



NOREGS HØGSTERETT

Den 17. november 2004 sa Høgsterett dom i

HR-2004-01915-A, (sak nr. 2004/1416), straffesak, anke,

A (advokat Erik Keiserud)

mot

Den offentlege påtalemakta (kst. førstestatsadvokat Morten Holmboe)

R Ø Y S T I N G :

- (1) Dommar **Utgård**: Saka gjeld straffutmåling ved fartsoverskriding i 100-sone, særleg spørsmålet om bruk av samfunnsstraff.
- (2) Oslo tingrett gav 24. oktober 2003 tilståingsdom med slik domsslutning:

”A, født 00.00.1971, dømmes for overtredelse av vegtrafikkloven § 31, 1. ledd, jf. 5 ledd, jf. § 5, 1. ledd, jf. 2. ledd, jf. skiltforskriftens § 8 til en straff av fengsel i 14 – fjorten – dager.”
- (3) Domfelte anka til Borgarting lagmannsrett over straffutmålinga. I orskurd 25. august 2004 vart anken forkasta.
- (4) Domfelte har anka vidare til Høgsterett over straffutmålinga. I Høgsterett er saka behandla saman med sakene HR-2004-01913-A og HR-2004-01914-A. Domfelte har gjort gjeldande at det skulle vore gitt dom på samfunnsstraff.
- (5) *Eg er komen til at anken bør takast til følgje.*
- (6) Tysdag 2. september 2003, om lag klokka 5.40 på morgonen, kom A køyrande i bil på E-6 frå Oslo nordover mot Gardermoen. Ein politipatrulje vart merksam på at han køyrde svært fort og målte farten på bilen til 156,69 km/t. Målinga skjedde som ei gjennomsnittsmåling over ei strekning på 9 192 meter, frå Kløfta til avkøyringa på E-6 til Gardermoen flyplass. Strekninga er skilta med 100 km/t som høgaste lovlege fart.

- (7) Om dei nærare omstenda ved køyringa heiter det i lagmannsrettsdommen:

”Kjøringen fant sted på motorvei klasse A. Det er en meget god vei med to kjørebane i hver retning, hver med en bredde på 3,75 meter. Høyre veiskulder er på tre meter. Mot midtdelen er det veiskulder på 1,35 meter. Midtdelen er syv meter bred med virerekkverk i begge kjøreretninger. Lagmannsretten legger etter vitneforklaring fra overingeniør Roger Johansen i Statens vegvesen til grunn at denne motorveien er en av de beste i landet. Den har en såkalt dimensjonerende hastighet på 110 km/t, det vil si at vertikal og horisontal kurvatur og stigningsforhold gjør det teknisk forsvarlig med en fart på opptil 110 km/t. Dette forutsetter en minstekurvatur på svinger på 600 meter. På den aktuelle strekningen er det to-tre slake kurver med en kurvatur på 2-3000 meter. Det er lite ulykker på strekningen.

Kjøringen fant sted i grålysningen, men hele målestrekningen er utstyrt med veibelysning. Det var godt vær, tørr veibane og gode siktforhold. Politibetjent Demuru karakteriserte trafikken som moderat. Politibilen som foretok målingen innhentet noen biler på strekningen. A lå i venstre kjørefelt.”

- (8) Ved alvorlege fartsoverskridingar er straffa etter praksis fengsel utan vilkår, med mindre det ligg føre særlege, formildande omstende. For køyring i 80-sone er det etablert ei normalgrense på 130 km/t for valet mellom fengsel på og utan vilkår, jf. både førstvoterande og andrevoterande i Rt. 2002 side 1344. For køyring i 90-sone er ei fart på 141 km/t i Rt. 1989 side 782, lnr. 51 B/1989, sagt å liggje ”i grenseområdet for anvendelse av ubetinget fengselsstraff”, medan køyring i 142 km/t i 90-sone etter Rt. 2000 side 957 førte til straff på fengsel utan vilkår. Ut frå ei isolert vurdering av farten vil såleis 142 km/t i 90-sone føre til fengsel utan vilkår. Andrevoterande i dommen i Rt. 2002 side 1344 gir eit oversyn over uttrykksmåtar som er nytta i tidlegare dommar for å avgrense når det ligg føre særleg formildande omstende som kan gi grunnlag for unntak frå prinsippet om fengsel utan vilkår.
- (9) For fartsoverskriding i sone skilta med fartsgrense 100 km/t, er det ikkje på tilsvarende vis etablert noko slikt skilje mellom fart som fører til fengsel på vilkår og fengsel utan vilkår. Lagmannsretten har i saka no lagt til grunn at grensa må ligge "ved en fart på mellom 150 og 155 km/t". Ut frå det som er sagt i lagmannsrettsdommen om standarden på dei vegane som har fartsgrense på 100 km/t – det er tale om motorveg klasse A – og ut frå samanhengen med grensedraginga ved fartsoverskriding i 90-sone, meiner eg for min del at det til vanleg ikkje er ein tilstrekkeleg reaksjon med fengsel på vilkår når farten er 155 km/t eller meir.
- (10) Ordninga med samfunnsstraff har kome i staden for ordninga med samfunnsteneste. I den grunnleggjande dommen om bruk av samfunnsteneste i fartssaker i Rt. 1991 side 463 vart det uttala at samfunnsteneste var aktuell
- ”i enkelte tilfeller som ligger på grensen til ubetinget dom og i typetilfeller hvor de allmenne hensyn ikke gjør seg gjeldende med samme styrke som ellers. Også domfeltes personlige forhold kan tilsa en slik reaksjon. - Men jeg viker tilbake for å anvende samfunnstjeneste i de typiske tilfeller av fartsovertredelse hvor det inntil nå er anvendt ubetinget fengselsstraff.”**
- (11) Dette standpunktet vart halde oppe i seinare saker, sjå som døme Rt. 1993 side 1275 – som også har særmerknad frå ein dommar, og Rt. 1995 side 795.
- (12) Reint allment var det eit siktemål med overgangen frå samfunnsteneste til samfunnsstraff, at den nye ordninga skulle brukast i større omfang enn den tidlegare. På dette punktet ligg

det føre ein viktig dom i Rt. 2002 side 1403, som gjaldt trygdebedrageri. Saka gjaldt reglane om samfunnsstrafte, men førstvoterande som hadde tilslutning frå tre andre dommarar, bygde argumentasjonen på reglane om samfunnsstraff. Det vart vist til at det i St.meld. nr. 27 (1997–98) Om kriminalomsorgen er uttala at det ”er en ønsket kriminalpolitisk utvikling at man øker anvendelsen av samfunnsstraffer og knytter fengselsstraffen til den grovere kriminaliteten”. I dommen vart det også vist til lovførearbeid der det er tilrådd at bruken av samfunnsstraff skal aukast, sjå såleis Innst.S. nr. 6 (1998–1999) side 18 og Ot.prp. nr. 5 (2000–2001) side 126. Førstvoterande summerte dette opp slik:

”Selv om proposisjonen ikke gir noen konkrete signaler om anvendelsen av samfunnsstraff i tilfeller hvor det tidligere ville ha blitt anvendt ubetinget fengsel, åpner sitatet for at anvendelsesområdet for samfunnsstraffen skal kunne utvides dersom ikke hensynet til straffens formål taler mot det. Dette støttes også av et utsagn i proposisjonen på side 176 annen spalte hvor det uttales at retten ”gis likevel relativt stor frihet til å finne anvendelsesområdet for samfunnsstraffen”. Jeg kan ikke se at flertallet i justiskomiteen gav noe motsatt signal under den videre lovbehandlingen.”

- (13) Om bruken av samfunnsstraff ved trygdebedrageri vart det sagt:

”Etter min mening bør det på bakgrunn av forutsetningene i forarbeidene være et område mellom betinget og ubetinget fengsel hvor det kan anvendes samfunnsstraff.”

- (14) I ein seinare dom i Rt. 2003 side 320 har Høgsterett tilsvarende lagt til grunn at det også for sosialbedrageri ”bør være et område mellom ubetinget og betinget fengsel hvor det reageres med samfunnsstraff, ... ”.
- (15) Eg nemner at det ikkje er noko i lovførearbeida som tilseier at samfunnsstraff ikkje kan brukast ved fartsoverskridingar. At samfunnsstraff, slik situasjonen også var for samfunnsstrafte, kan brukast overfor unge personar som bryt fartsreglane, har såleis ikkje vore omtvista, jf. her også Rt. 2003 side 456. Særlege omstende kan også gi grunnlag for samfunnsstraff, utan at det er nødvendig her å gå inn på når dette vil vere tilfelle. Spørsmålet no er om det kan brukast samfunnsstraff i ”typiske tilfeller av fartsovertredelse”, slik det er uttrykt i Rt. 1991 side 463.
- (16) For min del meiner eg at det ut frå dei synsmåtane som er komne frå lovgivaren og slik dette er utvikla av Høgsterett, bør vere rom for eit område mellom fengsel på og fengsel utan vilkår også når det gjeld fartsoverskridingar ned mot grensene eg har omtala. Reaksjonen mot grove fartsoverskridingar vil likevel vere streng. Tap av førarrett vil kunne ha store personlege og økonomiske konsekvensar. Tida for tap av førarrett er no regulert i forskrift om tap av førarrett av 19. desember 2003 nr. 1660 § 2-2. Ved køyring på motorveg klasse A med fartsgrense 100 km/t vil køyring med fart 151–155 km/t normalt gi tap av førarrett for 8–9 månader, i 155–161 for 9–12 månader og i 161–167 for 12–15 månader. Det kan også givast dom for bot, saman med dom på samfunnsstraff. I denne samanhengen er det grunn til å minne om at samfunnsstraff er, og blir oppfatta som, ein streng reaksjon.
- (17) Forskrifta om tap av førarrett kapittel 8 regulerer når ein førar må avleggje ny førarprøve. Ved tap av førarrett for mindre enn 12 månader, men minst 6 månader, er det krav om ny praktisk prøve, med mindre særlege grunnar krev full prøve. Og ved tap av førarrett i 12 månader eller meir skal det alltid krevjast ny full prøve. Kravet om ny førarprøve har, i tillegg til verdien for trafikktryggleiken, også ei side som påfører den einskilde tidsbruk

og kostnader. Når dette blir sett i samanheng med tida ein person er fråteken førarrett, inneber det ei stor byrde for den einskilde og har med det også ein monaleg allmennpreventiv verdi. Dette er nok også konsekvensar som den einskilde i stor grad vil ta omsyn til.

- (18) Domfelte er fødd i 1971, og er ikkje tidlegare straffa eller bøtelagt. Han er produksjef. Sjølv om domfelte ikkje er i kjernegruppa for bruk av samfunnsstraff, meiner eg at det er grunnlag for slik bruk.
- (19) Eg nemner at det har vore utarbeidd eit program, ”Trafikk og fart”, til bruk ved soning av samfunnsstraff i dei tre nordlegaste fylka. Programmet var utarbeidd av Statens vegvesen i samarbeid med Friomsorgen i Nordland, Troms og Finnmark, Trygg trafikk og lokalt politi. Det er gitt dommar ved domstolane i desse fylka med bakgrunn i programmet. Det har vist seg at programmet mangla nødvendige godkjenningar frå overordna instansar, og bruken er no stoppa. For min del går eg ikkje inn på dette. Etter mitt syn må det i alle fall kunne givast dom på samfunnsstraff, og der denne straffa då vil måtte ha eit innhald som er vanleg ved slik straff.
- (20) Spørsmålet om bruk av bot har ikkje vore framme i prosedyren, og eg går ikkje inn på det.
- (21) Eg meiner at samfunnsstraffa bør setjast til 36 timar. Gjennomføringstida bør setjast til 90 dagar og den subsidiære fengselsstraffa til 18 dagar.
- (22) Eg røystar etter dette for slik

D O M :

I tingrettsdommen blir gjort slike endringar:

Straffa blir sett til 36 – trettiseks – timar samfunnsstraff, jf. straffelova § 28a. Gjennomføringstida skal vere 90 – nitti – dagar. Den subsidiære fengselsstraffa blir sett til 18 – atten – dagar.

- (23) Dommer **Oftedal Broch:** Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med førstvoterende.
- (24) Dommer **Rieber-Mohn:** Likeså.
- (25) Dommer **Mitsem:** Likeså.
- (26) Dommer **Lund:** Likeså.
- (27) Etter røystinga sa Høgsterett denne

D O M :

I tingrettsdommen blir gjort slike endringar:

Straffa blir sett til 36 – trettiseks – timar samfunnsstraff, jf. straffelova § 28a.

Gjennomføringstida skal vere 90 – nitti – dagar. Den subsidiære fengselsstraffa blir sett til 18 – atten – dagar.