



NORGES HØYESTERETT

Den 21. september 2012 avsa Høyesterett dom i

HR-2012-01823-A, (sak nr. 2012/1253), straffesak, anke over dom,

A (advokat Harald Stabell)

mot

Den offentlige påtalemyndighet (kst. statsadvokat Sturla Henriksbø)

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

- (1) Dommer **Øie**: Saken gjelder fastsettelse av straff og periode for tap av førerett for et uaktsomt drap i trafikken.
- (2) Oslo statsadvokatembeter satte 18. februar 2011 A under tiltale for uaktsomt drap ved bruk av motorvogn, jf. straffeloven § 239 første straffalternativ, samt for overtredelse av den generelle aktsomhetsregelen i vegtrafikkloven § 31 første ledd, jf. § 3 og vikepliktregelen i § 31 første ledd, jf. § 4, jf. trafikkreglene § 9 nr. 2 andre ledd. Grunnlaget for overtredelsen av straffeloven § 239 var:

"Torsdag 18. november 2010 ca. kl. 16.30 i krysset X/Y i Z, førte han trekkvogn med kjennemerke -- ---- påkoblet semitrailer med kjennemerke -- ----, uten å være tilstrekkelig aktpågivende og varsom, idet han ikke oppdaget at B trillet datteren C i barnevogn da de krysset over kjørebanelen fra høyre mot venstre i oppmerket og skiltet gangfelt. Han kjørte på B som ble truffet av kjøretøyets venstre front, hvoretter hun ble dyttet mot vegbanen, overkjørt av trekkvognen og påført så omfattende skader i hodet og overkroppen at hun døde umiddelbart."

(3) Også de to andre overtredelsene knyttet seg til dette saksforholdet.

(4) Oslo tingrett avsa 20. juni 2011 dom med slik domsslutning:

- "1. A, født 28.02.1965, dømmes for overtredelse av straffeloven § 239, vegtrafikkloven § 31 første ledd jf § 3 og vegtrafikkloven § 31 første ledd jf § 4 jf trafikreguleringens § 9 nr 2 annet ledd, jf straffeloven § 62 og § 63 annet ledd, til en straff av fengsel i 30 – tretti – dager.
2. A, født 28.02.1965, fradømmes retten til å føre motorvogn for en periode på 2 – to – år fra 18. november 2010, jf vegtrafikkloven § 33 nr 1, jf. tapsforskriften § 2-4 annet ledd, og til å avlegge full ny førerprøve for gjenerverv av føreretten, jf tapsforskriften § 8-3 sjette ledd.
3. A, født 28.02.1965, frifinnes for krav om oppreisning.
4. A, født 28.02.1965, dømmes til å betale saksomkostninger til det offentlige med kroner 1 000 – ett tusen."

(5) Oslo statsadvokatembeter anket over straffutmålingen og tapet av førerrett til Borgarting lagmannsrett, mens den avdødes etterlatte anket avgjørelsen om oppreisningserstatning.

(6) Borgarting lagmannsrett avsa 1. juni 2012 dom med slik domsslutning:

"I
I Oslo tingretts dom av 20. juni 2011 gjøres følgende endringer:

1. Straffen settes til fengsel i 60 – seksti – dager.
2. Perioden for tap av førerrett til motorvogn settes til 4 – fire – år.

II
Anken fra D, C og E forkastes."

(7) A har anket til Høyesterett over straffutmålingen og fastsettelsen av perioden for tap av førerrett.

(8) *Mitt syn på saken*

(9) Jeg er kommet til at anken delvis bør tas til følge ved at perioden for tap av førerrett reduseres.

(10) A kjørte den aktuelle dagen en Volvo trekkvogn med tilhenger. Semitraileren var 16,8 meter lang og veide omkring 20 tonn uten last. A kom fra Æ i Z, kjørte på X gjennom Ø og skulle videre til høyre i en rundkjøring – ned Y. Det var rushtid og tett trafikk. Tingretten har beskrevet Ø slik:

"Ø er et svært komplisert kryss, med et lyskryss som etterfølges av en rundkjøring. På alle kanter rundt rundkjøringen er det fotgjengerfelt tett opptil krysset. Krysset er sterkt trafikkert, anslagsvis passerer det her 25 000 biler i døgnet. Krysset ligger rett ved et industriområde, som medfører en del tungtrafikk, og Å kjøpesenter. I tillegg ligger det en t-banestasjon under krysset, med utgang som munner ut på fortauene ved fotgjengerfeltene rett ved rundkjøringen."

(11) Om det nærmere hendelsesforløpet uttaler lagmannsretten:

"Tingretten har lagt til grunn at A stanset semitraileren før passering av et fotgjengerfelt i X, og at han deretter holdt en hastighet på 5-10 km i timen frem mot fotgjengerfeltet der ulykken skjedde. ...

... Tingretten har lagt til grunn at A lente seg fremover i setet kort tid før han nådde det aktuelle fotgjengerfeltet, for å kunne se trafikkbildet bedre mot høyresiden. Som tingretten, legger også lagmannsretten til grunn at A ikke på noe tidspunkt så kvinnen med barnevognen, som kom ut fra T-banestasjonen på fortauet helt øverst i Y. Der er bare 4-5 meter fra stedet der gangveien fra T-banestasjonen munner ut i Y, og frem til fotgjengerfeltet. Mulighetene for å kunne se fotgjengere på vei opp fra T-banestasjonen, før de kommer ut på fortauet i Y, er begrenset.

Bevisførselen for lagmannsretten bekrefter det tingretten også kom til, at avdøde gikk i rask gange mot Y, og at hun fortsatte med barnevognen ut i fotgjengerfeltet uten å stoppe opp. ...

...

Tingretten har påpekt at trekkvognen hadde betydelige blindsoner. På grunn av kjøretøyets høyde, vil det fra førerretet være en blindsoner på nær 6 meter i retning fremover, noe avhengig av føreren høyde og hvor høyt objektet er foran trekkvognen. Avdøde ville ikke være synlig for A dersom hun var nærmere fronten enn to meter. Sikten fremover ble også noe hindret av vimpler som A hadde plassert på dashbordet, og dessuten av en GPS. Blindsoner forelå også i sikten mot høyre, blant annet på grunn av plasseringen av ytterspeil på den siden."

- (12) Til tross for blindsonene la lagmannsretten til grunn at den fornærmede var mulig å oppdage i flere sekunder før ulykken skjedde, "også for A dersom han hadde hevet seg noe og lent seg fremover i førerretet, og dessuten holdt utkikk i den retning som avdøde kom på fortauet fra T-banestasjonen".
- (13) Av betydning for straffutmålingen vil jeg særlig peke på at A førte en lang og tung semitrailer med omfattende blindsoner over et fotgjengerfelt i et stort og svært trafikkert veikryss. Det forelå følgelig en situasjon hvor A måtte være særlig aktsom. Den fornærmede var imidlertid bare mulig å oppdage i noen sekunder, og sikten for A var hindret av flere blindsoner. Han kjørte derfor sakte og bøyde seg frem. Som lagmannsretten fremhever, burde han imidlertid ikke ha nøyd seg med det; han burde ha stanset helt foran fotgjengerfeltet og hevet seg noe fra setet for å få bedre sikt.
- (14) Både tingretten og lagmannsretten har konkludert med at As uaktsomhet lå i det nedre sjikt av anvendelsesområdet for straffeloven § 239. Det er ikke lagt frem opplysninger for Høyesterett som gir grunnlag for å sette denne vurderingen – som er basert på umiddelbar bevisførsel – til side.
- (15) Aktor har anført at straffen bør settes til fengsel i seks måneder og har særlig vist til avgjørelsene i Rt. 1990 side 562, Rt. 1991 side 1477, Rt. 2010 side 633 og Rt. 2012 side 892. I alle disse sakene hadde imidlertid den domfelte utvist grov uaktsomhet, og avgjørelsene gir liten veiledning for vår sak.
- (16) Forsvareren har anført at straffen bør settes til fengsel i 30 dager og har særlig vist til avgjørelsene i Rt. 2005 side 586 og Rt. 2007 side 1790, hvor fengselsstraffen i begge tilfeller ble satt til fengsel i 30 dager.

- (17) I saken fra 2005 hadde en trikkefører kjørt på og drept en syklist. Syklistens uaktsomhet ble sett på som "et sentralt moment i hendelsesforløpet". Blant annet hadde hun ikke overholdt vikeplikt for trikken.
- (18) Avgjørelsen fra 2007 gjaldt påkjørsel av en fotgjenger i et fotgjengerfelt i et veikryss. Bilføreren hadde først og fremst hatt oppmerksomheten rettet mot eventuell trafikk fra høyre, og ikke i tilstrekkelig grad sett i bilens kjøreretning. Den aktuelle bilen var en såkalt kassevogn, og dermed mindre farlig enn en semitrailer. Anken var fremmet av den domfelte, og Høyesteretts vurderingstema synes i hovedsak å ha vært om straffen skulle gjøres betinget eller settes ned. Det fant Høyesterett ingen grunn til.
- (19) Jeg nevner ellers Rt. 2009 side 299. Saken gjaldt en bussjåfør som kjørte på og drepte en mann som gikk på rødt lys i et fotgjengerfelt. Høyesterett la vekt på at det dreide seg om et stort og trafikkert veikryss, og at føreren av en stor og tung buss måtte være særlig aktsom. Samtidig måtte det vektlegges at sjåføren i et komplisert trafikkbilde kortvarig feilfordelte oppmerksomheten på trafikkforhold som var både relevante og sentrale, og at fotgjengeren gikk på rødt lys. Under sterk tvil fant Høyesterett at uaktsomheten ikke var av en slik grad at straffeloven § 239 kom til anvendelse i tillegg til vegtrafikkloven § 31, jf. § 3, se avsnitt 33. Uaktsomheten lå med andre ord i grenselandet mot § 239. Straffen ble satt til betinget fengsel i 30 dager.
- (20) Aktor har anført at det foreligger flere skjerpene omstendigheter og har vist til at den fornærmedes datter ble satt i livsfare, og til at A tidligere er bøtelagt for flere trafikkforgåelser.
- (21) Som det fremgår av sitatene fra lagmannsrettens dom, gikk den fornærmede med datteren sin på to og et halvt år i barnevogn. Barnevognen ble så vidt truffet i håndtaket, veltet og ble liggende ved traileren. Barnet fikk ingen fysiske skader, men det må kunne legges til grunn at det ble utsatt for stor fare. Dette må etter mitt syn tillegges vekt i skjerpene retning.
- (22) As tidligere trafikkforgåelser ble begått for forholdsvis lang tid siden – i perioden 2001 til 2004 – og jeg tillegger dem derfor liten vekt ved straffutmålingen.
- (23) Forsvareren har anført at det foreligger flere formildende omstendigheter og har vist til den domfeltes personlige forhold og til at saksbehandlingstiden er blitt for lang.
- (24) Ulykken har gått hardt inn på A, og han sliter med søvnproblemer og vonde tanker. Beslag av førerkortet har fått flere alvorlige konsekvenser for ham, blant annet har han mistet arbeidet som sjåfør. Det er imidlertid ikke uvanlig at den som ved uaktsomhet har forvoldt en annens død, får psykiske plager og andre personlige problemer. Hensynet til slike følger må vanligvis anses for å være tillagt vekt ved fastsettelsen av de ulike straffnivåer for domfellelse etter straffeloven § 239, og kan bare føre til fradrag i straffen dersom det dreier seg om konsekvenser utover det vanlige.
- (25) Saksbehandlingstiden er på i underkant av to år, og heller ikke den gir etter mitt syn grunnlag for fradrag i straffen.
- (26) Etter en samlet vurdering finner jeg at straffen bør settes til fengsel i 60 dager, slik også lagmannsretten har kommet til.

- (27) Tapsperioden ved overtredelse av straffeloven § 239 bør fastsettes fra tre år til for alltid, men kan settes kortere dersom det foreligger særdeles formildende omstendigheter eller helt spesielle grunner taler for det, se tapsforskriften § 2-4 andre ledd og vegtrafikkloven § 33 nr. 1 sjette ledd. Av tapsforskriften § 1-3 fremgår det at det skal legges vekt på virkningen tapet antas å ville ha for innehaveren, såfremt virkningen fremstår som vesentlig mer byrdefull enn det som normalt kan påregnes. Avgjørende ved vurderingen er likevel hensynet til trafikksikkerheten og eventuelle allmenne hensyn.
- (28) Siden uaktsomheten i den foreliggende sak ligger i det nedre sjikt av anvendelsesområdet for straffeloven § 239, er en tapsperiode på tre år det naturlige utgangspunkt.
- (29) Jeg kan ikke se at det er grunnlag for å sette tapstiden kortere enn tre år. Virkningene for A fremstår ikke som vesentlig mer byrdefulle enn det som normalt kan påregnes. Jeg viser her til det jeg har uttalt om de personlige forhold under straffutmålingen. Når det spesielt gjelder den omstendighet at A var yrkessjåfør, viser jeg til Rt. 2005 side 641 avsnitt 27 og 28, hvor Høyesterett slutter seg til følgende uttalelse av lagmannsretten:
- "Til dette bemerker lagmannsretten at det spesielt for yrkessjåfører må stilles særlige krav til aktsomhetsnivået i trafikken. Det vil gjelde generelt at alle yrkessjåfører, på samme måte som andre som er avhengige av bil i sitt yrke, vil bli rammet hardt dersom de må la bilen stå. Det har ikke vært hensikten bak regelverket at yrkessjåfører skal nyte godt av kortere tapstid enn andre som ikke er avhengig av bilen til daglig, og det kan ikke sees at As situasjon er vesentlig annerledes enn for andre yrkessjåfører. Virkningen er ikke mer byrdefull enn for andre yrkessjåfører som blir utsatt for tap av førerrett, og det kan ikke sees å foreligge slike særdeles formildende omstendigheter som er omtalt i vegtrafikkloven § 33 nr. 1 sjette ledd. Også her må hensynet til trafikksikkerheten og den alminnelige lovlydighet være utslagsgivende."**
- (30) Tilsvarende hensyn gjør seg gjeldende i den foreliggende sak, og heller ikke for A er virkningen av å tape førerretten mer byrdefull enn for andre yrkessjåfører.
- (31) Etter dette finner jeg at tapstiden bør settes til tre år.
- (32) Jeg stemmer for denne

D O M :

I lagmannsrettens dom gjøres den endring at perioden for tap av førerrett for motorvogn settes til 3 – tre – år.

- (33) Dommer **Indreberg:** Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med førstvoterende.
- (34) Dommer **Bull:** Likeså.
- (35) Dommer **Matheson:** Likeså.
- (36) Dommer **Skoghøy:** Likeså.

(37) Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

D O M :

I lagmannsrettens dom gjøres den endring at perioden for tap av førerett for motorvogn settes til 3 – tre – år.

Riktig utskrift bekreftes: