



# NORGES HØYESTERETT

Den 6. mai 2008 avsa Høyesterett kjennelse i

**HR-2008-00807-A, (sak nr. 2008/112), straffesak, anke,**

Den offentlige påtalemyndighet (kst. statsadvokat Hans A. Vikheim)

mot

A (advokat Gunnar Ravlo – til prøve)

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

- (1) Dommer **Bruzelius**: Statsadvokatene i Trøndelag tok 30. mars 2007 ut tiltale mot A, født 24. desember 1968, for overtredelse av straffeloven § 239 første straffalternativ (post I). Grunnlaget var beskrevet slik:

**”Torsdag 14. desember 2006 ca kl. 16.00 i Skippergata i X, kjørte han Volvo trekkvogn med registreringsnummer -- ----- med tilhenger med registreringsnummer -- ----. Etter å ha plassert seg helt eller delvis i venstre felt foretok han en høyresving fra Skippergata inn i Dyre Halses gate uten å i tilstrekkelig grad forsikre seg om at dette kunne skje uten fare for annen trafikk. Han kjørte over B som befant seg på en sykkel foran og/eller til høyre for trekkvognen. B ble påført så store skader at han døde umiddelbart.”**

- (2) Tiltalen omfattet også overtredelse av vegtrafikkloven § 31 første ledd jf. § 3 (post II). Grunnlaget her var i hovedsak likelydende med grunnlaget for post I. Tiltalen gjaldt dessuten overtredelse av vegtrafikkloven § 31 første ledd jf. § 13 jf. forskrift om bruk av kjøretøy av 25. januar 1990 nr. 92 § 1-3. Grunnlaget her var at A førte lastebilen på ulykkestidspunktet ”uten å sørge for at han hadde tilstrekkelig utsyn, idet en hyllekonsoll fastmontert ved instrumentpanelet reduserte sikten fra førerretet”.
- (3) Trondheim tingrett fant i dom av 18. juni 2007 A skyldig etter tiltalen og dømte ham til fengsel i 60 dager. Han ble fratatt retten til å føre motorvogn for en periode av tre år.
- (4) A anket til Frostating lagmannsrett. Anken gjaldt bevisbedømmelsen og lovanvendelsen under skyldspørsmålet for alle poster i tiltalebeslutningen, subsidiært straffutmålingen og

tap av føreretten. Retten besluttet å henvise anken over bevisbedømmelsen for alle postene i tiltalen til ankeforhandling, og avsa 13. desember 2007 dom med slik slutning:

- ”1. **A, født 24. desember 1968, dømmes for overtredelse av vegtrafikkloven § 31 første ledd jf § 3 og vegtrafikkloven § 31 første ledd jf § 13 jf forskrift om bruk av kjøretøy av 25. januar 1990 nr 92 § 1-3, alt sammenholdt med straffeloven § 63 første ledd til å betale en bot til statskassen på 6.000 – sekstusen – kroner, subsidiært fengsel i 10 – ti – dager.**
2. **A frifinnes for overtredelse av straffeloven § 239 første straffalternativ.**
3. **A fradømmes retten til å føre motorvogn for en periode av 6 – seks – måneder, jf vegtrafikkloven § 33 nr 1 jf forskrift om tap av retten til å føre motorvogn § 2-5. Tapsperioden er utholdt i den tid førerkortet har vært beslaglagt, idet denne kommer til fradrag.**
4. **A frifinnes for kravene om oppreisning.**
5. **A pålegges ikke å betale saksomkostninger.”**

