



# NORGES HØYESTERETT

Den 15. januar 2008 avsa Høyesterett kjennelse i

**2007/1635, straffesak, anke,**

Den offentlige påtalemyndighet (førstestatsadvokat Lars Fause)

mot

A (advokat Gunnar K. Hagen)

## S T E M M E G I V N I N G :

- (1) Dommer **Bruzelius**: Saken gjelder straffutmåling for fartsovertredelse. Det sentrale spørsmålet er om resultatet av hastighetsmåling gjort med automatisk trafikk-kontroll (ATK), men kansellert av systemet, kan legges til grunn.
- (2) Ved tiltalebeslutning utferdiget 17. november 2006 av Troms politidistrikt ble A, født 14. juni 1978, satt under tiltale ved Nord-Troms tingrett for overtredelse av vegtrafikkloven § 31 første ledd, jf. § 5 første ledd, jf. annet ledd, jf. skiltforskriften § 8. Grunnlaget for tiltalen er:

**”Søndag 14. mai 2006 kl. 01.10 på E8 X i Y, førte han en BMW personbil med registreringsnummer -- ----- med en hastighet av minst 187 km/t, til tross for at høyeste tillatte hastighet på stedet var angitt til 70 km/t.”**

- (3) Nord-Troms tingrett avsa 5. februar 2007 dom med slik domsslutning:
  - ”1. A, født ---.---, dømmes for overtredelse av vegtrafikkloven § 31, jf. § 5 første ledd, jf. skiltreglenes § 8, til fengsel i 21 – tjueen – dager.
  2. A, født ---.--- fradømmes retten til å føre førerkortpliktig motorvogn for en periode på 17 – sytten – måneder regnet fra 6. juni 2006, jf. vegtrafikkloven § 33 og tapsforskriften § 2-2 nr. 5. Han må avlegge full ny førerprøve før førerretten kan gjennerverves, jf. tapsforskriften § 8-3.
  3. A, født ---.--- idømmes ikke saksomkostninger.”

(4) Tingretten la til grunn at resultatet av en hastighetsmåling utført med ATK i utgangspunktet skal legges til grunn dersom måleutstyret i enhver henseende er riktig brukt og kontrollert, og det heller ikke foreligger andre omstendigheter som reiser tvil om målingens pålitelighet. Retten satte likevel måleresultatet i saken til side fordi resultatet av en kontrollmåling lå utenfor den sikkerhetsmarginen som Vegdirektoratet har fastsatt. På grunnlag av en konkret bevisvurdering fant retten at A hadde holdt en hastighet på mellom 130-140 km/t i 70-sonen.

(5) Politimesteren i Troms anket over straffutmålingen til Hålogaland lagmannsrett, som 31. august 2007 avsa dom med slik slutning:

**”I tingrettens dom – domslutningens punkt 2 – gjøres den endring at tapsperioden settes til 24 – tjuefire – måneder.”**

(6) Anken for øvrig ble forkastet.

(7) Lagmannsrettens dom er avsagt under dissens. Flertallet kom – som tingretten – til at måleresultatet ikke kunne legges til grunn ved straffutmålingen, men fant det bevist utover enhver rimelig tvil at A kjørte med en hastighet på minst 140 km/t i 70-sonen. Mindretallet fant etter en samlet vurdering at måleresultatet med fradrag av en sikkerhetsmargin på 12 km/t, kunne legges til grunn for straffutmålingen.

(8) Politimesteren i Troms har anket til Høyesterett over straffutmålingen.

(9) *Aktor* har gjort gjeldende at lagmannsrettens flertall har lagt til grunn et for strengt beviskrav når måleresultatet er avvist på grunn av avviket mellom den beregnede og den virkelige akselavstanden. I et tilfelle som dette er det grunn til å realitetsvurdere måleresultatet ettersom målingen er måleteknisk korrekt. Ved å benytte et sikkerhetsfradrag i den målte hastigheten, slik mindretallet gjorde i samsvar med forslag fra måleteknisk sakkyndige, har man sikkerhet for at måleresultatet iallfall ikke er for høyt.

(10) *Forsvareren* har anført at det – skjerpede – beviskrav som gjelder for resultatet av hastighetsmåling med laser, jf. Rt. 2007 side 10 avsnitt 9, også får anvendelse ved hastighetsmåling med ATK. Måleresultatet ble i dette tilfellet kansellert i samsvar med gjeldende instruks. Det vil da være et instruksbrudd å legge målingen til grunn for straffutmålingen. Rettssikkerhets- og likhetshensyn taler for ikke å legge målingene til grunn.

(11) A bestrider ikke lagmannsrettens bevisvurdering og aksepterer lagmannsrettens domsresultat.

(12) *Jeg er kommet til at anken må forkastes.*

(13) Spørsmålet om hvilken fart A holdt da han ble tatt i hastighetskontroll på E8 ved X i Y 14. mai 2006, hører under straffespørsmålet, idet det er på det rene at det foreligger en straffbar overtredelse av fartsgrensen. Dette innebærer at Høyesterett ikke bare kan prøve lovanvendelsen, men også bevisbedømmelsen.

- (14) Jeg finner det hensiktsmessig innledningsvis kort å gjøre rede for ATK (automatisk trafikk kontroll) og retningslinjer som er fastsatt i den forbindelse.
- (15) ATK, som har vært benyttet i Norge siden sommeren 1989, er et samarbeid mellom Statens vegvesen og politiet. Vegvesenet er ansvarlig for etableringen og driften av systemet. Bilder som tas ved bruk av ATK, blir kansellert om de ikke oppfyller kriterier fastsatt av Vegdirektoratet. Slike bilder sendes i utgangspunktet ikke til politiet.
- (16) I kjørefelt som skal kontrolleres, legges det ned to følere med tre meters avstand. Følerne er trykksfølsomme og gir et presist signal hver gang en aksling passerer. Fra følerne går det ledninger til en datamaskin – Datarec410 – som registrerer signalene.
- (17) Tolv meter i kjøreretningen fra den andre føleren som passerer markeres det en fotolinje – et spor – i asfalten. Forhjulet på kjøretøy som skal fotograferes, skal være nær fotolinjen når bildet tas. Atten meter fra fotolinjen monteres en fotoboks som også er koblet til Datarec410. Datamaskinen gir signal når det skal tas bilde, og overfører tekst som skrives inn på bildet. Det blir bare tatt bilde når Datarec410 gir signal.
- (18) Når et kjøretøy passerer følerne, registreres forhjulene ved passeringen av de to følerne. Tilsvarende skjer når kjøretøyets andre aksling passerer følerne. Datarec410 beregner hastigheten for begge akslingene og avstanden mellom første og andre aksling.
- (19) De beregnede hastigheter for første og andre aksling avgjør om det tas bilde. På bildet skrives i tilfelle inn bildenummer, dato og klokkeslett samt opplysninger om målestedet, kjøretøyets hastighet og akselavstand. Det skjer også enkelte andre kontroller. Datarec410 sammenholder den beregnede akselavstanden med opplysningen i Autosys om kjøretøyets virkelige akselavstand. Er den beregnede akselavstand utenfor det Vegdirektoratet har fastsatt som det maksimalt akseptable avvik fra virkelig akselavstand, gir Datarec410 i samsvar med direktoratets skriv 4. april 1989 Automatisk Trafikk-kontroll, Vurdering av bilder Kanselleringsgrunner, beskjed om kansellering av bildet. I skrevet heter det:

**”Bildene som er tatt av kjøretøy må vurderes etter visse kriterier for å kunne brukes til bøtlegging. Når et bilde tas har DR410 gjort en rekke sjekker for å sikre at eventuelle feilmålinger unngås. Etter at et bilde er tatt utføres en rekke kontroller i tillegg. Finnes det grunn til at bildet må kanselleres skrives en kode for grunnen inn som del av teksten på neste bilde.”**

- (20) Om akselavstand heter det i samme skriv:

**”Beregnet akselavstand er en indikasjon på om hastighetene er beregnet riktig. Etter at hastighet er beregnet brukes hastigheten når akselavstanden beregnes. Er hastigheten feil beregnet vil akselavstanden bli feil beregnet. Er hastigheten riktig beregnet blir akselavstanden riktig beregnet. Det tillates avvik på 2 %, som er 2 cm per meter akselavstand. Er akselavstanden målt til 2,50 meter tillates altså virkelig akselavstand fra 2,45 meter til 2,55 meter.”**

- (21) I et skriv av juni 1996 fra Vegdirektoratet Automatisk trafikk-kontroll Fart Forenklet innføring, Revisjon 3, heter det under overskriften Marginer og nøyaktighet blant annet:

**”Det måles hastighet for de 2 første akslinger. Hastigheten blir bare godkjent hvis avviket er mindre enn 2 km/t. Det er hastigheten fra første aksling som danner grunnlag for bøtlegging.**

...

**Akselavstanden for kjøretøyet beregnes med utgangspunkt i beregnet hastighet og avstand mellom følerne i vegbanen. Tillatt avvik mellom målt og virkelig akselavstand skal være bedre eller lik 2 %, som er strengere enn kravet til nøyaktighet for hastighet. Det betyr at hvis et kjøretøy har en akselavstand på 250 cm ... Riktig akselavstand er en kontroll på at utstyret har målt riktig hastighet.**

**Når kjøretøyets første aksling har passert de to følerne i vegbanen beregnes tidspunktet da denne akslingen vil være på fotolinjen 12 meter lenger fremme. Bildet blir tatt på beregnet tidspunkt. Er akslingen på fotolinjen på bildet betyr det at hastigheten har vært riktig beregnet og at kjøretøyet har holdt jevn hastighet. Kravet til "treff" på fotolinjen er satt til pluss-minus 40 cm. Dette gir enda en kontroll på at hastigheten er riktig beregnet."**

- (22) Vegdirektoratet har således fastsatt tre kriterier som må være oppfylt for at en ATK-måling skal kunne brukes til bøtelegging: avviket mellom målt hastighet for første og andre aksling må maksimalt utgjøre 2 km/t, kjøretøyet skal være avfotografert pluss-minus 40 cm fra fotolinjen og avstanden mellom målt akselavstand og faktisk akselavstand må ikke overstige 2 prosent.
- (23) Om målingene i den foreliggende sak uttaler Per Engeset, Statens vegvesen, Landsdekkende senter for Automatisk trafikkontroll, i brev 6. juni 2006:
- "Måleresultater:  
Hastighet første aksling: 199 km/t  
Hastighet andre aksling: 200 km/t  
Treff på fotolinja: Svært lite avvik, langt mindre enn maksimalt tillatt avvik på +/- 40 cm  
Målt akselavstand: 281 cm 2,93 % avvik."**
- (24) Bildet ble i samsvar med de nevnte retningslinjer kansellert – forkastet – på grunn av at avviket i akselavstanden lå utenfor sikkerhetsmarginen. Bildet ble likevel sendt til politiet.
- (25) Lagmannsretten kom som nevnt i likhet med tingretten til at måleresultatet i dette tilfellet ikke kunne legges til grunn for straffutmålingen. Retten pekte på at det ikke kunne utelukkes at den målte hastigheten er feil når avviket i akselavstand går ut over sikkerhetskravet, og viste til at riktig akselavstand etter vegvesenets retningslinjer er en kontroll av at utstyret har fungert korrekt.
- (26) Aktor har anført at lagmannsretten har stilt et for strengt beviskrav. Han har vist til at så vel det sakkyndige vitnet for lagmannsretten, Tore Leirstein fra Statens vegvesen, som Per Engeset, også fra Statens vegvesen, i et skriv som ble lagt frem for lagmannsretten og i en uttalelse av 28. desember 2007, innhentet i anledning ankeforhandlingen for Høyesterett, har gitt uttrykk for at A med sikkerhet kjørte med en hastighet på minst 187 km/t; et tall de har kommet frem til ved å foreta et sikkerhetsfradrag på 12 km/t i den hastighet som ble målt.
- (27) Forsvareren har særlig vist til at Høyesterett i flere saker som gjelder feil i forbindelse med gjennomføringen av lasermåling eller brudd på instruks fastsatt for slik måling, har lagt til grunn at det gjelder beviskrav som går ut over kravet om at enhver rimelig tvil skal komme den tiltalte til gode, jf. Rt. 2007 side 10 avsnitt 9 og 10 og henvisningen der til tidligere saker.

- (28) I Rt. 1998 side 21 uttalte førstvoterende at et måleresultat fra en lasermåling må legges til grunn hvis laserapparatet i enhver henseende er riktig brukt og kontrollert, og det heller ikke foreligger andre omstendigheter som kan reise tvil om målingens pålitelighet. Førstvoterende tilføyde i saken fra 1998:

**”Men ved vurderingen av hvilken usikkerhet som kan aksepteres, må det tillegges vesentlig vekt at de begrensninger som instruksens fastsetter for bruk av slike apparater, må anses som rettsikkerhetsgarantier og at instruksbrudd som ikke er bagatellmessige, normalt bør føre til at målingen ikke kan benyttes.”**

- (29) I Rt. 2001 side 1476 ble dette nærmere presisert:

**”Av hensyn til påliteligheten av fartsmålinger med laserapparater er det viktig at de krav som instruksens og brukerveiledningen stiller, blir overholdt. For at disse ikke skal bli undergravd i praksis, må brudd som ikke kan anses som bagatellmessige, tillegges konsekvenser.”**

- (30) Jeg nevner at i denne saken gikk et mindretall inn for å benytte måleresultatet etter en nærmere vurdering, selv om han var enig i at måleresultatet i utgangspunktet ikke kunne benyttes.

- (31) I Rt. 2004 side 862 avsnitt 13 uttalte førstvoterende at det strenge beviskravet i saker om lasermåling må

**”sjåast i samanheng med at instruksens for laserkontrollane fører til at målingar i ein del tilfelle blir ugyldige utan omsyn til om dei aktuelle feila kan ha verka inn på resultatet. Likskapsomsyn tilseier derfor at også domstolane har ei streng vurdering av kravet til rettsikre målingar. Som Høgsterett har vist til i dei tidlegare avgjerdene, fører også omsynet til at bruk av laser til fartsmåling skal ha allmenn tillit, til at det må gjerast ei streng vurdering av tilrettelegging og gjennomføring av slike målingar.”**

- (32) Endelig nevner jeg avgjørelsen i Rt. 2007 side 10. Spørsmålet her var om samme strenge beviskrav også gjaldt for brudd på instruksens bestemmelser om loggføring av måleresultat og om tilbud til vedkommende bilfører om å se måleresultatet. Høyesterett kom til at slike instruksbrudd førte til en viss usikkerhet, som ikke bare kunne sies å være teoretisk, og at det derfor var riktig å stille samme beviskrav.

- (33) De avgjørelser jeg nå har redegjort for, vil være det naturlige utgangspunkt også ved vurderingen av betydningen av brudd på instruks ved andre former for hastighetsmåling. Vurderingen av avvik fra retningslinjene ved bruk av ATK ligger imidlertid på et noe annet plan. Fartsmåling med ATK skiller seg fra fartsmåling med laserpistol. ATK-målingen er automatisert, og muligheten for menneskelig svikt i forbindelse med gjennomføringen av den enkelte målingen er ikke til stede. De retningslinjer som Vegdirektoratet har fastsatt, knytter seg da heller ikke til målingen av hastigheten eller registreringen av den, men til sikkerhetsmarginer som er bestemmende for om et bilde blir tatt og om et bilde blir kansellert. Retningslinjene åpner ikke for en vurdering av hastigheten med utgangspunkt i måleresultatene når en av grensene for maksimalt akseptabelt avvik er overskredet.

- (34) Det fremstår for meg som uavklart hva som kan være grunnen til avviket i akselavstanden. Engeset har i uttalelsen av 28. desember 2007 pekt på at avviket i målt akselavstand øker med høyere hastigheter, og at det ikke er tatt høyde for dette i den

fastsatte sikkerhetsmarginen. Han har videre pekt på enkelte andre forhold som kan forklare avviket. I uttalelsen heter det imidlertid også at han

**”har ikke kjennskap til at avvik i reell og målt akselavstand ved høye hastigheter utgjør et stort problem. Det er bøtelagt en rekke hastighetsovertredere i hastigheter godt over 200 km/t, og jeg har ikke kjennskap til en eneste sak med akselnøyaktighetsproblem tilsvarende denne.”**

- (35) Bildet i saken ble kansellert av Datarec410 på grunn av avviket i akselavstandsmålingen. Etter mitt syn tilsier kravet til rettssikkerhet og likhetshensyn at domstolene ikke legger til grunn for straffutmåling bilder som systemet har kansellert. Det er etter mitt syn i strid med disse prinsipper om domstolene skal vurdere kansellerte målinger og benytte skjønnsmessig beregnede sikkerhetsfradrag. Det kan således etter min mening ikke være domstolenes oppgave å sette til side rettssikkerhetsgarantier som en faginstans har vedtatt. Dette må gjelde særlig når slike garantier knytter seg til tekniske innretninger og beregninger som domstolene ikke er spesielt egnet til å overprøve. Eventuell endring av regelverket vil måtte vurderes av faginstansene.
- (36) Jeg er på dette grunnlag kommet til at det må ses bort fra den kansellerte hastighetsmålingen. Lagmannrettens bevisvurdering ellers er ikke angrepet. Verken aktor eller forsvarer har hatt noe å bemerke til den fastsatte straffen eller til lengden på tapet av føreretten. Jeg slutter meg til lagmannsrettens resultat.
- (37) Jeg stemmer for denne

#### K J E N N E L S E :

Anken forkastes.

- (38) Dommer **Endresen:** Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med førstvoterende.
- (39) Dommer **Øie:** Likeså.
- (40) Dommer **Coward:** Likeså.
- (41) Justitiarius **Schei:** Likeså.
- (42) Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

#### K J E N N E L S E :

Anken forkastes.

Riktig utskrift bekreftes: