

01.03.2018

# Politiet som påtaleansvarlig, jury og dommer.



Svein Furøy

Tlf 97 08 33 83

Epost: [svein@godsbil.no](mailto:svein@godsbil.no)

Gunnar Nordvik

Tlf 46 91 63 10

Epost: [gunnar@godsbil.no](mailto:gunnar@godsbil.no)

[www.godsbil.no](http://www.godsbil.no)

[www.facebook.com/godsbil](https://www.facebook.com/godsbil)

## **Innledning**

Transporten på veg i Norge er en av bærebjelkene i vårt moderne velferdssamfunn. Både innbyggerne i byene og i landes mest avsidesliggende bygder er avhengig av at lastebilen leverer varene man trenger eller henter det man har produsert. Den norske infrastrukturen og klimaet vårt gjør jobben som yrkessjåfør krevende. Når flytrafikken og skipstrafikken stopper opp på grunn av værforholdene kjører lastebilen. Det er ingen aksept for at lastebilen skal stoppe. Kunden venter og minuttene tikker og går på fartsskriveren.

Samfunnet stiller enorme krav til en yrkessjåfør. Noe av det sjåføren må forholde seg til en vanlig arbeidsdag er: Vegtrafikkloven, Arbeidsmiljøloven, Forskrift om arbeidstid for sjåførere og Forskrift om kjøre- og hviletid.

Gjør man en feil på jobben som yrkessjåfør risikerer man store bøter, førerkortbeslag eller i verste fall en tiltale for uaktsomt drap. Rettspraksis viser at terskelen for både førerkortbeslag og bruken av tiltalen uaktsomt drap er veldig lav for en yrkessjåfør og straffeutmålingen er streng sett i forhold til vold og annen kriminalitet.

Det kreves veldig mye av en yrkessjåfør. Tidspress, lange arbeidsdager (12-15 timer for en langtransportsjåfør.) Lønnen er lav, dårlige sanitære forhold langs veiene, få plasser man kan få en god natts søvn i rolige omgivelser og få krav til HMS.

Konkurransen fra østeuropeiske lavpris transportører setter de norske sjåførene under et voldsomt press fordi de økonomiske marginene i transporten er veldig små. Myndighetene, transportørene, speditørene, transportkjøperne og Statens Vegvesen sitter alle med et stort ansvar for det som foregår ute på norske veier, men de må aldri stå til rette for at presset på sjåførene eller stilles ansvarlig for at arbeidsforholdene til sjåførene er vanskelig på grunn av manglende vintervedlikehold eller andre forhold.

Sjåførene kan i liten grad påvirke transportpolitikken som gir betingelsene for arbeidsdagen. For at en ulykke skal inntreffe er det mange faktorer i forkant som fører til uhellet. Dessverre ser vi at når noe galt skjer så sitter sjåføren igjen med tiltalen og straffen.

Fortellingen vi hører fra sjåførere som har vært involvert i ulykker vitner om en praksis som ikke er forenelig med folks rettsoppfatning, og hvis konsekvensene av en feil på jobben skal straffes på de betingelsene vi stadig er vitne til, må de ansvarlige for transporten og myndighetene som er ansvarlig for regelverk og vegnettets beskaffenhet også ta sitt ansvar.

## **På Ulykkesstedet**

Transport & Logistikkforbundet får varsler fra sjåførere som har vært innblandet i alvorlige trafikkulykker som forteller om en grov brist i forhold til sjåførenes rettssikkerhet. De forteller om tøffe avhør og at de på ulykkesstedet må ta stilling til om de godtar et førerkortbeslag. Vi ser at uttalelser fra sjåføren i slike avhør legges til grunn i den påfølgende dommen.

Selv om man er tilsynelatende uskadd etter en alvorlig trafikkulykke er man en av de forulykkede. Man trenger omsorg og helsehjelp på ulykkesstedet og i timene etter ulykken. Det man ikke trenger er belastende avhør eller det å måtte ta stilling til et eventuelt førerkortbeslag.

Man er i en veldig sårbar situasjon, kanskje er man i sjokk. Man har sett scener ingen bør se og kanskje føler man skyldfølelse eller sorg for de andre involverte i ulykken. Dette kan umulig gi Politiet troverdige betraktninger og vurderinger.

En kvinnelig yrkessjåfør er innblandet i en alvorlig møteulykke hvor personbilen kommer over i hennes kjørebane i 2017. Her er litt av det hun forteller:

«Første politibetjent som ankommer ulykkessteder og kommer bort til meg. Han presenterer seg ikke, og er mest opptatt av å få avhørt meg og tatt promilletest der jeg står midt på E6 uten sko, i sjokktilstand uten å vite hvor jeg selv er. Politibetjenten får selvsagt promilletest som viser 0,0 i promille, likevel gir ikke politimannen seg så han maser fremdeles på å få avhøre meg. Dette går da så langt så han begynner å diskutere med ambulanspersonell på stedet, de prøver å få han til å forstå at jeg er i sjokk, jeg hadde brudd i armen og er nedkjølt. Til slutt velger ambulanspersonell å «jage» politibetjenten ut av ambulansen, så vi kommer oss videre til sykehuset.»

Og videre forteller hun:

«Dagen etter ringer de fra politikammeret og spør om vi skal gå igjennom avhøret som han da har på opptak. I avhøret er det flere ting som ikke stemmer, dette ble sagt fordi jeg var i sjokk.»

Alvorlige trafikkulykker er en belastning også for nødetatene. Polititjenestemenn blir også preget av forholdene på et ulykkessted og dette kan prege et forhør på en måte som skader rettsikkerheten som skal ligge i bunn for en rettferdig og riktig dom.

***Transport & Logistikkforbundet krever at forhør og eventuelt førerkortbeslag av en forulykket yrkessjåfør tidligst skal kunne finne sted 24 timer etter at ulykken inntraff.***

## **Fører kortbeslag**

Når vi snakker om fører kortbeslag i denne rapporten handler det ikke om fører kortbeslag utferdiget i forbindelse med fartsovertredelser, stygg kjøring eller ved promille og andre hendelser knyttet til kjøreadferd. Vi snakker om fører kortbeslag basert på ulykker, uhell og yrkesrelaterte brudd som fører til fører kortbeslag.

I rundskriv nr. 3/2009 har riksadvokaten i avsnitt IV. 2 om vilkår for beslag av fører kort presisert følgende:

*«Såkalte "rutinemessige beslag" av fører kort selv ved alvorlige trafikkulykker er i strid med loven og skal ikke forekomme. Det må alltid vurderes konkret om lovens vilkår er oppfylt, og riksadvokaten understreker politimesterens ansvar for at også personell i ordinær ordens- og trafikkjeneste har korrekt regelforståelse.»*

Det å inndra et fører kort som samtidig fradømmer fører kortinnehaveren jobben med øyeblikkelig virkning, før saken er etterforsket og konklusjoner kan dras, er et avvik fra normal rettspraksis i Norge.

***Transport & Logistikkforbundet krever at Fører kortbeslag aldri iverksettes før etterforskningen er ferdig og det er sannsynliggjort at et slikt beslag er riktig i forhold til forseelsen som er avdekket og at hendelsen er tilstrekkelig bevist.***

Når fører kortbeslaget skyldes noe som er jobberelatert mener Transport & Logistikkforbundet at det er rimelig å beslaglegge den delen av fører kortet som er relevant i forhold til forseelsen.

Om en sjåfør får beslaglagt fører kortet på grunn av dårlig lastesikring, grove brudd på kjøre og hviletid eller andre yrkesrelaterte forhold kan det være naturlig å suspendere CE i fører kortet.

Finnes det logikk i at en yrkessjåfør som ikke evner å sikre betongelementer heller ikke skal være skikket til å kjøre ungene i barnehagen eller en tur på butikken?

***TLF ber om at man utreder om det er muligheter for å suspendere relevante fører kortklasser i saker som er yrkesrelatert. I slike saker er det meningsløst at fører kort klasse B skal fratras yrkessjåføren.***