- (5) Dommen er avsagt under dissens, idet én av fagdommerne stemte for domfellelse for overtredelse også av straffeloven § 239.
- (6) Påtalemyndigheten anket til Høyesterett over lovanvendelsen under skyldspørsmålet for tiltalens post I, saksbehandlingen – mangelfulle domsgrunner – og subsidiært straffutmålingen og avgjørelsen vedrørende føreretten. Møtende aktor har i skranken frafalt anførselen vedrørende saksbehandlingen.
- (7) *Jeg er kommet til at anken må tas til følge.*
- (8) Jeg behandler først anken over rettsanvendelsen som gjelder frifinnelsen for overtredelse av straffeloven § 239, og finner det hensiktsmessig innledningsvis å si noe mer om det faktiske hendelsesforløp enn det som fremgår av grunnlaget for tiltalen. Redegjørelsen bygger på lagmannsrettens fremstilling av saksforholdet.
- (9) A, som hadde vært yrkessjåfør i 18 år, hentet torsdag 14. desember 2006 varer i Nyhavna, X. Han kjørte derfra litt etter kl. 16.00 med et 20 meter langt vogntog som veide ca. 46 tonn. A, som var kjent i området, kjørte fra Losgaten inn i Skippergaten i sørlig retning mot krysset med Dyre Halses gate. Skippergaten har to felt i den retningen A kjørte. I krysset må man svinge til enten venstre eller høyre. Krysset er lysregulert og har stopplinjer. I Skippergaten er linjen noe tilbaketrukket, og det er plass foran linjen før man kommer i konflikt med trafikken i Dyre Halses gate. Trafikklyset viser henholdsvis grønn eller rød pil både i høyre og venstre retning, med et lengre grønt intervall til høyre.
- (10) Den aktuelle ettermiddagen var det mørkt. Gatebelysningen fungerte ikke og det regnet noe slik at asfalten var våt. Det var rushtid og mye trafikk.
- (11) A stoppet traileren i venstre fil i Skippergaten, ca. fem meter forbi stopplinjen. Hans plan var å svinge til venstre, og han signaliserte dette med blinklys.
- (12) B var samtidig på vei hjem. Han var en erfaren syklist, som uavhengig av vær hver dag syklet til og fra arbeidet. Han fulgte Skippergaten frem til krysset med Dyre Halses gate hvor han skulle svinge til venstre. B benyttet en sort hjelm med et rødt og hvitt felt på

toppen og var godt utstyrt med reflekser. Sykkelen var dessuten utstyrt med lykter foran og bak. I tillegg hadde B et markert gult trekk utenpå sekken.

- (13) B syklet forbi traileren på høyre side og plasserte seg foran dennes høyre front. Om den situasjon som da forelå uttalte lagmannsrettens flertall:

**”B var en rutinert helårssyklist som var vant til å ferdes i trafikken, og han kan også av den grunn ha holdt seg ganske nært inntil traileren, og derfor vært vanskelig å observere for sjåføren. Det er videre på det rene at det er ganske store blindsoner på et slikt kjøretøy, både på siden og foran fronten. Flertallet legger til grunn at B var helt eller delvis skjult i blindsonene på traileren, også ved den stående observasjonen A gjorde. Om B ikke var helt skjult i blindsonen foran bilen, kan bare den mørke hjelmen ha vært i synsfeltet. Hvis han bøyde seg mens han sto der, kan også det ha medvirket til at lite eller intet av skikkelsen var i synsfeltet.”**

- (14) Fordi det var mye trafikk i Dyrø Halses gate i retning Innherredsveien, dvs. til venstre, bestemte A seg for i stedet å svinge til høyre. Ettersom trafikklyset viser grønt i en lengre periode for de som skal til høyre enn for de som skal til venstre, ventet han på at høyre felt ble tømt før han begynte å svinge. Trafikklyset viste da fremdeles rødt lys for trafikk til venstre. Da A kjørte ut i krysset, kjørte han på B som døde umiddelbart på grunn av skadene han fikk ved påkjørselen.
- (15) Jeg skal så redegjøre for aktsomhetsnormen etter straffeloven § 239. Før lovendringen 15. juni 2001 nr. 64 gjaldt samme aktsomhetsnorm for vegtrafikkloven § 3 og straffeloven § 239, men slik at det for domfellelse for overtredelse av § 239 også ble krevd uaktsomhet i forhold til dødsfølgen. Det er gjort nærmere rede for siktemålet med lovendringen i Rt. 2002 side 190. Som fremhevet der, og senere gjentatt i blant annet avsnitt 9 i Rt. 2005 side 893, ønsket lovgiver å lempe noe på bindingene mellom vegtrafikkloven § 3 og straffeloven § 239 i enkelte tilfeller. Men, som fremhevet i begge avgjørelsene, fremstår det som ”uklart hvor langt lovendringen har ment å lempe på aktsomhetskravet i § 239, ut over henvisningen til riksadvokatens påtalepraksis og en mer generell avgrensning mot uaktsomhet ’av en slik karakter som alle førere må erkjenne at en gjør seg skyldig i fra tid til annen’”. I proposisjonen nevnes at meningen er ”å avgrense mot saksforhold av den type som er omtalt i Rt. 1990 side 1021 og Rt. 1991 side 216”.
- (16) I proposisjonen, Ot.prp. nr. 46 (2000–2001), side 58, ble det som nevnt vist til en redegjørelse fra riksadvokaten for påtalepraksis. Det heter der at i de saker hvor påtalemyndigheten reagerer med påtale etter straffeloven § 238 og § 239, vil det foreligge en eller flere av nærmere angitte karakteristika. Et av de forholdene som nevnes, er tilfeller hvor ”[f]ører har vist mangel på aktsomhet i situasjoner som påkaller en særlig aktpågivenhet som for eksempel passering av fotgjengerfelt, buss som har stanset på holdeplass, små barn i vegbanen m.v.”.
- (17) Lagmannsrettens rettsanvendelse fremgår av flertallets konklusjon, hvor det heter:

**”Flertallet konkluderer med at A på denne måten opptrådte uaktsomt i forhold til vegtrafikkloven § 3, men denne uaktsomheten – med feilvurderingen av situasjonen rundt bilen – var kortvarig og av en slik karakter at man ikke kan bebreide A for dødsfølgen. A sjekket tross alt forholdene rundt bilen da han reiste seg, og oppmerksomheten hans var rettet mot den totale trafikksituasjonen mens bilen sto i ro, ikke mot uvedkommende ting. Hans uaktsomhet kan ikke anses mer klanderverdig enn den som ble utvist av bilførerne i Rt 1990 side 1021 og Rt 1991 side 216. Uaktsomheten kvalifiserer ikke for domfellelse etter straffeloven § 239.”**

- (18) A har gjort gjeldende at dette viser at retten har lagt til grunn at det ikke forelå en relevant eller adekvat årsakssammenheng mellom hans uaktsomhet og dødsfølgen, og at straffeloven § 239 av den grunn ikke får anvendelse. Jeg er ikke enig i dette. Det jeg har gjengitt viser etter min mening at lagmannsretten har ment at As uaktsomhet – etter lovendringen i 2001 – ikke er tilstrekkelig til å omfattes av § 239.
- (19) Aktor har anført at dette er uttrykk for feil rettsanvendelse. Etter hans syn skapte A en situasjon som påkalte særlig aktpågivenhet da han bestemte seg for å svinge til høyre mens det fremdeles var rødt lys for den fil han hadde plassert traileren i, og etter at han ved blinklys hadde signalisert at han aktet å svinge til venstre. Det er videre vist til at traileren hadde betydelige blindsoner foran og til høyre for fronten, og at disse var utvidet som følge av hyllekonsollen. Etter aktors syn må det også vektlegges at det var mørkt, tett trafikk og at lastebiler har et stort skadepotensial. Den situasjonen som oppsto da A besluttet å svinge til høyre, er av aktor sammenlignet med den som foreligger ved rygging eller vending. Føreren må da forvise seg om at det ikke kan oppstå fare eller skade før manøveren foretas, jf. Rt. 2002 side 1556 sammenholdt med trafikkreglene § 11. Jeg er enig i disse betraktninger, og finner sammenligningen treffende.
- (20) Spørsmålet blir derfor, slik jeg ser det, om A gjorde tilstrekkelig for å eliminere mulig fare før svingen til høyre. Lagmannsretten har lagt til grunn at A, da han hadde bestemt seg for å svinge til høyre fordi hyllekonsollen tok betydelig utsikt fra sjåføren i førersetet, ”reiste seg opp i bilen og så fremover og mot høyre”. Retten sier at konsollen da ikke skal ha skygget nevneverdig for utsikten, og at den ”ikke fikk avgjørende betydning for As stående kontroll av trafikkbildet rundt traileren”. Retten har imidlertid, slik jeg tidligere har gjengitt, lagt til grunn ”at B var helt eller delvis skjult i blindsonene på traileren, også ved den stående observasjonen A gjorde. Om B ikke var helt skjult i blindsonen foran bilen, kan bare den mørke hjelmen ha vært i synsfeltet. Hvis han bøyde seg mens han sto der, kan også det ha medvirket til at lite eller intet av skikkelsen var i synsfeltet”. Dette innebærer at A ikke hadde tilstrekkelig oversikt da han foretok manøveren. Et alternativ for A hadde vært å holde fast ved beslutningen om å svinge til venstre slik han hadde signalisert. Et annet alternativ ville ha vært å vente med å svinge til høyre til det var grønt lys både til høyre og venstre. En syklist som hadde tatt oppstilling foran traileren, slik B hadde gjort, ville da ha klart å passere før A svingte.
- (21) Lagmannsrettens flertall har beskrevet Bs sykling som offensiv og retten uttaler videre: ”At det plutselig skulle befinne seg en syklist foran lastebilens front, når han hadde kjørt godt forbi stopplinjen, må derfor ha vært, om ikke upåregnelig, så i alle fall svært uventet for A”. Jeg bemerker i den anledning at ulykken skjedde på et sterkt beferdet sted, hvor trafikkbildet jevnlig vil omfatte også andre trafikanter enn kjøretøy. Slike trafikanter utviser ulik grad av forsiktighet. Bs opptreden, slik den er beskrevet av lagmannsretten, er i samsvar med de særlige bestemmelser for syklende, jf. trafikkreglene § 18 nr. 1 og 2. B må – hensett til det som er opplyst om trailerens plassering på veibanen og om dens signalbruk – ha lagt til grunn at traileren også skulle svinge til venstre. Når B først hadde syklet forbi traileren på høyre side, måtte han ta oppstilling foran denne for ikke å komme i konflikt med kjøretøy som skulle svinge til høyre fra høyre fil. Jeg er enig med lagmannsretten i at Bs opptreden ikke var upåregnelig, og kan ellers ikke se at det var forhold ved hans sykling som kan tillegges særlig vekt ved bedømmelsen av As forhold.

- (22) Jeg ser så på om saksforholdet i vår sak kan sammenlignes med forholdene i de to avgjørelsene som departementet omtaler i proposisjonen som eksempler på tilfeller som ikke skal omfattes av § 239, jf. lagmannsrettens henvisning til avgjørelsene til slutt i konklusjonen. Rt. 1990 side 1021 gjaldt en bilfører som under kjøring med en fart av 70–80 km i timen ikke ble oppmerksom i tide på en oppbremsning i køen foran fordi han festet for mye oppmerksomhet på en motorsyklist som kom fort inn fra en tilførselsvei på høyre side. Det var ikke noe å utsette på kjøringen frem til motorsyklisten kom inn i trafikkbildet umiddelbart før sammenstøtet. Høyesterett uttalte ”at trafikkuulykken skyldes en kortvarig feilfordeling av oppmerksomheten mellom trafikkenhetene”. Dette kan etter min mening ikke sammenlignes med hendelsesforløpet i vår sak. A sto stille i venstre fil og hadde ved bruk av blinklys signalisert at han skulle svinge til venstre da han ombestemte seg og foretok en sving til høyre. Dette skapte etter min vurdering en situasjon som påkalte spesiell aktpågivenhet fra A, særlig ettersom det fremdeles var rødt lys for sving til venstre fra den filen han helt eller delvis var plassert i. Jeg kan da vanskelig se at det er riktig å si at det foreligger en kortvarig feilfordeling av oppmerksomheten. Heller ikke avgjørelsen i Rt. 1991 side 216 gjelder en situasjon som det etter min vurdering er naturlig å sammenligne hendelsesforløpet i vår sak med. Føreren der hadde vært uoppmerksom i et ganske kort øyeblikk. Det var lagt til grunn at det hadde gått henimot tre sekunder fra motgående bil kom til syne og til den nådde veikrysset og det skjedde et sammenstøt.
- (23) Jeg kan således ikke se at avgjørelsene fra 1990 og 1991 støtter at lempingen i aktsomhetsnormen får anvendelse i vår sak. I likhet med aktor mener jeg at A skapte en situasjon som påkalte særlig aktpågivenhet fra hans side. Han måtte legge til grunn at andre trafikanter kunne ha innrettet seg i samsvar med det som var blitt tilkjennegitt ved filvalg og signalbruk. Hensett til dette og i tillegg de begrensninger som gjaldt for sikten fra førerhytten, særlig på grunn av hyllekonsollen og lysforholdene på stedet, mener jeg at han hadde plikt til å utvise særlig stor aktsomhet. Jeg tilføyer at i den aktuelle situasjonen med et slikt komplekst trafikkbilde som også innbefattet myke trafikanter, må det legges til grunn at uaktsomheten også omfatter dødsfølgen.
- (24) Lagmannsretten har således benyttet feil aktsomhetsnorm, og frifinnelsen for overtredelse av straffeloven § 239 må da bli å oppheve.
- (25) Aktor har i skranken frafalt anken over straffutmålingen og tapsperioden såfremt Høyesterett kommer til at frifinnelsen for overtredelse av straffeloven § 239 blir opphevet, og jeg går derfor ikke nærmere inn på dette.
- (26) Jeg stemmer for denne

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

Lagmannsrettens dom med hovedforhandling oppheves for så vidt gjelder domsslutningens punkt 2.

- (27) Dommer **Indreberg:** Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med førstvoterende.
- (28) Dommer **Tønder:** Likeså.
- (29) Dommer **Oftedal Broch:** Likeså.
- (30) Dommer **Tjomsland:** Likeså.
- (31) Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

K J E N N E L S E :

Lagmannsrettens dom med hovedforhandling oppheves for så vidt gjelder domsslutningens punkt 2.

Riktig utskrift bekreftes: