



NORGES HØYESTERETT

Den 7. februar 2014 ble det av Høyesteretts ankeutvalg bestående av dommerne Matningsdal, Stabel og Bergsjø i

HR-2014-00281-U, (sak nr. 2014/97), straffesak, anke over dom:

A (advokat Kristin Rognan)

mot

Den offentlige påtalemyndighet

avsagt slik

B E S L U T N I N G :

- (1) Saken gjelder lovanvendelsen og saksbehandlingen ved domfellelse for overtredelse av straffeloven §§ 229 andre straffalternativ og 239, subsidiært straffutmålingen.
- (2) Ved tiltalebeslutning utferdiget av statsadvokatene i Nordland den 29. oktober 2012 ble A, født 00.00.1986, satt under tiltale ved Vesterålen tingrett for forbrytelse mot straffeloven §§ 239 første straffalternativ og 228 første ledd jf. § 232 samt forseelse mot vegtrafikkloven § 31 første ledd jf. § 24 første ledd første punktum (to tilfeller) og § 3. Ved en tilleggstiltalebeslutning ble han videre satt under tiltale for forbrytelse mot straffeloven § 229 andre straffalternativ.
- (3) Ved Vesterålen tingretts dom 13. februar 2013 ble A frifunnet for forbrytelse mot straffeloven § 239 samt forseelse mot vegtrafikkloven § 31 første ledd jf. § 24 første ledd første punktum. For de øvrige forhold ble han dømt til fengsel i sju måneder. Videre ble han fradømt føreretten for en periode av ni måneder. Endelig ble han frifunnet for et oppreisningskrav. Dommen er enstemmig.
- (4) Etter anke fra påtalemyndigheten ble frifinnelsen for forbrytelse mot straffeloven § 239 undergitt fullstendig ankebehandling i Hålogaland lagmannsrett. Det samme gjelder for domfellelsen for forbrytelse mot straffeloven § 229 andre straffalternativ og forseelse mot vegtrafikkloven § 31 første ledd jf. § 3, som ble påanket av domfelte, A.
- (5) Hålogaland lagmannsrett avsa 30. oktober 2013 dom med slik domsslutning:

"1. A, født 00.00.1986, dømmes for overtredelse av straffeloven § 239 første

straffalternativ, vegtrafikkloven § 31 første ledd, jf. § 3 og straffeloven § 229 andre straffalternativ. For disse forholdene og det forhold som er rettskraftig avgjort ved Vesterålen tingretts dom 13. februar 2013 settes straffen til fengsel i 1 – ett – år og 9 – ni – måneder. Av straffen gjøres 6 – seks – måneder betinget med en prøvetid på 2 – to – år, jf. straffeloven §§ 52-54. Straffeloven § 61 første ledd og § 62 første ledd er brukt.

2. A dømmes til tap av førerett for motorvogn for alltid i medhold av vegtrafikkloven § 33 nr. 1, jf. forskrift om tap av førerett for motorvogn mv. § 2-4 og § 2-9.
3. A dømmes til å betale oppreisning til B med 125 000 – etthundreogtjuefemtusen – kroner innen 2 – to – uker fra forkynnelse av lagmannsrettens dom. Ved forsinket betaling påløper rente som fastsatt i medhold av forsinkelsesrenteloven § 3 første ledd."

- (6) Dommen er avsagt under dissens fra den ene fagdommeren for så vidt gjelder domfellelsen for forbrytelse mot straffeloven § 239.
- (7) A har anket lagmannsrettens dom til Høyesterett. Både for domfellelsen for forbrytelse mot straffeloven §§ 239 og 229 andre straffalternativ og forseelse mot vegtrafikkloven § 31 første ledd jf. § 3 gjelder anken lagmannsrettens saksbehandling og lovanvendelse. Videre er det anket over straffutmålingen – herunder tapet av førerett. Endelig er det anket over det tilkjente oppreisningsbeløpet.
- (8) *Påtalemyndigheten* anfører at anken ikke bør fremmes.
- (9) *Høyesteretts ankeutvalg* bemerker:
- (10) Spørsmålet for ankeutvalget er om anken skal fremmes til ankebehandling, jf. straffeprosessloven § 323. A ble i tingretten frifunnet for forbrytelse mot straffeloven § 239, og anken kan da bare nektes fremmet dersom ankeutvalget finner det "klart at anken ikke vil føre frem", jf. straffeprosessloven § 323 første ledd tredje punktum. En eventuell ankenektelse må begrunnes, jf. § 323 andre ledd andre punktum. For domfellelsen etter straffeloven § 229 andre straffalternativ og vegtrafikkloven § 31 første ledd jf. § 3 kreves det derimot samtykke, jf. straffeprosessloven § 323 første ledd første og andre punktum. Da den utmålte straffen og tapet av førerett er påvirket av domfellelsen for forbrytelse mot straffeloven § 239, kommer § 323 første ledd tredje punktum til anvendelse også for disse reaksjonenes vedkommende.
- (11) Tiltalebeslutningen for forbrytelse mot straffeloven § 239 hadde følgende grunnlag:

"Mandag 23. april 2012 ca. kl 1530 i X i retning Y, kjørte han en BMW personbil med kjennemerke ----- i 50-sonen uten å være aktpågivende og varsom. Han holdt meget høy fart med den følge at han ikke klarte å stanse for en Suzuki personbil som kom nordfra og som var i ferd med å krysse vegen. Da bilene kolliderte (treffpunktet), holdt han en hastighet på minst 96 km/t. C, føreren av Suzukien, døde samme dag av skadene hun pådro seg."
- (12) Som det fremgår av grunnlaget for tiltalebeslutningen skjedde dødsulykken mandag 23. april 2012 ca. kl 15.30. Om selve kollisjonen heter det i lagmannsrettens dom:

"Ulykken skjedde 23. april 2012 ca. klokka 15.30. Tiltalte kjørte en BMW personbil fra X sentrum i retning Y på fylkesveg --- og kolliderte på Z i krysset ned til Felleskjøpet med en møtende bil, en Suzuki, som skulle kjøre over vegen for å kjøre inn på tilstøtende veg. C kjørte Suzukien. Ved kollisjonen ble denne skjøvet ca. 12 meter tilbake mot egen kjøreretning, og ble stående utenfor vegen. BMW'en fortsatte i tilnærmet egen fartsretning, kjørte inn i rekkverket, knekket flere stolper og dro skinnene med seg til den stanset ca. 25 meter fra kollisjonsstedet. Fylkesveg --- er forkjørsveg, og fartsgrensen på stedet er 50 km/t."

Vegen går over i 60 km sone ca. 100 meter nord for det aktuelle krysset. Begge førerne var alene i bilen. C døde senere samme dag som følge av skadene hun ble påført ved sammenstøtet. Tiltalte ble ikke fysisk skadet.

Vegen på stedet der ulykken skjedde er oversiktlig og rett i en lengde på ca. 300 meter. Det var klart vær med sol og tørr vegbane på ulykkestidspunktet. Det var gode kjøreforhold.

...

Ulykken skjedde ca. 200 meter inn på den rette strekningen sett fra tiltaltes kjøreretning eller 185 meter fra krysset ned til Rema 1000 hvor tiltalte hadde en kort stopp fordi forankjørende bil skulle svinge ned til Rema 1000. Det legges til grunn at tiltalte hadde fri vegbane foran seg da han kjørte videre etter avkjøringen til Rema 1000, og at han akselererte hurtig og holdt seg i sitt kjørefelt fram til kollisjonsstedet."

- (13) Et sentralt spørsmål i saken har vært hvilken hastighet tiltalte holdt forut for kollisjonsøyeblikket. En overingeniør ved Statens vegvesen har beregnet hastigheten til minst 96 km/t, mens en oppnevnt sakkyndig for lagmannsretten har beregnet den til minst 84 km/t. Om den sakkyndiges forklaring for lagmannsretten heter det i lagmannsrettens dom at vedkommende hadde forklart at han anså 84 km/t som det "absolutte" minimum. På bakgrunn av bevisførselen la lagmannsrettens flertall til grunn at hastigheten hadde vært "minst 90 km/t".

- (14) Anken over saksbehandlingen er begrunnet i at lagmannsretten ikke i tilstrekkelig grad har vurdert de forhold som tilsa at hastigheten var lavere enn 90 km/t. Denne ankegrunnen kan klart ikke føre fram. Etter straffeprosessloven § 40 femte ledd skal domsgrunnene i saker som har vært behandlet med meddomsrett "angi hovedpunktene i rettens bevisvurdering". Om innholdet i dette kravet uttaler førstvoterende i Rt. 2011 side 1 avsnitt 11:

"Lagmannsretten var satt med meddomsrett, jf. straffeprosessloven § 332 første ledd. For slike saker bestemmer straffeprosessloven § 40 femte ledd at domsgrunnene skal angi 'hovedpunktene i rettens bevisvurdering'. I dette ligger blant annet at det må fremgå hvorfor et bestemt bevisresultat legges til grunn, jf. Rt. 2009 side 1439 avsnitt 28. I følge forarbeidene til straffeprosessloven tok man ikke sikte på en omfattende eller detaljert begrunnelse. Retten skal først og fremst redegjøre for de springende punkter ved bevisbedømmelsen, og kort angi hva som har vært avgjørende, jf. Ot.prp. nr. 78 (1992-1993) side 77-78."

- (15) Lagmannsretten har i denne saken foretatt en grundig gjennomgang av de ulike vitneforklaringene og de sakkyndige uttalelsene. Den oppfyller uten tvil de krav som følger av straffeprosessloven § 40 femte ledd. Ankeutvalget finner det enstemmig klart at denne del av anken – som i realiteten er et angrep på lagmannsrettens bevisresultat – ikke kan føre fram. Den bør ikke tillates fremmet.
- (16) Det samme gjelder når det i anken anføres at det er anvendt et for lavt beviskrav. Flertallets domsgrunner inneholder ingen holdepunkter for at flertallet ikke har latt all rimelig tvil komme tiltalte til gode.
- (17) Spørsmålet blir etter dette om anken over lovanvendelsen kan nektes fremmet fordi det er klart at heller ikke den kan føre fram. Om hva som generelt kreves, uttaler lagmannsretten:

"Både straffeloven § 239 og vegtrafikkloven § 31, jf. § 3 rammer uaktsom føring av motorvogn. Til domfellelse etter § 239 kreves det imidlertid at uaktsomheten også omfatter dødsfølgen. Det vises til Rt. 2009 side 299 avsnitt 2. Den generelle aktsomhetsnormen er noe strengere etter vegtrafikkloven § 3 enn etter straffeloven § 239, se Rt. 2011 side 83 avsnitt 11

med videre henvisninger. For domfellelse for uaktsomt drap er det ikke tilstrekkelig at føreren kunne innse muligheten av dødsfølgen. Det må kunne konstateres at føreren burde ha forstått at dødsfølgen kunne inntre, og derfor kan bebreides for at han handlet som han gjorde. Bestemmelsen om uaktsomt drap rammer ikke uaktsomhet av en karakter som alle førere må erkjenne at de gjør seg skyldig i fra tid til annen. Det vises til Ot.prp. nr. 46 (2000-2001) om lov om endringer i straffeloven og enkelte andre lover side 66."

(18) Ankeutvalget kan ikke se at lagmannsretten her har tatt et uriktig rettslig utgangspunkt.

(19) Om den konkrete aktsomhetsvurderingen uttaler lagmannsrettens flertall:

"Lagmannsrettens flertall har kommet til at tiltalte handlet grovt uaktsomt under kjøringen, at han burde ha forstått at dødsfølge kunne inntre, og at han er sterkt å bebreide for at han handlet som han gjorde. Det er flere forhold som tilsier at han handlet kvalifisert klanderverdig og som foranlediger sterke bebreidelser for mangel på aktsomhet.

Flertallet legger særlig vekt på at tiltalte kjørte med en hastighet og på en måte som etter forholdene må betegnes som høyst uforsvarlig og uvetting. Stedet er skiltet med 50-sone. Det var fotgjengerfelt like før krysset, samt inn- og utkjørsler. Kjøringen skjedde omkring arbeidstids slutt ca. klokka 15.30, og det var trafikk i begge retninger. Hastigheten var etter forholdene altfor høy og denne kombinert med kjøremåten og manglende oppmerksomhet omkring trafikkbildet innebar en markant sikkerhetsrisiko.

C hadde vikeplikt for motgående trafikk. Selv om hun måtte være forberedt på at det kom bil i motgående kjørefelt som kjørte godt over fartsgrensen, var det ut fra forholdene på stedet etter flertallets syn upåregnelig for henne at tiltaltes bil skulle akselerere så hurtig opp i fart som den gjorde, og tilbakelegge strekningen fram til sammenstøtet så fort som den gjorde. Flertallet legger også vekt på at C ikke brått krysset veglinja, men kjørte sakte mot krysset og sto stille en stund før hun begynte å svinge. Blinklysene var slått på før hun kom til krysset og var hele tida på. Det vises til vitnet Ds forklaring.

Det er den høye hastigheten og den uvettinge kjøringen kombinert med manglende oppmerksomhet omkring trafikkbildet som etter flertallets syn er den helt dominerende årsak til at ulykken skjedde. Ved sin aggressive kjøring var muligheten for at tiltalte ville klare å bremse opp eller svinge unna om det skulle dukke opp noe i eller ved vegbanen svært liten. Flertallet viser særlig til at det var fotgjengerfelt like før krysset, og at tiltalte i følge sin egen forklaring ikke ble oppmerksom på Suzukien før sammenstøtet var et faktum.

Det er altså ikke farten alene som etter flertallets mening er avgjørende for at aktsomhetsvurderingen i straffeloven § 239 er brutt. Tiltaltes kjøring var etter flertallets syn samlet sett kvalifisert klanderverdig, og tiltalte sterkt å bebreide for mangel på aktsomhet. Den uaktsomhet tiltalte har gjort seg skyldig i, er på ingen måte av en slik karakter som en bilfører fra tid til annen kan gjøre seg skyldig i.

Forsvarer har framholdt at det må legges vesentlig vekt på at føreren av Suzukien hadde vikeplikt da hun svingte til venstre. Hun kan ikke ha forvisset seg om at det ikke var biler i motgående kjørefelt og var uaktsom. Flertallet ser ikke bort fra at også C gjorde en feil, men hennes opptreden er etter flertallets vurdering et beskjedent og underordnet moment i årsaksbildet.

Til støtte for påstanden om frifinnelse har forsvarer særlig vist til Rt. 2002 side 1135. Høyesterett kom i den saken under tvil til at lagmannsretten hadde anvendt en for streng aktsomhetsnorm ved å domfelle for overtredelse av straffeloven § 239. Situasjonen er etter flertallets oppfatning en annen her. I vår sak dreier det seg om kjøring i 50 km sone og foreligger 'noe mer konkret kritikkverdig' ved kjøringen ut over fartsovertredelsen. Det vises til drøftelsen foran.

Når tiltalte kjørte slik som foran beskrevet, var ikke bare risikoen for en trafikkuulykke påregnelig, men også dødsfølgen var påregnelig. Tiltalte burde ha forstått at dødsfølge kunne inntre og er sterkt å bebreide for at han handlet som han gjorde."

- (20) Basert på lagmannsrettens bevisresultat, som Høyesterett ikke kan overprøve, jf. straffeprosessloven § 306 andre ledd, finner ankeutvalget det enstemmig klart at lagmannsretten her ikke har gitt noen uriktig rettslig begrunnelse for å anvende straffeloven § 239.
- (21) Når det gjelder lagmannsrettens henvisning til "Rt. 2002 side 1135", som skulle ha vært Rt. 2002 side 1139, vil ankeutvalget i tillegg til det lagmannsretten har uttalt, påpeke at den nevnte saken gjaldt kjøring på en veg med fartsgrense 80 km/t med en anslått hastighet av 110 km/t. Forulykkede kom dessuten ut fra en sideveg, mens det i denne saken er tale om en bil som skulle svinge av fra vegen. Trafikkbildet var i det hele svært forskjellig i de to sakene. Fartsoverskridelsen var i tillegg langt alvorligere i denne saken enn i Rt. 2002 side 1139. Om betydningen av dette momentet vises det til Rt. 2010 side 785 med henvisning til forarbeidene ved endringen av straffeloven § 239 i 2001.
- (22) Ankeutvalget har etter dette enstemmig funnet det klart at anken over saksbehandlingen og lovanvendelsen vedrørende domfellelsen for forbrytelse mot straffeloven § 239 ikke vil føre fram, og at den ikke bør tillates fremmet.
- (23) På bakgrunn av lagmannsrettens bevisresultat er ankeutvalget enig i at kjøringen var "høyst uforsvarlig og uvetting", slik at forbrytelsen kvalifiserer for en fengselsstraff av ikke ubetydelig lengde. Med hensyn til straffenivå kan det til sammenligning vises til Rt. 2010 side 1317, hvor straffen ble satt til fengsel i ett år og sju måneder i en sak hvor straffenivået først og fremst var begrunnet i forbrytelsen mot straffeloven § 239. Når domfellelsen i tillegg omfatter en brutal forbrytelse mot straffeloven § 229 andre straffalternativ, er det etter ankeutvalgets vurdering klart ikke noe "åpenbart misforhold" mellom den ilagte straffen og de overtredelsene dommen gjelder, jf. straffeprosessloven § 344.
- (24) For så vidt gjelder domfellelsen for forbrytelse mot straffeloven § 229 andre straffalternativ, har ankeutvalget videre enstemmig funnet at verken avgjørelsens betydning utenfor den foreliggende sak eller andre grunner tilsier at anken blir fremmet for Høyesterett, jf. straffeprosessloven § 323 første ledd første og andre punktum.
- (25) Ankeutvalget har videre enstemmig funnet det klart at heller ikke anken over straffutmålingen vil føre fram, og at den ikke bør tillates fremmet.
- (26) Når det endelig gjelder tapet av føreretten for alltid vises det til tapsforskriften § 2-4 andre ledd som har følgende ordlyd:
- "Dømmes motorvognfører for overtredelse av straffeloven § 239, bør det samtidig fastsettes en tapsperiode fra 3 år til for alltid, såfremt det ikke foreligger spesielt formildende omstendigheter. Det samme gjelder særlig grove overtredelser av vegtrafikkloven § 3 hvor det foreligger dødsfølge."**
- (27) Hensett til grovheten av forbrytelsen mot straffeloven § 239, er det etter dette klart at tapsperioden i alle fall må være tre år.
- (28) For vurderingen av om det var riktig å fradømme føreretten for alltid, har videre tapsforskriften § 2-9 betydning. Den har følgende ordlyd:

"Er vedkommende motorvognfører tidligere ilagt straff eller domfelt for trafikkfarlige

forgåelser mot vegtrafikklovgivningen, eller har hans førerkort tidligere vært inndratt eller har han tidligere tapt føreretten, kan dette tillegges betydelig vekt ved fastsettelse av tapsperiodens lengde, alt etter tidligere forholds alder og grovhet. I slike tilfelle bør fastsettelse av tap av førerett vurderes, selv om den aktuelle overtredelse isolert sett ikke ville medført slik reaksjon."

- (29) Det fremgår av lagmannsrettens dom at A flere ganger er bøtelagt for brudd på vegtrafikkloven. I perioden 2005 til 2010 har han flere ganger vært fratatt føreretten i til sammen 28 måneder. Med denne bakgrunn og med den svært grove overtredelsen av straffeloven § 239 som han nå er funnet skyldig i, har ankeutvalget enstemmig funnet det klart at heller ikke denne del av anken vil føre fram, og at den ikke bør tillates fremmet.
- (30) Når anken over straffekravet nektes fremmet, skal det ikke tas stilling til begjæringen om ny behandling av det sivile kravet, jf. forutsetningsvis straffeprosessloven § 434 sjuende ledd.
- (31) Beslutningen er enstemmig.

S L U T N I N G:

Anken over straffekravet tillates ikke fremmet.

Ingse Stabel
(sign.)

Magnus Matningsdal
(sign.)

Per Erik Bergsjø
(sign.)

Riktig utskrift: