



# NORGES HØYESTERETT

Den 30. juni 2016 avsa Høyesterett dom i

**HR-2016-01458-A, (sak nr. 2016/477), straffesak, anke over dom,**

Den offentlige påtalemyndighet (statsadvokat Arvid Malde)

mot

A

B

C

(advokat Erik Ulvesæter)

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

- (1) Dommer **Bårdsen**: Saken gjelder spørsmål om persontransport mot vederlag, der kontakten mellom sjåfør og passasjer er etablert via mobilapplikasjonen *Haxi*, er omfattet av løyveplikten i yrkestransportloven § 4 første ledd andre punktum, som blant annet forutsetter – for at løyveplikt skal inntre – at "tilbod om transport vert retta til ålmenta på offentlig plass".
- (2) Rogaland politidistrikt satte våren 2014 i gang etterforskning med sikte på å avdekke det man mistenkte kunne være piratdrosjevirksomhet formidlet via mobilapplikasjonen *Haxi*. Denne applikasjonen, som kan lastes ned gratis av enhver som ønsker det, er innrettet slik at den som registrerer seg som bruker, kan formidle at vedkommende er tilgjengelig for kjøring, alternativt få oversikt over personer som tilbyr persontransport. Etterforskningen ledet til at blant andre B, C og A fikk hvert sitt forelegg på 8 000 kroner for overtredelse av yrkestransportloven § 4 første ledd andre punktum, jf. § 41. For alle tre gjaldt forelegget én kjøretur mot vederlag, hvor kontakten med passasjeren – som viste seg å være en sivil polititjenestemann – var etablert via *Haxi*.
- (3) Foreleggene ble ikke vedtatt. Påtalemyndigheten fremmet da sak for Stavanger tingrett på grunnlag av foreleggene. Ved Stavanger tingretts dom 11. mai 2015 ble de tre frifunnet. Tingretten fant at lovens vilkår for straff ikke var oppfylt, ettersom *Haxi* ikke kunne anses som "offentleg plass", jf. yrkestransportloven § 4 første ledd andre punktum. Påtalemyndigheten anket til Gulating lagmannsrett, som ved dom 12. februar 2016 frifant de tre på samme grunnlag. To av meddommerne dissenterte.

- (4) Påtalemyndigheten har anket til Høyesterett over lagmannsrettens lovanvendelse under skyldspørsmålet.
- (5) *Jeg er kommet til at anken må forkastes.*
- (6) Yrkestransportloven § 4 første ledd, slik den gjaldt på handlingstiden, lyder slik:
- "Den som mot vederlag vil drive persontransport med motorvogn må ha løyve. Det same gjeld den som utfører persontransport mot vederlag på liknande måte som drosje når tilbod om transport vert retta til ålmenta på offentleg plass."**
- (7) Regelen i første ledd første punktum krever løyve for å "drive" persontransport, og retter seg – gjennom uttrykket "drive" – mot den som ikke bare helt sporadisk utfører persontransport mot vederlag. Andre punktum slår fast løyveplikt *uavhengig av omfanget*, men begrenser samtidig plikten til å ha løyve til persontransport mot vederlag "på liknande måte som drosje" og til situasjoner der "tilbod om transport" blir "retta til ålmenta på offentleg plass". Saken her gjelder denne siste passusen – særlig uttrykket "offentleg plass" i § 4 første ledd andre punktum.
- (8) Før jeg går inn på dette lovtolkningsspørsmålet, minner jeg om *lovkravet* i strafferetten, slik dette følger av Grunnloven § 96 og Den europeiske menneskerettskonvensjon artikkel 7. Dette omfatter dels et krav om at straffebudene utformes tilstrekkelig presist til å gi nødvendig veiledning om grensen mellom rett og galt på det aktuelle området, og dels en instruks om at domstolene ved tolkningen og anvendelsen av straffebestemmelser må påse at straffansvar ikke ilegges utover de situasjoner som selve ordlyden i straffebudet dekker. Jeg viser spesielt til Rt. 2009 side 780 avsnitt 20–21 (derivat), Rt. 2011 side 469 avsnitt 9 (mishandling av tidligere samboer), Rt. 2012 side 313 avsnitt 29 (grov "selvvasking"), Rt. 2012 side 752 avsnitt 26 (helikopterlanding), Rt. 2012 side 1211 avsnitt 18 og 22 (internettblogg) og Rt. 2014 side 238 avsnitt 15–19 (hønsekauk). Den forståelsen av lovkravet som ligger til grunn for disse dommene, utelukker også straff per *analogi* – altså med den begrunnelse at det forholdet som er til pådømmelse, har så store likhetstrekk med det som omfattes av et straffebud, at det bør bedømmes likt.
- (9) Jeg vender da tilbake til det lovtolkningsspørsmålet saken her reiser – hva som ligger i at "tilbod om transport" blir "retta til ålmenta på offentleg plass".
- (10) Aktor har gjort gjeldende, som et prinsipalt synspunkt, at loven ikke kan forstås slik at det er tilbudet som forutsettes fremsatt på "offentleg plass". Ifølge påtalemyndigheten er det tilstrekkelig at selve *transporten* skjer på offentlig plass.
- (11) Jeg kan ikke følge påtalemyndighetens resonnement. En naturlig språklig forståelse av ordene som er benyttet i yrkestransportloven § 4 første ledd andre punktum, lest i sammenheng med setningsbygningen og den innbyrdes strukturen i paragrafen, er at uttrykket "retta til ålmenta på offentleg plass" relaterer seg til hvordan – eller snarere *hvor og til hvem* – tilbudet om transport er satt fram. Forarbeidene gir ikke holdepunkter for at lovgiver har ment noe annet enn det som følger av en slik rett frem lesing av loven. Jeg viser til Ot.prp. nr. 82 (2000–2001) nr. 63 side 2, som gjaldt den tidligere samferdselslov § 7 nr. 1, som dagens lov her viderefører. Departementet uttaler der at løyveplikten etter første ledd andre punktum gjelder "dersom transporten har kome i stand ved at det har vore retta tilbod til ålmenta på offentleg plass".

- (12) Aktor har, subsidiært, gjort gjeldende at tilbudet om transport er et "stående tilbud", som varer ved helt til passasjeren setter seg inn i bilen, eller sågar til kjøreturen er avsluttet.
- (13) Heller ikke her kan jeg følge påtalemyndigheten. Argumentasjonen forholder seg ikke til at tilbudet om transport allerede er akseptert gjennom den avtalen som er gjort *før* passasjeren blir plukket opp av sjåføren. En slik lovforståelse ville innebære at forutsetningen om at tilbudet måtte fremsettes "på offentlig plass", mistet det aller meste av sin selvstendige betydning, og medføre at vesentlige deler av *hovedregelen* om løyveplikt i § 4 første ledd første punktum i praksis ble konsumert at den mer begrensede regelen om løyveplikt i første ledd andre punktum.
- (14) Språklig er det mest nærliggende å oppfatte uttrykket "offentlig plass" slik at det refererer til et *fysisk sted*. Forarbeidene til loven bekrefter denne forståelsen, jf. Ot.prp. nr. 82 (2000–2001) nr. 63 side 3 til tidligere samferdselslov § 7 nr. 1:
- "Med offentlig plass meinast gater, vegar, oppstillingsplass m.v. som er opne for almen ferdesel".**
- (15) Jeg minner også om definisjonen av "offentlig sted" i straffeloven 2005 § 10 første ledd, som "et sted bestemt for alminnelig ferdsel eller et sted der allmennheten ferdes".
- (16) Den situasjonen vi har foran oss – at det innledende kontaktpunktet mellom sjåfør og passasjer ikke er et fysisk sted, men en mobilapplikasjon som er tilgjengelig for enhver – så nok lovgiver ikke for seg da loven ble gitt. Det kan i dag være forskjellige syn på hvilken regel som *bør* gjelde for de ulike variantene av slike applikasjoner. En eventuell utvidelse av den straffesanksjonerte løyveplikten må, av hensyn til lovkravet som jeg har vært inne på, uansett skje ved ny lovgivning, ikke gjennom analogisk anvendelse av lovregelen om løyveplikt i yrkestransportloven § 4 første ledd andre punktum.
- (17) Lagmannsrettens frifinnende dom bygger etter dette på en riktig lovforståelse.
- (18) Jeg stemmer for denne

#### D O M :

Anken forkastes.

- |      |                          |  |
|------|--------------------------|--|
| (19) | <b>Dommer Falch:</b>     | Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med førstvoterende. |
| (20) | <b>Dommer Matheson:</b>  | Likeså.  |
| (21) | <b>Dommer Indreberg:</b> | Likeså.  |
| (22) | <b>Dommer Skoghøy:</b>   | Likeså.  |

(23) Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

D O M :

Anken forkastes.

Riktig utskrift bekreftes: