



NORGES HØYESTERETT

Den 31. august 2009 avsa Høyesterett dom i

HR-2009-01719-A, (sak nr. 2009/653), straffesak, anke over dom,

A (advokat Erik Keiserud)

B (advokat Øystein Storrvik)

mot

Den offentlige påtalemyndighet (kst. statsadvokat Berit Johannessen)

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

- (1) Dommer **Bårdsen**: Saken gjelder straffutmåling for uaktsomt drap forøvet ved motorvogn.
- (2) A og B ble 2. mai 2007 satt under tiltale for overtredelse av straffeloven § 257 jf. § 258 og § 260 første jf. tredje ledd. For As del kom også overtredelse av legemiddeloven § 31 annet ledd jf. § 24 første ledd, og ved tilleggsbeslutning 19. november 2007 overtredelser av straffeloven § 162 første ledd og legemiddeloven § 31 annet ledd jf. § 24 første ledd. Ved tilleggsbeslutning 5. september 2007 ble tiltalen for begge utvidet til å gjelde straffeloven § 239 og overtredelser av vegtrafikkloven § 31 første ledd jf. § 17 annet ledd, subsidiært § 31 første og annet ledd jf. § 22 første ledd, samt vegtrafikkloven § 31 første ledd jf. § 3. Den felles bakgrunnen for tiltalene var at de to brøt seg inn i en leilighet og stjal en bilnøkkel der. Deretter kjørte de to og Bs kjæreste i den stjålne bilen et stykke vei på E-18. Føreren mistet kontrollen over bilen, og kjørte av veien. Den kvinnelige passasjeren omkom. Det har ikke vært mulig å fastslå hvem av de to som førte bilen.
- (3) Ved Heggen og Frøland tingretts dom 18. desember 2007 ble både A og B funnet skyldig i hovedpunktene i tiltalen og tilleggstiltalen. Dommen har følgende domsslutning:

”1.

a)

B, født 02.03.1985, dømmes for overtredelse av straffeloven § 239, straffeloven § 257, jfr. § 258, straffeloven § 260, 1. ledd, jfr. 3. ledd, og vegtrafikkloven § 31, 1. ledd, jfr. § 3, til fengsel i 2 – to – år og 8 – åtte – måneder, jfr. straffeloven § 62.

Han frifinnes for tilleggstiltalebeslutningen av 05.09.07 post II b og den subsidiære post III b.

b)

Han dømmes i medhold av vegtrafikkloven § 33 nr. 1, jfr. forskrift om tap av retten til å føre motorvogn mv § 2-4 til tap av førerett for alltid.

c)

Han dømmes til innen 14 – fjorten – dager fra dommens forkynnelse til in solidum med A å betale erstatning for ikke økonomisk tap med kr. 90.000,-, – kronernittitusen 00/100 – til C.

d)

Saksomkostninger ilegges ikke.

2.

a)

A, født 23.12.1987, dømmes for overtredelse av straffeloven § 239, straffeloven § 257 jfr. § 258, straffeloven § 260, 1. ledd, jfr. 4. ledd, vegtrafikkloven § 31, 1. ledd jfr. § 3, og legemiddeloven § 31, 2. ledd, jfr. § 24, 1. ledd, til fengsel i 2 – to – år og 8 – åtte – måneder, kfr. straffeloven § 62, 1. ledd, § 63, 2. ledd og § 64.

Han frifinnes for tilleggstiltalebeslutningen av 05.09.07 post II a og den subsidiære post II a, samt post I, II a og II c i tilleggstiltalebeslutningen av 19.11.07.

b)

Han dømmes til innen 14 – fjorten – dager fra dommens forkynnelse til in solidum med B å betale erstatning for ikke økonomisk tap med kr. 90.000,-, – kronernittitusen 00/100 – til C.

c)

Saksomkostninger ilegges ikke.”

- (4) Etter anker fra de domfelte avsa Borgarting lagmannsrett dom 18. februar 2009 med slik domsslutning:

- ”1. A, født 23. desember 1987, dømmes for overtredelse av straffeloven § 239, straffeloven § 257 jf. § 258, straffeloven § 260 første og tredje ledd, vegtrafikkloven § 31 jf. § 17 annet ledd sammenholdt med de forhold som er rettskraftig avgjort ved Heggen og Frøland tingretts dom av 18. desember 2007, jf. straffeloven § 62 første ledd, § 63 annet ledd og § 64 første ledd, til fengsel i 3 – tre – år og 3 – tre – måneder .
2. B, født 2. mars 1985, dømmes for overtredelse av straffeloven § 239, straffeloven § 257 jf. § 258, straffeloven § 260 første og tredje ledd og vegtrafikkloven § 31 jf. § 17 annet ledd, jf. straffeloven § 62 første ledd, til fengsel i 3 – tre – år.
3. B, født 2. mars 1985, dømmes til tap av føreretten, jf. vegtrafikkloven § 33 første ledd, jf. forskrift av 19. desember 2003 § 2-4 annet ledd for alltid.

4. Anken fra A over punkt 2 b og anken fra B over punkt 1 c i tingrettens domsslutning forkastes.

5. Saksomkostninger idømmes ikke.”

- (5) Begge de domfelte har anket til Høyesterett. Ved Høyesteretts ankeutvalgs beslutning 13. mai 2009 er ankene tillatt fremmet for så vidt gjelder straffutmålingen. Det ble ikke gitt samtykke til behandling av ankene over lovanvendelsen og saksbehandlingen.
- (6) Forsvarerne har gjort gjeldende at lagmannsretten har tatt et for høyt utgangspunkt for fengselsstraffen, sammenlignet med det som ellers følger av etablert straffutmålingspraksis i sammenlignbare saker. Det er også argumentert for at lagmannsrettens straffutmåling ikke i tilstrekkelig grad avspeiler at begge de domfelte må bedømmes som passasjerer. Den lange tiden siden ulykken – omkring tre år – har heller ikke fått noe synlig utslag i straffen. Endelig har forsvarerne pekt på at lagmannsretten med urette har forutsatt at det bør skje en skjerping i straffenivået i saker som den foreliggende.
- (7) Aktor har gjort gjeldende at den utmålte straff er riktig ut fra etablert nivå i sammenlignbare saker. Noen mer alminnelig skjerpelse av straffenivået i saker som dette er det derimot ikke lagt opp til.
- (8) *Jeg er kommet til at ankene fører frem for begge de domfelte, slik at straffen settes noe ned.*
- (9) A og B er domfelt for en rekke forskjellige forhold, herunder for innbrudd i bolig og brukstyveri av motorvogn, overlatelse av motorvogn til en som ikke fyller vilkårene for føring, og uaktsomt drap. Disse lovovertredselsene står i en nær innbyrdes sammenheng, ettersom det uaktsomme drapet ble forvoldt med den stjalne bilen. Overlatelsesansvaret baserer seg på at de domfelte hadde en form for felles rådgighet over bilen som forpliktet dem på samme måte som om de var sameiere. Begge var påvirket av rusmidler og uten førerkort. Lagmannsretten la til grunn at når det ikke med sikkerhet kunne fastslås hvem av dem som hadde kjørt, og hvem som hadde latt den andre bruke bilen, så kunne de begge dømmes for overtrødelse av vegtrafikkloven § 17 annet ledd. For så vidt gjelder fellelsen for uaktsomt drap, uttaler lagmannsretten:

”Lagmannsretten er enig med aktor som har anført at det ikke er bevist ut over enhver rimelig og fornuftig tvil hvem av de tiltalte som var fører av bilen på ulykkestidspunktet. Det kan således ikke strafferettslig tas stilling til hvem som var fører og hvem som var passasjer.

Det er imidlertid ikke avgjørende for domfellelse for overtrødelse av straffeloven § 239 slik tiltalebeslutningen er utferdiget. Begge de tiltalte var påvirket i vegtrafikklovens forstand, jf. det som framgår ovenfor. Begge de tiltalte var klar over at den andre av dem hadde drukket og ikke var skikket til å føre motorvogn. Begge skal bedømmes som om de ikke var påvirket, jf. straffeloven § 45.

Med det hendelsesforløp som lagmannsretten har lagt til grunn, jf. gjengivelsen av Skjønhaugs rapport ovenfor, har den av de tiltalte som var fører av bilen handlet på en kvalifisert uaktsom måte ved å kjøre bilen i påvirket tilstand med den hastighet som er lagt til grunn. Lagmannsretten finner det bevist ut over enhver rimelig og fornuftig tvil at denne uaktsomhet også omfatter dødsfølgen. Det er tale om en meget grov uaktsomhet som går langt ut over dagliglivets uaktsomhet i trafikken.

For den av de tiltalte som var passasjer, vises til at begge de tiltalte er domfelt for grovt tyveri av bilnøkklene og bilbrukstyveri. Begge anses for å ha disponert bilen. Den av de tiltalte som var passasjer lånte således bort bilen til føreren på lik linje med en sameier. Straffeloven § 239 rammer den som ved uaktsomhet "forvolder en annens død". Det vises til sitatet ovenfor fra Andenæs, Alminnelig strafferett om at formuleringen "forvolder" ikke bare rammer den som har ført bilen, men også den som har latt føreren låne bilen med bevissthet om at han ikke var i stand til å kjøre forsvarlig. Med det faktum lagmannsretten har lagt til grunn vedrørende påvirkningsgraden til de domfelte, samt vitneforklaringer om de tiltaltes tilstand denne kvelden og natta, var overlatelsen av bilen i dette tilfelle et forhold som rammes av straffeloven § 239. Den av de tiltalte som var passasjer hadde all mulig foranledning til å gripe inn mot den hasardiøse kjøringen som fant sted. Ved den passivitet som passasjereren har utvist ved ikke å gripe inn må han sies å ha akseptert kjøringen, jf. Rt-1992-810. Uaktsomheten omfatter for passasjerens vedkommende også dødsfølgen."

- (10) Ved straffutmålingen er det overtredelsen av straffeloven § 239 som står i sentrum. Begge de domfelte skal i denne forbindelse svare for å ha forvoldt en annens død ved å overlate en stjålet bil til en ruspåvirket person uten førerkort, og for å ikke ha grepet inn under kjøreturen mot det lagmannsretten har omtalt som hasardiøs kjøring.
- (11) Ulykken skjedde omkring klokken 04.00 om natten på E-18 ved Askim, mens bilen var på vei i retning Oslo. Det er ikke opplyst noe om trafikksituasjonen eller om det oppstod andre farlige situasjoner. På stedet er det fire-felts motorvei som etter hvert går over i en to-felts vei som gradvis kurver mot høyre. Veien stiger også noe, og ender i en rundkjøring. Veien har midtdele av betong. Fartsgrensen går fra 90 til 60 kilometer i timen. I rapport 9. januar 2007 utarbeidet av Statens vegvesen, heter det om selve hendelsesforløpet:

"Etter å ha passert ovenfor nevnte skilt og ca. 180 m etter 60-skiltet har fører av ST 23779 fått skrens i kurven mot høyre. Skrensesporets totale lengde: 26,7 m. Bilens fart har på dette tidspunktet vært langt i overkant av det som er riktig hastighet for å kunne greie kurven, og ved enden av skrensen støter bilen inn i betongmidtdele som skiller kjøreretningene. Bilen har så klatret opp mot toppen av midtdele over en strekning på ca. 8 m. Gummiavsetning etter bilens venstre før og bakhjul viste dette. Bilen balanserer deretter ca 31 meter opp på kanten av midtdele. Den tipper gradvis mer og mer mot venstre før venstre hjul treffer asfalten i møtende kjørefelt på motsatt side av midtdele. Flere spor etter dekk og felger i asfalten viser bilens videre ferd i møtende kjørefelt. Bilen har også fått flere skader som viser at den har sklidd delvis på siden og på taket før den etter ca 25,5 m treffer autovernet på møtende kjørefelts vegkant. Den river ned autovernet og 4 støttestolper ryker tvert av før den går utfor vegen og støter inn i et viltgjerde etter enda ca. 23 m. I forbindelse med denne utforkjøringen kastes bilen rundt og ender opp liggende på taket ca 25 m lenger fremme med front mot opprinnelig kjøreretning."

- (12) Rapporten har følgende konklusjon

"Ved kjøring fram mot ulykkesstedet har fører hatt mulighet til å motta tilstrekkelig informasjon om vegens videre forløp i form av skiltene som passerer. Slutt på motorveg, fletting og nedsatt fartsgrense burde være signaler som tilsier en helt annen hastighet enn det bilfører har valgt. Hastigheten har på ingen måte vært tilpasset omgivelsene bilen befinner seg i.

Tillatt hastighet på stedet var 60 km/t. Ut fra beregningene som er foretatt er det sannsynlig at bilens hastighet i begynnelsen av skrensen har vært i området 148-173 km/t, mens hastigheten ved siste del av skrensen og før bilen treffer midtdele trolig har vært i området 138-162 km/t."

- (13) Lagmannsretten opplyser at det som følger av denne rapporten, er lagt til grunn for dommen. Det fremgår også av lagmannsrettens dom at de tiltalte satt foran i bilen og ble kastet ut ved ulykken. Den kvinnelige passasjerer satt i baksetet og brukte bilbelte. Hun døde momentant.
- (14) Selv om forholdene i saken er særegne på den måten at ingen av de to kan dømmes for selve kjøringen, er det etter mitt syn likevel naturlig ved straffutmålingen å ta utgangspunkt i det straffenivået som er etablert for den bilfører som ved uaktsomhet forvolder noens død. Sentrale straffutmålingsmomenter i foreliggende sak vil da være kombinasjonen av meget høy fart over en lengre strekning og betydelig rus – begge de domfelte hadde en påvirkning tilsvarende opp mot én og en halv promille omkring to timer etter at kjøringen fant sted. Føreren hadde ikke gyldig førerkort.
- (15) Ved fellelse som sjåfør antar jeg at straffen for overtredelsen av straffeloven § 239 i vår sak ville ha ligget i overkant av to år og seks måneders fengsel. Jeg viser her – som et visst sammenligningsgrunnlag – til Rt. 1989 side 960 og Rt. 1992 side 330 som begge gjaldt noe grovere tilfeller enn i vår sak, og Rt. 2000 side 1597 som er noe mindre grov.
- (16) Lagmannsretten har i sin dom gitt uttrykk for at det alminnelige straffenivået i saker som dette bør skjerpes. Dette er jeg ikke enig i. Jeg viser til den justeringen av straffenivået som fant sted i forbindelse med endringen av straffeloven § 239 ved lov 8. juli 1988 nr. 70, jf. Rt. 1989 side 741. Noen ytterligere skjerping ser jeg ikke rom for nå.
- (17) Forsvarerne har gjort gjeldende at ettersom fellelsen etter § 239 knytter seg til overlatelse av bilen og til passivitet under kjøringen, ikke til selve kjøringen, må det gjøres en betydelig nedjustering av straffen. Det er særlig vist til Rt. 1992 side 810, hvor sjåføren fikk en straff av fengsel i to år. Eierne av bilen, som var passasjer da ulykken skjedde, fikk ni måneders fengsel. Fellelsen for hans del bygget på at han ikke grep inn overfor førerens uvetlige kjøring.
- (18) Til dette vil jeg bemerke at for As og Bs del har hendelsesforløpet frem mot ulykken preg av å være et felles forehavende, og det synes nokså tilfeldig hvem av dem som kjørte. Ingen av dem kan sies å ha hatt noen underordnet eller mer perifer rolle i det samlede hendelsesforløp. Jeg er likevel enig i at selve grunnlaget for domfellelsen etter straffeloven § 239 må få en viss betydning for straffutmålingen, og at sjåførens særlige ansvar må avspeiles. Situasjonen i vår sak skiller seg likevel på flere punkter nokså klart fra den som forelå i dommen fra 1992. Og jeg mener at reduksjonen da også må være markert mer begrenset enn i den saken. Et straff av fengsel i omkring to år synes passende for overtredelsen av § 239, isolert sett.
- (19) For begge skal det i tillegg utmåles straff for enkelte mindre alvorlige forhold, slik dette fremgår at lagmannsrettens domsslutning. For As vedkommende kommer også straffeloven § 64 til avendelse, og det er da naturlig med en viss differensiering mellom A og B. As alder på gjerningstiden legger jeg ingen vekt på. Derimot må det etter mitt syn tas noe hensyn til at det nå er mer enn tre år siden ulykken fant sted, og at de domfelte ikke kan bebreides dette. Noe skyldes imidlertid helsemessige forhold, og fradraget blir derfor mer avdempet enn tilfellet gjerne er der det er tale om rene forsinkelser hos politi, påtalemyndighet eller domstoler.

- (20) Jeg er etter dette blitt stående ved at straffen for As del kan settes til fengsel i to år og én måned. Straffen for B settes til fengsel i to år.
- (21) Jeg stemmer for denne

D O M :

I lagmannsrettens dom gjøres de endringer at straffen for A settes til fengsel i 2 – to – år og 1 – én – måned, og at straffen for B settes til fengsel i 2 – to – år.

- (22) Dommer **Skoghøy**: I motsetning til førstvoterende mener jeg at det ved straffutmålingen ikke kan tillegges særlig vekt at det ikke er avklart hvem av de to domfelte som kjørte. Lagmannsretten har lagt til grunn at de to var sammen om innbruddet og bilbrukstyveriet, og som fremholdt av førstvoterende, har den etterfølgende kjøring karakter av et fellesforehavende. Det at begge bare er dømt for å ha overlatt bilen til den andre, kan da etter mitt syn ikke tillegges nevneverdig vekt ved straffutmålingen. For øvrig er jeg i det vesentlige enig med førstvoterende. På denne bakgrunn stemmer jeg for at straffen for A blir satt til fengsel i to år og seks måneder og for B til fengsel i to år og fem måneder.

- (23) Dommer **Øie**: Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med førstvoterende, dommer Bårdsen.
- (24) Dommer **Møse**: Likeså.
- (25) Dommer **Coward**: Likeså.
- (26) Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

D O M :

I lagmannsrettens dom gjøres de endringer at straffen for A settes til fengsel i 2 – to – år og 1 – én – måned, og at straffen for B settes til fengsel i 2 – to – år.

Riktig utskrift bekreftes: