på som en *solidaritetstanke* eller et *prinsipp om solidaritet*. Dette er ett av hensynene som begrunner regelen om nødrett. De fleste hytteeiere ville være enige i tanken om solidaritet i eksempel B under punkt 7.2 som omhandler skiløperen som kommer ut for snøstorm på Hardangervidda, og som må bryte seg inn i en hytte for å berge livet.

Det *kriminalpolitiske hensyn* er et annet av de hensyn som begrunner en regel om nødrett. De fleste vil forsvare etisk overfor seg selv og andre at man kan gjøre mindre inngrep i andre sine eiendeler for å kunne redde sine egne langt mer verdifulle eiendeler. Den kriminalpolitiske grunnen til å ilegge straff er mindre god enn ellers. Straffebestemmelsen vil ha mindre effekt enn ellers, både individualpreventivt og allmennpreventivt.

Det hender at innehaveren av den interessen som nødrettsinngrepet gjøres i kan klandres for at nødssituasjonen har oppstått. Inngrepet vil da ha en *preventiv grunn*. Denne grunnen står sterkere jo mer innehaveren kan klandres. Er

¹⁷ Kilde: Kjell V. Andorsen. Han behandler dette temaet i sin bok under punkt 2.4 fra side 32 til side 38.

taksteinene på mitt hus løse, kan naboen, for å avverge skader på sitt eget hus, gå opp på mitt tak og kaste de løse taksteinene ned på bakken fordi jeg selv ikke gjør det, hvis det blåser opp slik at hans hus står i fare for å bli skadet av mine takstein.

Også *rettsbevaring* kan ses på som et legislativt grunnlag. Et stort halvraåttent tre på min eiendom står f.eks. i ferd med å falle ned på naboens hus mens jeg er bortreist. Dette må kunne uskadeliggjøres før skaden skjer.

Som nevnt ovenfor kan begrunnelsene for nødrett stille seg ulikt, beroende på det konkrete nødrettsgrunnlaget. Når det gjelder bilkjøring i nødrettsammenheng, er det offentlige interesser som blir krenket. Det foreligger brudd på Vegtrafikkloven. Her vil i noen tilfeller et mindre gode bli ofret for å redde et klart større gode, se eksempel A under punkt 6.1 om den skadde fiskeren. Kriminalpolitiske hensyn, se definisjon ovenfor, vil kunne være et legislativt hensyn i denne sammenheng. For det er grunn til å tro at de fleste vil være enig i at vegtrafikkloven kan brytes i visse sammenhenger når nøden er stor nok og risikoen med promillekjøringen i nødrettsammenheng er svært liten.

6 Fremstilling og forklaring av gjeldende rett

6.1 Oversikt

Det finnes fire straffbarhetsbetingelser i norsk strafferett som alle må være til stede (kumulative vilkår) for å kunne straffedømme.

I

Det må objektivt sett foreligge en handling som omfattes av gjerningsbeskrivelsen i straffebudet.

II

Det må ikke foreligge en rettsstridsutelukkende omstendighet, f.eks. en straffrihetsgrunn som nødrett eller nødverge.

III

Det må foreligge subjektiv skyld hos gjerningsmannen, som regel forsett, men også i noen tilfeller uaktsomhet.

IV

Gjerningsmannen må være tilregnelig.

Som det fremgår vil altså en nødrettshandling som faller inn under strl. § 47 være straffri, jfr. ovenfor under II. Har man foretatt en slik handling, har man ikke pådratt seg et straffeansvar overhodet. Handlingen vil da være lovlig. Straffeloven § 47 er en vag bestemmelse og sier altså ikke så mye om når det foreligger en nødrettshandling. Dette var også sagt i forarbeidene til Straffeloven av 22. mai 1902 nr. 10 hvor det videre fremgår at det var meningen at det skulle være opp til rettspraksis å trekke opp den nærmere grensen for når det foreligger en nødrettshandling.

Nødrettsbestemmelsen i strl., § 47 lyder slik:

Ingen kan straffes for Handling, som han har foretaget for at redde nogens Person eller Gods fra en paa anden Maade uafvendelig Fare, naar Omstendighederne berettigede ham til å anse denne som særdeles betydelig i Forhold til den Skade, som ved hans handling kunde forvoldes.

Det skal først sies litt generelt om strl. § 47. Dette kan gjøres best ved å starte med noen enkle eksempler og deretter se på de viktigste vilkår i loven ved hjelp av disse eksemplene.

Eksempel A:

En fisker skader seg alvorlig med kniv under sløyning av fisk på en hytte i fjellet langt fra folk. Det fins ikke dekning på mobiltelefonen i dette området. Han har en kamerat med seg. Og denne kjører med promille den skadde kameraten med store blødninger til lege idet han er redd for livet til kameraten.

Eksempel B:

En skiløper kommer ut for en voldsom snøstorm på Hardangervidda. Han er heldig og kommer tilfeldigvis over en hytte, men uten folk. Han bryter seg inn i hytten og berger livet.

Eksempel C:

En full person som har satt seg inn i bilen sin for å kjøre, blir øyeblikkelig fratatt bilnøkklene av en forbipasserende.

Eksempel D:

X og Y, som er mine naboer er begge bortreist. Jeg ser en dag at X sin seilbåt blir slått mot land og holder på å havarere i et kraftig uvær. Jeg vet at Y, som er båtentusiast og selv har båt, har tauverk og forskjellig redningsutstyr i sin garasje. Da det haster veldig, bryter jeg meg inn i Y sin garasje for å fa tak i utstyr for å redde X sin båt.

Uttrykket "Person eller Gods" i loven viser at alle rettsgoder kan reddes. I eksempel A og B er det en person som reddes. Og i eksempel D er det en ting som reddes ("Gods").

Nødrett kan også utøves til fordel for 3. mann. Dette ser vi av eksempel D. Dette gjelder også vedrørende det offentlige, men her er nok grensene snevrere. Dette vil nok bare gjelde de mer akutte situasjoner, se eksempel C. Har noen parkert ulovlig, og parkeringen kan være til stor fare for den øvrige trafikk, kan jeg neppe med makt rive bilnøkklene ut av hendene på sjåføren for å flytte bilen.

Ikke enhver redningshandling er lovlig selv om det foreligger nød. Kravet til interesseovervekt i strl. § 47 inneholder flere begrensninger, bl.a. formålsregelen, subsidiaritetsregelen og proporsjonalitet.

Formålsregelen.¹⁸

Det må være nødvendig å foreta redningshandlingen, og handlingen må være egnet til å avverge faren. Det må ikke være annen rimelig måte å avverge faren på. Dette kommer til uttrykk i strl. § 47 gjennom uttrykket ”paa anden Maade uafvendelig Fare”. I eksempel A ovenfor er det nødvendig å kjøre den skadde, i alle fall frem til det sted hvor det fins folk som eventuelt kan overta kjøringen til lege. Og det kan synes som det ikke er noen annen rimelig måte avverge faren på. Hadde det vært en nabohytte med folk like ved, stilles det krav om at den uskadde fiskeren først hadde prøvd om noen der kunne kjøre den skadde. Kjøringen hadde da neppe vært en lovlig nødrettshandling hvis dette var tilfelle. Det gæes nærmere inn på dette temaet under punkt 6.2.

Subsidiaritetsregelen.¹⁹

I dette ligger at man ofrer den interesse som er minst inngripende. Er det nok å knuse en liten rute, kan man ikke ødelegge en dør som er betydelig mer kostbar. Som eksempel kan nevnes eksempel B ovenfor. Skiløperen kan ikke ødelegge døren hvis det er rimeligere å knuse en rute.

Proporsjonalitet.²⁰

Omstendighetene må berettige gjerningspersonen til å anse faren som ”særdeles betydelig” i forhold til den skade som kan voldes. Straffeloven § 47 er slik å forstå at man skal ta hensyn til faregraden og den mulige skaden på begge sider. Et eksempel vil belyse dette. Seilbåten under eksempel D ovenfor har en verdi på kr. 200.000,-. Sannsynligheten for at den blir skadet hvis det ikke gripes inn med en

¹⁸ Se Henry John Mæland på side 104 flg. og Johs. Andenæs på side 181 flg.

¹⁹ Se Henry John Mæland på side 104 flg. og Johs. Andenæs på side 181 flg.

²⁰ Jfr. Henry John Mæland på side 104 flg. og Johs. Andenæs på side 185 flg.

nødrettshandling er 50 %. Redningshandlingen, dvs. den skade jeg må gjøre på garasjen for å redde seilbåten utgjør kr. 1.000,-. Da er det kr. 100.000,- og kr. 1.000,- som må sammenlignes ved bedømmelsen av om den nødvendige interesseovervekt foreligger. Verdien av det reddede, altså seilbåten (kr. 100.000,-) må være særdeles betydelig i forhold til skaden som handlingen medfører på garasjen (kr. 1.000,-).²¹ Det vil ofte her bare kunne bli snakk om et skjønn på ren slump når man står overfor en eventuell redningshandling pga. for eksempel knapp tid eller mangel på kunnskap om verdier på ting. Og enda vanskeligere blir det hvis det er inkommensurable goder det er snakk om, se eksempel A ovenfor.

Det stilles altså krav om at den verdi som står på spill skal vurderes opp mot den skade som nødrettshandlingen kan volde. Det må altså bli en interesseavveining mellom den fare som promillekjøringen kan volde og den fare, skade eller ulempe som avverges ved at kjøringen finner sted i eksempel A ovenfor. Det er etter loven en forutsetning at omstedighetene berettiget promillekjøreren å anse faren for den skadde fiskeren som særdeles betydelig i forhold til den fare for skade eller ulempe som kan skje ved promillekjøringen. Mange momenter vil telle med i vurderingen, f. eks. hvor høy promillen er, når på døgnet kjøringen blir foretatt, hvor fort det blir kjørt, om strekningen er øde eller det var mye folk på gaten, om det er mange barn i området, om det er glatt, hvor langt det er kjørt. Interesseavveiningen vil i praksis være helt konkret. Spørsmålet om vilkårene for tilstrekkelig interesseovervekt er oppfylt eller ikke må foretas ut fra en bred interesseavveining der alle momenter i saken må vurderes.²²

Vi ser at både private og offentlige interesser kan ofres i nødrettssammenheng. I eksempelet under B ovenfor, hvor skiløperen under storm brøt seg inn i en privat hytte på Hardangervidda, er det en privat interesse som ofres. En annen sak er at skiløperen må betale erstatning for skadene hytten er påført ved redningshandlingen etter Skadeserstatningsloven av 13. juni 1969 nr. 26 § 1-4. Slike tilfeller hvor rene private interesser står mot hverandre, dvs. hvor offentlige interesser ikke er involvert, blir ikke behandlet nærmere i denne fremstillingen. Dette fremgår av fremstillingens tittel. Her vil det være en offentlig interesse som ofres fordi det er snakk om brudd på offentlige regler, nemlig Vegtrafikkloven.

²¹ Jfr. her Johs. Andenæs på side 185 og 186 og NOU 1992: 23 Ny straffelov – alminnelige bestemmelser på side 91.

²² Jfr. Kjell V. Andorsen på side 347 og Rt. 1999 s. 471 på side 473.

En tung privat interesse vil altså i visse tilfeller kunne ofre en offentlig interesse og dermed bli en lovlig nødrettshandling etter strl. § 47. Fartsoverskridelser og promillekjøring i den hensikt å få syke og skadde personer hurtig til legebehandling skjer fra tid til annen. Men det kan også være snakk om å redde sitt eller annens gods fra en fare, for eksempel flytting av en bil som en flom truer med å ødelegge. Det er altså, som det fremgår av tittelen på fremstillingen, ofring av offentlig interesse av private som er tema for denne fremstilling. Det er naturlig at slike inngrep blir begrenset mest mulig.

Bakgrunnen for dette er at respekten for offentlige forbud og påbud ikke skal bli undergravet. Det er derfor mulig at man må se det slik at offentlige interesser rent generelt veier tungt når private interesser og offentlige interesser står mot hverandre, og at det altså av preventive grunner stilles krav til privat interesseovervekt utover det normale før private etter en bedømmelse og beslutning kan gjøre inngrep i slike interesser.²³ Men når det er spørsmål om å ofre en offentlig interesse, kan det ligge slik an at det kreves større interesseovervekt på den private siden i det ene tilfellet enn i det andre. Vi kan ta parkering som et eksempel. Feilparkering kan være et alvorlig inngrep i den offentlige interesse. En parkering kan være meget trafikkfarlig. Da må det på vanlig måte stilles strenge krav til interesseovervekt på den private siden. Er feilparkeringen derimot svært kortvarig og mindre trafikkfarlig, kan kravet til en lovlig nødrettshandling være oppfylt. Se her Rt. 1962 s. 210. Et bankbud hadde parkert utenfor banken for å levere 70.000 kroner. Dette var i strid med et stoppforbud på stedet. Hensikten var å slippe å gå for langt med pengene fordi det hadde vært et ran der nylig. Budet ble frifunnet i byretten, og påtalemyndighetens anke over lovanvendelsen ble forkastet i Høyesterett.

6.2. Strl. § 47 anvendt på fremstillingens tema.

6.2.1 Innføring

Det er vanskelig å se noen annen måte å fremstille oppgavens tema på enn å ta for seg aktuelle høyesterettsdommer. Fremstillingen vil derfor få en sterk praktisk form fordi den hovedsakelig vil bygge på tilfeller som Høyesterett har fått seg forelagt. Det foreligger en del høyesterettspraksis på dette området. På denne måten vil man langt på vei kunne finne hva som er gjeldende rett på området. Det vil derfor bli plukket ut en del høyesterettsdommer for å prøve å vise hvilke krav som stilles for at det skal kunne foreligge en lovlig nødrettshandling etter strl. § 47. Av punkt 4.1 foran fremgår at det startet en viss økning av bilsalget på 1950-tallet i landet, og denne økning forsterket seg betydelig fra

²³ Jfr. Kjell V. Andorsen på side 247.

1960-tallet. Og det er derfor naturlig at også antallet av promillekjøringer ville øke, samt økning av tilfeller hvor nødrett i forbindelse med promillekjøring har kommet til Høyesterett. Vi skal derfor se på høyesterettsdommer over en relativt lang periode, fra 1940 og frem til i dag (2007). Disse dommene gir et relativt godt bilde av hva som er gjeldende rett på området.

Punkt 6 med underpunkter er hovedpunktet i fremstillingen. For å slippe dobbeltbehandling vil lovens krav bli behandlet samlet. Den videre fremstilling under dette punkt vil basere seg på hvilken linje Høyesterett har lagt seg på når det gjelder promillekjøring som nødrettshandling. I den anledning skal vi se på hvordan retten har anvendt de forskjellige vilkår i § 47 på vårt tema. Det gjelder ikke minst hva som ligger i vilkåret at faren må være uavvendelig på annen måte, noe Høyesterett har berørt nærmere i flere dommer.

Faren må være ”uavvendelig” på annen måte. Anvendt på vårt tema kan det synes som om promillekjøring kun kan aksepteres som straffri nødrettshandling når det ikke finnes noen som helst annen måte å avverge faren på. En fare kan nok ofte avverges på flere måter, men noen er neppe særlig rimelige å stille krav om. I tilfellet som nevnt under punkt 6.1 eksempel A kunne kanskje den friske fiskeren forbinde såret godt å følge den skadde til fots til nærmeste hus selv om dette var langt og en ikke risikofri opplevelse i kulde, storm og mørke og med store blødninger. Men ville dette være rimelig å forlange selv om de hadde en liten sjanse til å nå frem til nærmeste hus? Ordlyden i strl. § 47 er absolutt og kan tyde på at man må ofre egne verdier fremfor andres. Men verken rettspraksis eller teori har tolket strl. § 47 så strengt. Loven blir i praksis forstått slik at det ikke må være noen annen rimelig måte å avverge faren på. Loven blir altså ikke tatt helt å ordet her. En nødshandling kan være berettiget selv om faren kan avverges ved egen hjelp, hvis dette vil kreve uforholdsmessige anstrengelser eller omkostninger.²⁴ Å stille krav om at de to fiskerne skulle gi seg i vei slik til fots som nevnt her ville neppe være rimelig. Derfor er det mest sannsynlig at det ville foreligge nødrett i lovens forstand i dette tilfelle. Det er dette som synes vanskelig når det gjelder strl. § 47, nemlig å finne når det ikke er andre muligheter som bør utnyttes før man tyr til å avverge faren ved å promillekjøre i nødrettssammenheng. Og ofte trekker Høyesterett inn en helhetsvurdering i sin avgjørelse. Vurderingen blir helt konkret. Men ved å studere høyesterettspraksis vil man kunne danne seg et relativt godt bilde av hvordan gjeldende rett er her. Flere

²⁴ Jfr. Johs. Andenæs på side 182 og Henry John Mæland på sidene 103 og 104. Se også NOU 1992: 23 på side 90 under punkt 6.2.1.2.

Høyesterettsdommer berører nettopp spørsmålet om tiltalte burde ha avverget faren på annen måte enn ved promillekjøring.

6.2.2 Behandling av noen dommer hvor Høyesterett ikke har akseptert promillekjøring som nødrettshandling.

Det finnes en del dommer hvor Høyesterett ikke har akseptert promillekjøring som lovlig nødrettshandling. Under dette punkt vil noen slike dommer bli nærmere behandlet.

En slik sak er behandlet i Rt. 1940 s. 238. Det ble ringt hjem til en jordmor som ble bedt om å komme straks til Askim i jordmorpraksis for å assistere ved en fødsel. Det var ingen annen jordmor der den dagen. Til tross for at broren hadde drukket alkohol, satte han i gang å kjøre søsteren. På veien kolliderte han. Det fremgikk av herredsrettens dom at den ikke finner at det her kan foreligge nødstilstand som kan frita tiltalte for straff. Det var andre som kunne ha kjørt søsteren. Dessuten hadde hun førerkort og kunne ha kjørt selv. Videre: *”Den eventuelle fare det her kunne være er ikke på annen måte uavvendelig”*. Broren ble enstemmig dømt til fengsel i 24 dager i herredsretten etter Motorvognloven av 20. februar 1926 § 17 første og andre ledd for promillekjøring.

Anken til Høyesterett over straffeutmålingen ble forkastet, se Rt. 1940 s. 238. Flertallet i Høyesterett mente at det ikke forelå slike påtrengende omstendigheter som i særlig grad gjorde det unnskyldelig at domfelte tok på seg kjøringen. Poenget med denne dommen er altså å få frem at det var andre muligheter å bringe søsteren til Askim på som enkelt kunne velges. Når vi tar i betraktning hvor farlig det er for andre veifarende at noen promillekjører, er det for de aller fleste lett å være enige i denne kjøringen ikke kan være en lovlig nødrettshandling etter strl. § 47.

I en dom i Rt. 1950 s. 149 satt tiltalte sterkt beruset ved siden av sjåføren i forsetet på en bil. På toppen av en bakke stopper sjåføren bilen for å gå ut for å ta av seg jakken fordi han fant at det var for varmt i bilen. Sjåføren lot motoren gå, men satte på håndbremsen. Men håndbremsen fungerte dårlig, for bilen begynte å rulle av seg selv mens sjåføren stod utenfor. Han klarte ikke å komme seg inn i bilen igjen. Tiltalte satte seg da til rattet og førte bilen ca. 1,5km. før han ble stoppet av en annen bil, fjernet fra bilen og brakt til politiet. Tiltalte kunne ikke huske noe fra kjøreturen. *Herredsretten fant at tiltalte ikke var i en straffeutelukkende nødstilstand under kjøringen. En slik nødstilstand, mente retten kunne sies å foreligge idet bilen begynte å rulle, men måtte ansees å opphøre etter den tid som var nødvendig for å bringe vognen til å stanse. Denne tiden var langt overskredet ved at det ble kjørt 1,5 km.* Men herredsretten la avgjørende vekt på at kjøringen fant sted

under sterkt formildende omstendigheter. Tiltalte ble dømt i herredsretten etter Motorvognloven av 20. februar 1926 § 29 jfr. § 17 andre ledd til 21 dager ubetinget fengsel som da var lovens minimumsstraff. Påtalemyndighetene anket over straffeutmålingen, og i Høyesterett fikk han ubetinget fengsel i 45 dager. Han var dømt 3 ganger tidligere for promillekjøring, men likevel ville ikke Høyesterett utmåle mer enn 45 dager i fengsel. *Bakgrunnen for dette var de særegne omstendigheter kjøringen hadde foregått under og viste til herredsrettens domsgrunner. Høyesterett hadde altså ikke mer å bemerke til dommen i herredsretten.*

Poenget her er m.a.o. at promillekjøringen altså bare ville være straffri nødrettshandling hvis bilen ikke trillet lengre enn det som den nødvendigvis måtte for å få den stanset når tiltalte flyttet seg over til førersiden. Det er etter nødrettsbestemmelsen krav om at nødrettshandlingen er nødvendig. I dette tilfelle var det helt unødvendig å kjøre 1,5 km. I praksis må det antas at det i dette tilfelle kun kan være tale om noen få meter alt etter som hvor bratt bakken var. Men det er viktig her å merke seg at det ble tatt hensyn til sterkt formildende omstendigheter ved straffeutmålingen. Det er grunn til å tro at de formildende omstendighetene det her siktes til kan være at tiltalte helt uforvarende kom opp i en vanskelig og farlig situasjon som også uten hans inngripen kunne fått alvorlige konsekvenser.

Også i Rt. 1961 s.12 var nødvendighetskravet kommentert av retten. Tiltalte, som var påvirket kjørte sin kone, som var plaget av et alvorlig angstanfall til lege. Han påstod frifinnelse etter strl. § 47 med 1.11 i promille. Herredsretten hevdet at det var unødvendig for tiltalte å kjøre selv når han var påvirket. Det var gode muligheter til å få hustruen til lege med enten drosje, en annen bil eller legevaktbil, noe tiltalte ikke hadde gjort forsøk på. HR var ikke uenig i at det ikke forelå nødrett etter strl. § 47. Også her ble det stilt krav om å prøve andre muligheter før man kjører med promille i nødrettssammenheng.

I Rt 1962 s. 72 foreligger en sak som ikke er helt ulik saken i Rt. 1950 s. 149, som er delvis gjengitt foran. Eier av bilen, som hadde en promille på 1,82, satt foran som passasjer da føreren forlot bilen for å hente en tredjemann som skulle være med. Bilen begynte å trille ned en bakke med bare passasjeren i bilen. Da det var svært glatt måtte han la bilen trille med sakte fart fordi han ikke klarte å stoppe den. Bilen ble stående på tvers i en tilstøtende vei. Her hindret bilen trafikken, og tiltalte ville flytte den. Han valgte å rygge bilen over på høyre side av veien i den retning den videre reisen skulle foregå og kolliderte med en annen bil. Når han valgte dette alternativ måtte han krysse den trafikkerte kjørebane to ganger, og han rygget 20-25 m. Men det var to andre

alternativer han kunne valgt hvor det kun var nødvendig å flytte bilen en billengde for å få den ut av faresonen for den øvrige trafikk. Han ble derfor ikke frifunnet etter strl. § 47. Byretten mente at det forelå en situasjon som berettiget tiltalte å flytte bilen slik den stod plassert på tvers. Likeledes den distansen bilen måtte trille pga. av det glatte føret. Men det var unødvendig å velge det alternativet han valgte da han rygget bilen 20-25m. Høyesterett var ikke uenig i herredsrettens forståelse av strl. § 47. Også av denne dommen ser vi at det stilles krav om at den reddende handling må være nødvendig. Også her var det annen rimelig måte å avverge faren på. På dette grunnlag er det heller ikke her vanskelig å være enig med de to rettsinstanser.²⁵

I Rt. 1967 s. 302 var tiltalte sammen med fem andre på en hybel. Den ene av disse hadde tidligere på kvelden skadet den ene foten. Utover kvelden ble smertene voldsomme, foten hovnet sterkt opp, og alle var enige om at han straks måtte til sykehus. Alle hadde drukket, men det ble til at tiltalte, som hadde en promille på 1,30 kjørte. De hadde ingen telefon, men det var en bensinstasjon et stykke borte. Han kjørte til bensinstasjonen med den skadde. Her ringte han etter drosje og opplyste at det hastet fordi noen var skadet. Sentralen hadde ingen bil inne, men skulle prøve å skaffe en så snart som mulig. Tiltalte besluttet da å kjøre til sykehuset selv. Høyesterett mente at dette ikke var noen nødsituasjon. Tiltalte burde ha gjort mer for å få en annen person til å kjøre bilen eller få tak i en annen bil. Men Høyesterett mente at det var en helt særegen situasjon som skjedde ut fra aktverdige motiver og med et fornuftig formål. Derfor ble dommen på 7 måneder gjort betinget med 3 års prøvetid. Høyesterett viser igjen at det stilles store krav til å finne alternative måter å redde den skadde på enn å foreta promillekjøring. Det er heller ikke vanskelig å være enig også i denne dommen.

Som tidligere nevnt foreligger det en rekke dommer som omhandler vår tema. Disse fremgår av punkt 11.1 og 11.2. Det synes ikke nødvendig å gå inn på og gjengi deler av *alle* disse dommene for å kunne danne seg et godt bilde av gjeldende rett på området. Men det blir nødvendig i den videre fremstilling å plukke ut og gjengi deler av noen kanskje spesielt interessante dommer blant disse og gå nøyere inn på dem. Og ikke minst foreligger det noen få dommer hvor Høyesterett har akseptert at det foreligger

²⁵ Høyesterett hadde behandlet denne saken tidligere, jfr. Rt. 1961 s. 1094. Tiltalte ble den gangen frikjent med domsmennenes stemmer. Høyesterett opphevet dommen da det ikke tilstrekkelig klart fremgikk kjøringen var vurdert ut fra de vilkår strl. § 47 stiller opp. Se side 1095 i dommen.

nødrett i vår sammenheng. Disse skal vi se nærmere på under punkt 6.2.3.

I Rt. 1967 s. 302 finner vi dom som bør nevnes fordi dette var et tilfelle med særdeles formildende omstendigheter. Under en stor flom i Lillestrøm hadde tiltalte drukket alkohol. Han fikk hjelp av noen heimevernsfolk til å flytte bilen sin unna flommen. Men det gikk bare noen timer før også vannet nådde den nye plassen. Det hastet med å flytte bilen, for vannet steg meget hurtig. Han forsøkte å få ringt i nærliggende hus etter hjelp. Men han fant ikke folk i disse husene. Det viste seg at det var strøm- og telefonbrudd i området. Han satte seg da i bilen og kjørte bort for å få den til et trygt sted. Han ble tatt av politiet, og promillen var 2.88. Heller ikke i dette tilfelle fant hverken herredsretten eller Høyesterett at det forelå nødrett fordi kjøringen var unødvendig. Retten mente at han kunne gått til Lillestrøm Sentrum for å få hjelp av heimevernet og vanlige soldater som hadde til oppgave å hjelpe folk under flommen. Og disse visste tiltalte om. Men både herredsretten og Høyesterett mente at det forelå *særdeles formildende omstendigheter*, og i Høyesterett ble han kun idømt en ubetinget bot på kr. 300,-. Retten mente at skaderisikoen under kjøringen var minimal for andre personer og gods fordi veien var sperret. Dessuten anførte retten at vannet steg meget hurtig, det var delvis telefonavbrudd, folk hadde forlatt sine boliger og det gjaldt å redde den verdi bilen representerte. Her viser retten at avgjørelsen bygger på en helhetsvurdering av hele forholdet. Det er god grunn til å tro at den lave faren med kjøreturen for ”person eller gods” har spilt en ikke uvesentlig rolle i avgjørelsen dvs. den lave straffen. Begge rettsinstanser viste til strl. § 56 nr. 1a om overskridelse av nødrett. Etter denne paragraf kan retten sette ned straffen under strafferammen og til en mildere straffart. Men igjen viser Høyesterett, og også herredsretten, at det stilles relativt store krav til å finne andre måter og foreta redningshandlingen på enn å promillekjøre.

Også Rt. 1994 s. 1407 bør kort nevnes. Tiltalte overtok kjøringen da hans kone fikk astmaanfall midt inne i Vålrengtunnelen. De hadde en pustemaskin hjemme, ca. tre km derfra. Høyesterett var enig i at det var en akutt og vanskelig situasjon. Spørsmålet var om faren kunne ha vært avverget på annen måte enn ved at han overtok kjøringen med en promille på minst 1,60. Det var stor trafikk og mulighet for hjelp fra andre. I tillegg var det SOS telefon i tunnelen. Høyesterett mente at han i alle fall burde søkt hjelp av andre da han kom ut av tunnelen. Så sier første voterende videre: ”*Etter min syn kan det reises tvil om det kan bebreides den domfelte at han ikke ble stående og vente på hjelp mens bilen befant seg i Vålrengtunnelen*”. M.a.o. var det en viss mulighet for at kjøringen ut fra tunnelen i denne

konkrete situasjonen kunne ha blitt akseptert av Høyesterett som en lovlig nødrettshandling etter strl. § 47.

Felles for de høyesterettsdommer som er trukket frem og sagt noe om her er at promillekjøring *ikke* har vært akseptert av Høyesterett som en lovlig nødrettshandling. Spørsmålet er nå hvor mye som skal til før det er lovlig å promillekjøre for å redde person eller gods. Det finnes eksempler på at HR har akseptert promillekjøring som nødrettshandling. Men i forhold til de høyesterettsdommer som har behandlet temaet er de meget få. Det er nødvendig og naturlig i denne fremstillingen å se også litt nærmere på disse få dommene.

6.2.3 Behandling av noen dommer hvor Høyesteretts har akseptert promillekjøring som en lovlig nødrettshandling etter strl. § 47.

Den første vi skal se på finner i Rt. 1973 s. 1406. Tiltalte var en 18 år gammel skoleelev. Han hadde drukket noen flasker juleøl. Han var sammen på gaten med en kamerat da en bil med to ungdommer stoppet. De to ble med i bilen da de skulle på samme fest. Da de kom frem, ville føreren og hans passasjer videre, og da viftet føreren med en kniv og forlangte at tiltalte kom inn i bilen igjen. Han gikk da inn igjen i bilen. Seinere ble han spurt om han kunne kjøre bil. Svaret var nei, men han ble likevel henvist til førersetet. Tiltalte nektet fortsatt. Tiltalte satte på bremsen og det oppstod en del krangel. Tiltalte kjørte da ca. 500m kl 0400-0500 om morgenen. Bilen stoppet da fordi den var tom for bensin. Alle gikk da ut av bilen, og tiltalte og hans venn klarte å stikke av og tilkalle lensmannen. Tiltalte hevdet at han følte seg truet og tvunget til å være med i bilen og kjøre den. De to domsmennene i Herredsretten mente det forelå nødrett noe fagdommeren ikke mente fordi han ikke festet lit til tiltaltes forklaring om at han følte seg tvunget eller truet til å kjøre. De to domsmennene var ikke uenig i tiltaltes vurdering av situasjonen, dvs. at de to var så farlige og desperate at det var et meget mindre onde å kjøre noe påvirket så tidlig på morgenen på en så lite beferdet vei enn det en kunne risikere av vold ved å nekte å kjøre bilen. De to domsmennene mente videre at situasjonen i sin helhet måtte fortone seg som farlig eller i hvert fall uviss for tiltalte selv om han ikke direkte var truet med kniv eller at det ikke var fremsatt verbale trusler. Derfor måtte situasjonen berettige tiltalte til å kjøre for på den måten å unngå å bli utsatt for vold. Dessuten var hensikten prøve å komme seg bort fra biltyvene. Og det var ikke ført bevis for at de kunne stikke av tidligere. Høyesterett mente at herredsrettens flertall hadde tolket strl. § 47 riktig idet den var enig med flertallet i herredsretten i *at tiltalte ikke stod overfor noen*

valgmuligheter og at faren ikke kunne avvendes på annen måte. Og i det konkrete tilfelle kunne det ikke sies at tiltalte ved å kjøre bilen utsatte de andre for noen særlig fare eller at han skapte noe vesentlig risikomoment for mulig annen trafikk.

Denne dommen synes viktig. For her er Høyesterett enig i at det ikke var noen annen rimelig måte å avverge faren på. Kravene er som vi har sett foran meget høye til å finne alternative måter å avverge faren enn å promillekjøre. Men hadde Høyesterett vært enig i at det ikke var noen annen rimelig måte å avverge faren på hvis kjøringen hadde fortonet seg atskillig farligere enn i dette tilfellet? Sannsynligvis ikke. Grunnen til det er denne helhetsvurderingen som legges til grunn i de konkrete tilfeller. Sett nå at denne kjøreturen skjedde på en motorveg eller i et strøk med lekende barn ved en skole og at tiltalte hadde høy promille. Her kommer proporsjonalitets-vurderingen inn, se foran under punkt 6.1. Og det stilles store krav til interesseovervekt, for det er bare når faren for ham selv er *særdeles betydelig i forhold* til den skade som han kan forvolde ved kjøringen at kravet er oppfylt. Faren for ham selv var nok ganske stor for å bli utsatt for vold hvis han ikke kjørte, men det er også svært viktig at kjøringen medfører lav risiko for andre, slik den gjorde i dommen. Hvis det var en omgang med juling han risikerte, var det mulig at det måtte kreves at han valgte å ta i mot julingen fremfor å sette andres liv på spill hvis det f. eks. var kjøring på en motorvei som var aktuelt. Helhetsvurderingen ville da fått den betydning at faren ikke på annen måte var uavvendelig. Var det livet hans som var truet, ville man nok akseptert noe større fare med kjøringen for andre. Og i vårt tilfelle i dommen her var faren ved kjøringen relativt liten samtidig som faren for direkte vold av to biltyver som ble betraktet som farlige og desperate. Men finnes det andre rimelige måter å avvende faren på har det ofte av høyesterettspraksis fremgått at det ikke spiller så stor rolle at risikoen med kjøringen har vært lav. Dette fremgår bl.a. av Rt. 1967 s. 302 om bilen som var truet av flom i Lillestrøm, se foran under punkt 6.2.2. Høyesterett mente at skaderisikoen var minimal i den dommen fordi han kjørte på en vei som var sperret for trafikk. Men han *kunne* valgt en annen løsning. Faren var altså ikke på annen måte uavvendelig i den dommen fra 1967, se omtalen foran om denne dommen. Se dog Rt. 1984 s. 1 som skal behandles seinere.

I Rt. 1983 s. 58 kjørte en mann med 2.02 i promille sin søster til sykehus kl 0200 natt til 1. påskedag. Det kunne iflg. Høyesterett ikke bebreides tiltalte som uaktsomt at han trodde at søsteren hadde fått et livstruende hjerteanfall da hun helt plutselig hadde fått kraftige smerter i brystet. Denne

uaktsomhetsvurderingen vil bli litt nærmere behandlet under punkt 6.2.4. Han hadde prøvd i en halv time å ringe til drosjesentral, legevakt og sykehus uten å få forbindelse. Han kjente ingen av naboene i rekkehuset hvor det overalt var mørkt. Han regnet med at de var på påskeferie. Søsteren ble fort enda dårligere, og han vurderte det slik at det hastet svært med å få legehjelp til henne. Han kjørte da de 2km til sykehuset, her ble han tatt fordi han skadet bilen og inngangen til sykehuset. Poenget med denne dommen er at faren med kjøringen måtte anses som liten i forhold til at det ikke var uaktsomt av han å vurdere det slik at det var livsviktig med øyeblikkelig legebehandling. Faren var på annen måte uavvendelig ved at han ikke hadde annen rimelig måte å skaffe henne hjelp på. Og omstendighetene berettiget han her til å anse faren for henne som særdeles betydelig i forhold til den skade hans kjøring kunne føre til. Om aktsomhetsvurderingen, se nærmere punkt 6.2.4. Heller ikke denne dommen er det vanskelig å være enig i.

I alle de dommene vi har sett på foran har altså Høyesterett stilt meget strenge krav til å finne alternative måter å avverge faren på enn å promillekjøre. Faren har mao. ikke vært uvavvendelig på annen måte.

Den neste dommen vi skal se på her under punkt 6.2.3, Rt. 1984 s. 1, er i denne sammenheng viktig og bør derfor ikke utelates. Et ektepar og deres ett år gamle sønn kjørte i fjellveggen og bilen ble stående på tvers i veien. Sønnen og hustruen ble svært oppskaket av ulykken. Hustruen kjørte da mannen hadde drukket alkohol. Promillen viste seg senere å være 1,71. Da mannen mente at bilen slik den stod i veien representerte en vesentlig trafikkrisiko, kjørte han den ut i veikanten etter at de to andre hadde gått ut av bilen. Like etter kom det en annen bil som satte på nødlys og parkerte like bak tiltalte bil. Føreren anmodet tiltalte om å parkere 70m lenger fremme på en rasteplass da plasseringen av bilen i veikanten innebar en vesentlig fare. Tiltalte kjørte da bilen svært sakte (krypfart) de 70m. De to legdommerne i herredsretten mente det forelå nødrett, noe fagdommeren var uenig i. Også fire av dommerne i Høyesterett var enig i at det forelå nødrett. Den femte var enig med fagdommeren i Herredsretten i at det ikke forelå nødrett. Da anken bare gjaldt kjøringen de 70m fra veikanten til rasteplassen, var det dette spørsmål Høyesterett tok stilling til. Spørsmålet i denne saken er først og fremst om tiltalte hadde alternative måter å avverge faren på. Flertallet i Høyesterett sa i denne saken: ”...og under de rådende forhold er jeg enig med herredsretten i at det ikke var uaktsomt av ham å kjøre uten å vurdere alternative muligheter. Jeg tilføyer at kjøringen, iflg. herredsretten, medførte minimal risiko for uhell, det vil si en risiko som var

ubetydelig sammenlignet med faren ved å lå bilen bli stående”.

Risikoen ved flyttingen var ubetydelig, men risikoen var også svært liten ved å flytte bilen i dommen nevnt foran om flommen i Lillestrøm, Rt. 1967 s. 302, se under punkt 6.2.2 foran. Og i den dommen ble det ikke frifinnelse. Men det er likevel en forskjell på disse to dommene. I Rt. 1984 s. 1 var det stor fare for andre veifarende og tiltaltes familie som satt oppskaket i bilen å la bilen bli stående i veikanten. Iflg. et vitne, som var lensmannsbetjent, kunne det oppstå alvorlige ulykkessituasjoner slik bilen stod i veikanten hvis det kom trafikk i begge retninger på grunn av siktforholdene og føret på stedet. Faren for alvorlig skade på både mennesker og materiell, ja i verste fall dødsulykke var stor i 1984-dommen slik forholdene er beskrevet der. Dessuten var det et moment at tiltalte var svært oppskaket pga. av kollisjonen med fjellveggen, et uhell han var helt uten skyld i. I 1967-dommen var faren for *stor* skade som truet, dvs. flommen som truet bilen, relativt liten når vi sammenligner med hva bilen i veikanten kunne forårsake av skade i 1984-dommen. Dvs. når vi stiller de to sakene opp ved siden av hverandre og sammenligner dem.

Det kan se ut til at flertallet i Høyesterett har stilt mindre krav til tiltalte å finne alternative løsninger pga. den meget stor faren for skade som truet samtidig med at han hadde grunn til å være svært oppskaket i 1984-dommen. Tiltalte handlet spontant for å få sin kone og barnet bort fra faresonen etter å ha blitt orientert av føreren som kom til at parkeringen i veikanten var farlig. Flertallet i Høyesterett mente altså at det ikke var uaktsomt av tiltalte i denne situasjonen at han spontant besluttet å flytte bilen de 70m. Andre voterende var uenig. Han hevdet at *kjøringen ikke var rettmessig hvis tiltalte hadde en reell mulighet for å få en annen til å flytte bilen til rasteplassen*. Dette er et viktig poeng her. Det fremgår at tiltalte ikke engang har vurdert å spørre føreren av den andre bilen om han kunne flytte den. Hans kone var sjokkert og kunne ikke flytte bilen. Det var også trafikk i området, og han prøvde ikke å stoppe andre biler for å få hjelp til å flytte bilen. Derfor virker ikke det slik at lovens kriterium er oppfylt. Faren virker ikke på annen måte uavvendelig på rimelig måte slik loven krever. Det er ikke lett å forstå resonnementet og konklusjon til flertallet i Høyesterett og herredsretten i denne dommen, en dom jeg personlig er uenig i. Jeg finner det naturlig å være enig med andrevoterende og fagdommeren i herredsretten, som altså begge var i mindretall. Jeg mener det må bebreides tiltalte som uaktsomt, selv om han var i en presset situasjon, å ikke vurdere i det hele tatt spørsmålet om å få en annen til å flytte bilen de 70m *når muligheten var så stor som her til å få*

sjåføren i bilen som parkerte bak tiltaltes bil til å flytte bilen til rasteplassen. Vegtrafikkloven § 31, jfr. § 22 rammer også den uaktsomme handling. Og det ville neppe heller tatt noe lengre tid. Etter min mening har Høyesterett stilt for små krav til aktsomhet i dette tilfelle. Som tidligere nevnt må det skje en helhetsvurdering av den foreliggende situasjon der en rekke momenter trekkes inn. Det har selvsagt Høyesterett gjort også her.

Spørsmålet her er hvordan vi skal lese denne dommen når det gjelder hvilke krav som skal stilles til tiltalte til å finne andre løsninger enn å promillekjøre. Faktum i denne saken var at tiltalte var svært *oppskaket* og handlet av den grunn spontant, det var *stor fare for stor skade* ved å lå bilen bli stående og risikoen med å flytte bilen av tiltalte var *ubetydelig*. Et stykke på vei vil sikkert de fleste å være enig i at kravet i et slikt tilfelle til å finne alternative løsninger kan senkes en del. I en slik presset situasjon som han var i, kan det f.eks. neppe forventes av han at han skulle søke hjelp fra andre ved å forlate bilen og familien. For det er på annen *rimelig* måte faren ikke må kunne avvendes i strl. § 47.

Det er selvsagt aldri noe fasitsvar i slike tilfelle. Avgjørelsen må alltid bli helt *konkret*. Derfor kan det være momenter i saken som ikke direkte er nevnt som kan være med å avgjøre at kravet til at det foreligger nødrett er innfridd. Høyesterett nevner nemlig på side 2 i dommen at det *under de rådende forhold* ikke var uaktsomt av tiltalte ikke å vurdere andre alternativer. Videre hevdet Høyesterett at *alle forhold tatt i betraktning* var kravet til en rettmessig nødrettshandling oppfylt. Da kan det ikke ses bort fra at retten har ment at det ikke kunne bebreides tiltalte at han straks kjørte bilen de 70m da han fikk informasjon fra den andre føreren om hvor stor risikoen for ulykke var, fordi det var da stor grunn for tiltalte å anta at *også hans kone og barn* var utsatt for stor fare. Dette kan være *ett* vesentlig moment som kan ha gjort han oppskaket og talt til hans fordel i denne saken. For det er all grunn til å tro at enhver far (eller mor) kan bli betydelig oppskaket når ens egen familie er truet av en fare slik som her. I tillegg var han oppskaket etter kollisjon med fjellveggen, en hendelse som han helt uten skyld var kommet ut for. Dessuten hadde han pådratt seg et kutt i pannen. Tiltalte var altså i en situasjon hvor flertallet i Høyesterett ikke fant grunn til å kreve av han at han skulle vurdere å spørre en person som stod like ved han om å flytte bilen 70m, selv om dette måtte betraktes som en særdeles enkel måte å få bilen bort på for tiltalte i stedet for å promillekjøre. Vi kan mao. få situasjoner hvor promillekjøring blir en lovlig handling etter strl. § 47 selv om man har en svært nærliggende måte å handle på som kan løse problemet uten å promillekjøre. I visse situasjoner vil altså kravet til aktsomhet

kunne stilles svært lavt. Slik må vi lese denne dommen. Kravet til å finne andre løsninger er ikke bare senket her. Det er i denne saken overhodet ikke stilt krav til tiltalte om å prøve finne andre løsninger enn å promillekjøre. Det er neppe grunn til å tro at det er den oppskakete tilstanden alene, som tiltalte befant seg i etter kollisjonen med fjellveggen, som er årsaken til at et slikt krav ikke ble stilt. Etter alt å dømme er nok dette et *vesentlig moment* som taler for en lovlig nødrettshandling her slik Høyesterett uttaler seg, se foran. Men det er ingen tvil om at det er hele saksforholdet sett under ett som ble vurdert av retten. Det svært store skadepotensialet ved bilens plassering og den lave risikoen ved tiltaltes kjøring var nok også vesentlige momenter som talte for en lovlig nødrettshandling her. Derfor vil nok noen mene at kravet alt i alt til en lovlig nødrettshandling etter strl. § 47 er innfridd i denne saken. Men etter min oppfatning er altså denne dommen feil, se det som er sagt om dette foran.

6.2.4 Aktsomhetvurderingen

Det er ofte slik at føreren i saker om promillekjøring, hvor nødrett etter strl. kan være aktuelt, ofte kan bli oppskaket eller oppjaget slik vi f. eks. så i dommen ovenfor i Rt. 1984 s. 1. Og når føreren er i en slik tilstand, kan han lett feilvurdere situasjonen. Han kan da tro at faren for skade er større enn den i virkeligheten er. Det er viktig å nevne at det er førerens oppfatning av situasjonen i *gjerningsøyblikket* som er avgjørende for om handlingen er aktsom eller ikke. Dette ser vi av uttrykket i strl. § 47 ”*naar Omstendighetene berettigede ham til at anse...*”. Bare hvis førerens oppfatning av situasjonen i gjerningsøyblikket kan sies å bygge på en aktsom vurdering, vil det bli lagt til grunn at han har handlet aktsomt. Spørsmålet er altså om en eventuell feilbedømmelse av situasjonen kan bebreides føreren som uaktsom, jfr. strl. § 42 andre ledd. Det må her nevnes at det ikke har betydning for denne vurdering at han er selvforskyldt beruset. Han vil bli bedømt som om han var edru, jfr. strl. § 42 tredje ledd. Når man er beruset, kan det skyldes beruselsen at man tar feil av situasjonen. Dersom man, når noen blir akutt syk, straks kjører vedkommende til legevakten i beruset tilstand, kan det hende at man i edru tilstand burde sett at vedkommende ikke var så syk at dette var nødvendig, slik at man i stedet for eksempel burde valgt å bestille drosje til den syke, se her Rt. 1975 s. 6. på side 7. Se også Rt. 1990 s. 247 hvor Høyesterett på side 248 sier at domfelte må bedømmes ut fra hvordan de ville oppfatte situasjonen dersom de ikke var påvirket.

I Rt. 1962 s. 72 viste Høyesterett på side 74 til strl. § 42 andre ledd. Sistnevnte dom er omtalt foran under punkt 6.2.2. Føreren hadde her tre alternativer å velge mellom når det

gjaldt å flytte bilen slik den var plassert i veien til fare for annen trafikk. Byretten mente at det forelå omstendigheter som gjorde føreren berettiget til å flytte bilen til tross for at han var påvirket. Han hadde altså en handlefrihet innenfor visse grenser. Han valgte å rygge bilen 20-25m, noe byretten mente var unødvendig da det forelå enklere og mindre farefulle måter å gjøre dette på. Byretten mente at denne feilbedømmelsen av situasjonen som var årsaken til overskridelsen av handlefriheten kunne bebreides føreren som uaktsom, noe Høyesterett ikke var uenig i. Dette var før Vegtrafikkloven av 18. juni 1965 trådte i kraft. I dette tilfelle var det Lov om motorvogner av 20. februar 1926 § 17 første ledd jfr. § 29 som fikk anvendelse. Som det fremgår av denne lovs § 17 første ledd var også den *uaktsomme* overtredelse straffbar. I dag fremgår det av vtrl. § 31 første ledd at også den uaktsomme overtredelse er straffbar.

I dommen i Rt. 1984 s. 1, som er kommentert foran, fant altså Høyesterett at føreren ikke hadde vært uaktsom selv om han ikke engang vurderte å få hjelp av føreren som kom til. Som det var nevnt der må hele den vanskelige og farlige situasjonen han var i ses under ett, og da kan nok noen forsvare at han handlet aktsomt. Når vi ser på hendelsesforløpet i de to sistnevnte dommene ser vi at føreren i 1962-dommen ikke på noen måte var i en slik vanskelig situasjon som i 1984-dommen. Spørsmålet om det foreligger uaktsomhet vil være helt konkret. Det vil nok aldri bli helt enkelt å si helt hvor grensen for uaktsomhet går i slike tilfeller som her. Men et normalt utgangspunkt for normen vil være hvordan en forstandig og omtenkssom bilfører ville ha opptrådt i situasjonen. Dette kan også Rt. 1983 s. 58 være et eksempel på. Dommen er kommentert foran under punkt 6.2.3. Broren, som var påvirket, kjørte søsteren som helt plutselig hadde fått kraftige smerter i brystet til sykehus.

Legen som mottok søsteren på sykehuset var oppnevnt som sakkyndig i herredsretten. Han avga en skriftlig vurdering hvor han uttalte at han forstod at det for en *medisinsk ukyndig* kan ha vært vanskelig å vurdere om søsteren virkelig var syk og trengte øyeblikkelig behandling. Dette er et viktig poeng i denne dommen. Med mindre det foreligger andre opplysninger, må broren som kjørte betraktes som en vanlig, omtenkssom og forstandig bilfører når normen for aktsomhet her skal fastsettes. Det vil i dette tilfelle altså foreligge en objektiv norm for forsvarlig opptreden. De aller fleste vil være enig i at det ikke kan bebreides broren som uaktsomt å vurdere søsteren som alvorlig syk når hun hadde slike symptomer, og at hun da trengte øyeblikkelig hjelp. Ingen kan selvsagt kreve at han skulle ha medisinske kunnskaper om dette. Men hvordan ville dette stilt seg hvis broren helt tilfeldig hadde vært lege eller hjertespesialist? Da ville nok

neste spørsmål bli om han kunne ha funnet ut på stedet om dette var alvorlig. Kunne han uten særlige problemer ha funnet ut på stedet at dette ikke var farlig, kunne han selvsagt ikke ha promillekjørt til sykehuset. I det tilfellet ville hans kunnskaper fått betydning, og vi måtte da i dette konkrete tilfelle fått en subjektiv bedømmelse av om han var aktsom.

7 Kort om forholdet mellom strl. §§ 47 og 48

Som vi har sett foran under punkt 5.1 er det 3. manns interesse som blir ofret ved promillekjøring i nødrettssammenheng, nemlig det offentliges interesse. Hvis jeg blir angrepet og forsvarer meg mot angriperen er dette nødverge etter strl. § 48. Men hvis jeg griper naboens blomstervase å forsvare meg med, forligger også nødrett etter strl. § 47. På samme måte vil det være nødrettsbestemmelsen som må benyttes hvis jeg bruker bilen for å komme meg unna en gjeng som angriper meg. Her er det altså 3. manns interesse som blir ofret, altså det offentliges. En slik sak er gjengitt i Rt. 1979 s. 429. Her var tiltalte angrepet av en gjeng på 8-10 personer. Han var påvirket av alkohol da han satte seg i bilen og kjørte bort for komme unna gjengen. Han ble frifunnet for straff i herredsretten etter strl. § 48 om nødverge. Høyesterett opphevet enstemmig herredsrettens dom. Førstevoterende hevdet: *"Rettmessigheten av tiltak som settes i verk for å avverge angrep, og som ikke er rettet mot angriperen, må bedømmes etter nødrettsregelen i § 47"*. En lignende dom finner vi Rt. 1985 s. 393. Også her ble tiltalte først frifunnet, nå i Oslo byrett. Også denne dommen ble opphevet da tilfellet iflg. Høyesterett måtte vurderes etter strl. § 47. En viktig forskjell mellom strl. § 47 og strl. § 48 er at man kan bli straffri etter § 48, siste ledd hvis grensene for nødverge er overskredet og hvis overskridelsen har funnet sted alene pga. en ved angrepet fremkalt sinnsbevegelse eller bestyrtelse. En slik bestemmelse har strl. § 47 ikke. Men straffen kan settes ned vedrørende begge bestemmelser når grensene for nødrett og nødverge er overskredet jfr. strl. § 56 a.

8 Avsluttende bemerkninger

Som vi har sett foran av de dommene som er omhandlet der, og som det fremgår av resten av dommene under punkt 6.1, har Høyesterett stilt strenge krav for å anse promillekjøring som en rettmessig nødrettshandling etter strl. § 47. Det er

ingen grunn til å tro at denne strenge praksis ble endret med dommen i Rt. 1984 s. 1, se om denne dommen som er omhandlet ovenfor under punkt 6.2.3. Som det fremgår av den dommen, var tilfellet litt spesielt, og dessuten har Høyesterett opprettholdt den strenge praksis i de senere dommene som er avsagt om dette temaet.

I min søken etter dommer fra Høyesterett som har behandlet fremstillingens tema, har jeg ved gjennomgang av Rettstidende for alle de årene som kan være interessant i denne sammenheng kun funnet de dommene som er gjengitt under punkt 6.2.3 hvor Høyesterett har akseptert promillekjøring som lovlig nødrettshandling. Av det totale antall dommer som kan sees å ha vært behandlet av Høyesterett vedrørende promillekjøring i nødrettssammenheng, synes det forsvarlig å anslå at Høyesterett har akseptert promillekjøring som lovlig nødrettshandling i ca. 10% av tilfellene.²⁶ Det er interessant at det bare kan sees å foreligge tre slike dommer. En viktig årsak til at det finnes så få slike dommer fra Høyesterett er behandlet under punkt 6.1 under Proporsjonalitet. Her fremgår at det av preventive grunner stilles krav til privat interesseovervekt utover det normale før private kan gjøre inngrep i offentlige interesser.

En annen viktig årsak er den svært store faren som er forbundet med å kjøre motorvogn i påvirket tilstand. Dette er et meget kjent fenomen. Selv ved lavpromille starter en påvirkning på kroppen. Allerede ved en promille på 0,2 er øyets evne til å fokusere hurtig og til å omstille seg fra lys til mørke redusert. Og ved 0,5 i promille vil evnen til å oppfatte situasjoner og å reagere presist begynne å bli redusert. Ved 0,8 i promille: Nedsatt koordinasjonsevne og økt reaksjonstid. Ved 1,0 i promille: Oppmerksomheten og konsentrasjonsevnen er svekket, begynnende tretthet, nedsatt balanse og bevegelsesevne. Ved 1,5 i promille: Bevegelsen nedsatt, sløret tale. Ved 2,00 i promille vil det inntre forgiftningssymptomer, og selvkontrollen vil opphøre. Ved 3,0 promille: Ingen kontroll med urinblæren, fare for bevisstløshet.²⁷ Det er neppe noe ukjent fenomen for en eneste bilfører at faregraden og ulykkesfrekvensen øker kraftig i takt med økningen av promillen. Som eksempel på at forholdsvis lav promille er farlig kan nevnes at bilførere i aldersgruppen 18-24 år med en promille på mer enn 0,5 har over ni hundre ganger så stor risiko for å bli drept i trafikken enn førere i samme aldersgruppen som har mindre enn 0,5 i

²⁶ Se punktene 11.1 og 11.2.

²⁷ Kilde: Sosial- og helsedirektoratet. Finnes på internett under: "ung.no – offentlig informasjon for ungdom" deretter "alkohol", deretter "Promille" (trykk: les mer).

promille.²⁸ Samtidig må vi også tenke på hva faren ved promillekjøring representerer for *andre uskyldige veifarende*. Høyesterett har derfor stilt store krav til at bilførere finner andre måter å redde et gode på enn å kjøre med promille. På bakgrunn av den svært store faregraden med promillekjøring er nok dette noe de aller fleste også vil være enig i. Den praksis som Høyesterett har lagt seg på her kan altså neppe sies å være for streng.

I den nye strl. av 20. mai 2005 nr. 28 er det bli foretatt lovendringer. Straffelovkommisjonen foreslo først en endring i NOU 1992: 23 hvor uttrykket ”*særdeles betydelig*” i strl. § 47 skulle endres til at skaderisikoen veier ”*betydelig tyngre*”²⁹ i den nye strl. Dette gjelder verdien av det godet kombinert med den faregraden som ved nødrettshandlingen søkes reddet, se punkt 6.1 foran under Proporsjonalitet hvor dette er nærmere behandlet. En slik endring vil få den konsekvens at kravet til interesseovervekt ville bli senket en del. Justis- og Politidepartementet foreslo en noe mindre utvidelse enn den nye Straffelovkommisjonen.³⁰ Her ble det foreslått å bruke uttrykket *langt større* om skaderisikoen i stedet for *betydelig tyngre*. Departementets forslag ble vedtatt av Stortinget. Lovteksten i den nye strl. § 17 lyder:

En handling som ellers ville være straffbar, er lovlig når

a) den blir foretatt for å redde liv, helse, eiendom eller en annen interesse fra en fare for skade som ikke kan avverges på annen rimelig måte, og

b) denne skaderisikoen er langt større enn skaderisikoen ved handlingen.

Her ble det altså foretatt en realitetsendring. Lovendringen vil resultere i at en handling som blir foretatt for å redde et gode lettere kan bli en lovlig nødrettshandling fordi uttrykket i strl. § 47 ”*særdeles betydelig*” stilte større krav til interesseovervekt når det gjelder det godet som søkes reddet. Kravet til interesseovervekt er altså nå senket.

Ellers blir det nå kodifisert i den nye strl. § 17 at en nødrettshandling ikke bare er straffri, den vil også være lovlig. I tillegg er uttrykket ”*på annen rimelig måte*” tatt inn i den nye strl. § 17 i stedet for ”*en paa anden Maade*”

²⁸ Kilde: Glad og Vaas 1993. Gjengitt av transportøkonomisk Institutt (tøi). Finnes på internett under ”Glad og Vaas”, deretter ”lovregulering av promillekjøring”.

²⁹ Jfr. NOU 1992: 23 på side 91 og 92. Den nye straffelovkommisjonen videreførte dette forslaget i NOU 2002:4, Straffelovens delutredning VII § 3-4 på side 216.

³⁰ Jfr. Ot.prp. nr. 90 (2003-2004) på side 418 flg.

uafvendelig fare". Også dette er en kodifisering av gjeldende rett.³¹

Hvordan ovennevnte realitetsendring vil endre dagens rettilstand vedrørende oppgavens tema, gjenstår å se. Som nevnt ovenfor er kravet til interesseovervekt senket noe. Derfor *kan* det skje at det skal litt mindre til at promillekjøring kan bli en lovlig nødrettshandling enn tidligere når den nye loven trer i kraft. De lege ferenda bør dette skje med stor forsiktighet pga. den meget store faren promillekjøring utgjør både for personer og gods.

³¹ Se det som er sagt under punkt 6.2.1 siste avsnitt foran.

9 Litteraturliste

Andenæs, Johs.; Alminnelig strafferett, 5. utgave. Oslo 2004, (2. opplag 2005) ved Magnus Matningsdal og Georg Fredrik Rieber Mohn.

Andersen, Kjell V.; Strafferettslig nødrett. Oslo 1999.

Engstrøm, Bjørn; Vegtrafikkloven og trafikkreglene. Kommentartutgave. 4. utgave. Oslo 2004.

Matningsdal, Magnus; Promillekjøring og etterfølgende alkoholnyttelse. Vilåårene for straff. Bergen 1981.

Mæland, Henry John; Innføring i alminnelig strafferett, 3. utgave. Bergen 2004.

Olsen, Leif N. Olsen; Vegtrafikkloven med kommentarer, trafikkjuridisk håndbok 1, 2. utgave. Oslo 2001.

10 Lovforarbeider

NOU 1992: 23, Ny straffelov – alminnelige bestemmelser. Straffelovkommisjonens delutredning V.

NOU 2002: 4, Ny Straffelov. Straffelovkommisjonens delutredning VII.

Ot.prp. nr. 23 (1964-1965). Om vegtrafikklov.

Otp.prp. nr. 90 (2003-2004). Om lov om straff.

11 Domsregister

11.1 Oversikt over dommer hvor Høyesterett ikke har akseptert promillekjøring som nødrettshandling etter strl. § 47.

Rt. 1940 s. 238
Rt. 1950 s. 149
Rt. 1954 s. 853
Rt. 1961 s. 12
Rt. 1961 s. 1094
Rt. 1962.s. 72
Rt. 1967 s. 302
Rt. 1967 s. 1312
Rt. 1970 s. 762
Rt. 1971 s. 435
Rt. 1975 s. 6
Rt. 1977 s. 680
Rt. 1977 s. 960
Rt. 1979 s. 429
Rt. 1980 s. 269
Rt. 1980 s. 1422
Rt. 1981 s. 827
Rt. 1981 s. 1150
Rt. 1984 s. 840
Rt. 1985 s. 1
Rt. 1985 s. 393
Rt. 1986 s. 237
Rt. 1987 s. 792
Rt. 1988 s. 449
Rt. 1989 s. 898
Rt. 1990 s. 247
Rt. 1994 s. 1407
Rt. 1999 s. 471

11.2 Oversikt over dommer hvor Høyesterett har akseptert promillekjøring som nødrettshandling etter strl. § 47

Rt. 1973 s. 1406
Rt. 1983 s. 58
Rt. 1984 s. 1

11.3 Oversikt over noen høyesterettsdommer som belyser hva som er føring av motorvogn etter vtrl. § 22 første ledd første punktum.

Rt. 1939 s. 252
Rt. 1947 s. 341
Rt. 1948 s. 292
Rt. 1957 s. 771
Rt. 1998 s. 1070
Rt. 1985 s. 380
Rt. 1998 s. 1260

11.4 Noen høyesterettsdommer som omhandler begrepet motorvogn i vtrl. § 22 første ledd første punktum.

Rt. 1954 s. 954
Rt. 1958 s. 392
Rt. 1959 s. 1331

11.5 Høyesterettsdom vedrørende parkering som nødrettshandling.

Rt. 1963 s. 210

11.6 Høyesterettsdommer vedrørende forsøk på promillekjøring.

Rt. 1951 s. 652
Rt. 1996 s. 221

