



# NORGES HØYESTERETT

Den 31. oktober 2016 avsa Høyesterett dom i

**HR-2016-02228-A, (sak nr. 2016/1086), straffesak, anke over dom,**

A (advokat John Christian Elden)

mot

Den offentlige påtalemyndighet (kst. statsadvokat Monica Krag Pettersen)

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

- (1) Dommer **Endresen**: Saken gjelder spørsmålet om kjøring med tohjulet selvbalerende kjøretøy i alkoholpåvirket tilstand rammes av vegtrafikkloven § 22 første ledd.
- (2) A, født 00.00.1982, ble 26. januar 2015 tiltalt for overtredelse av denne bestemmelsen etter å ha kjørt et slikt kjøretøy i beruset tilstand på X i Oslo.
- (3) Ved Oslo tingretts dom 17. november 2015 ble A frifunnet. Tingretten kom under tvil til at det benyttede kjøretøyet ikke kunne anses som motorvogn etter vegtrafikkloven § 22 første ledd.
- (4) Påtalemyndigheten anket dommen til Borgarting lagmannsrett. Anken gjaldt rettsanvendelsen. Ved lagmannsrettens dom 7. april 2016 ble det lagt til grunn at rettsanvendelsen var uriktig, og tingrettens dom ble opphevet.
- (5) Tiltalte har anket lagmannsrettens dom til Høyesterett. Anken gjelder rettsanvendelsen. Dette innebærer at rettsanvendelsen også for Høyesterett skal prøves på grunnlag av det faktiske forhold som tingretten la til grunn.
- (6) Det er fra tiltaltes side, blant annet under henvisning til lovens forarbeider og rettspraksis, gjort gjeldende at vegtrafikkloven § 22 må tolkes innskrenkende. Kjøring med det benyttede kjøretøy i alkoholpåvirket tilstand, representerer bare en risiko for skade som er vesensforskjellig fra det som er det legislative grunnlag for regelen i vegtrafikkloven § 22. Tiltalte har nedlagt påstand om at tingrettens dom stadfestes.

- (7) Påtalemyndigheten har fremhevet at det er uomtvistet at et selvbalanserende kjøretøy dekkes av lovens definisjon av motorvogn, og at det ikke er noe grunnlag for en innskrenkende fortolkning. Påtalemyndigheten har påstått anken forkastet.
- (8) *Jeg er kommet til* at lagmannsrettens rettsanvendelse er riktig, og jeg tiltrer i det vesentlige den begrunnelse lagmannsretten har gitt for sitt resultat.
- (9) Tingretten har gitt denne beskrivelsen av hendelsen:

**"Tiltalte har erkjent de faktiske forhold i saken, men har nektet straffeskyld.**

Tiltalte, som bor i Y, var på tidspunktet for hendelsen på besøk hos venner i Oslo. På ettermiddagen og kvelden fredag den 15. august 2014 var han sammen med flere venner på en restaurant på X i Oslo. Det ble drukket en god del alkohol fra ca. kl. 17.00 og utover. På et tidspunkt kom kameraten som tiltalte bodde hos mens han var i Oslo, til restauranten. Han hadde kjørt dit på et selvbalanserende kjøretøy av merket Segway. I 23-tiden på kvelden bestemte tiltalte og kameraten seg for å dra hjem. Det var da flere i gruppen som ønsket å prøve segwayen, og gjorde dette på gangveien utenfor restauranten. Kameraten var i følge tiltalte klar på at han ikke skulle kjøre segwayen hjem, men ta den med i en maksitaxi. Tiltalte, som også ønsket å prøve kjøretøyet, kjørte segwayen langs bryggen mot taxiholdeplassen ved Z brygge. Han ble stoppet av politiet etter å ha kjørt ca. 10-20 meter. Politiet hadde kort tid i forveien fått melding om at noen berusede personer hadde gitt uttrykk for at de ønsket å kjøre segwayen fra restauranten. Tiltalte ble tatt med til politistasjonen for utåndingsprøve, etter å ha blåst i alkometer på stedet som gav utslag over lovlig grense. Retten legger til grunn på bakgrunn av tiltaltes og politibetjent Söderholms forklaring at tiltalte kjørte i gangfart, mens kameraten gikk ved siden av. Det var en god del folk i området på tidspunktet for kjøringen.

Tiltalte forklarte videre at han var veldig beruset når han dro fra restauranten. Han tenkte ikke på at det kunne være ulovlig å føre segwayen i beruset tilstand på samme måte som ved bilkjøring. Tiltalte tenkte mer på segwayen som en leke og han var nysgjerrig på hvordan den fungerte. I retten uttrykte tiltalte at det var dumt gjort, men at det følte seg veldig urettferdig å bli straffet på samme måte som en promillekjører med bil.

Resultatet av utåndingsprøven viser at tiltalte hadde en promille på 1,96 halvannen time etter kjøringen. Retten legger dette resultatet til grunn.

I følge politibetjent Söderholm var det ingenting å utsette på selve kjøringen. Det var først når tiltalte gikk av kjøretøyet at han la merke til at han var beruset. Det luktet alkohol og tiltalte måtte ta et støttesteg mens han snakket med politiet.

Det faktiske hendelsesforløpet legges følgelig til grunn som bevist, i tråd med tiltaltes forklaring."

- (10) Det faktiske hendelsesforløp er avklart, og spørsmålet er om denne kjøringen rammes av vegtrafikkloven § 22 første ledd. Bestemmelsen lyder slik:

**"Ingen må føre motorvogn når han er påvirket av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel."**

- (11) Legaldefinisjoner av "kjøretøy" og "motorvogn" er gitt i vegtrafikkloven § 2 andre ledd:

**"Med kjøretøy forstås innretning som er bestemt til å kjøre på bakken uten skinner. Med motorvogn forstås kjøretøy som blir drevet fram med motor."**

- (12) Det er da klart at det selvbalanserende kjøretøyet som siktede kjørte, omfattes av ordlyden i motorvogndefinisjonen. Den er en innretning som er bestemt til å kjøre på bakken uten skinner, og den blir drevet frem med elektrisk motor.
- (13) Spørsmålet i saken er om det er grunnlag for å tolke uttrykket "motorvogn" i vegtrafikkloven § 22 innskrenkende slik at en Segway av den type som ble benyttet, likevel ikke rammes av bestemmelsen.
- (14) Forarbeidene til vegtrafikkloven viser at lovgiver, da loven ble gitt, var innforstått med at definisjonen av motorvogn var så vidtrekkende at det etter omstendigheten kunne bli aktuelt med slik innskrenkende fortolkning. Forarbeidene viser imidlertid også at lovgiver primært hadde i tankene tilfeller der den innskrenkende fortolkning nærmest var selvforklarende. I Ot.prp. nr. 23 (1964–1965) side 38 skriver departementet:
- "Det er i loven ikke gjort uttrykkelig unntak for lekesaker som går inn under definisjonen av kjøretøy og motorvogn. Visse større leker - små sykler, tråbiler o.l. - skiller seg ikke vesentlig fra kjøretøy som går inn under loven, mens andre lekesaker kan være så små at de er uten trafikkmessig betydning. Man regner med at lovens bestemmelser og de reguleringer som utferdiges etter loven, på samme måte som hittil, skal forstås med en praktisk og fornuftig avgrensning og vil om nødvendig kunne ta nærmere avgrensningsbestemmelser inn i forskrifter som gis i medhold av loven."**
- (15) Det som her sies om lekesaker, har ikke noe entydig meningsinnhold, men det at det ble ansett påkrevd eller i det minste naturlig å fremheve at det må gjøres unntak for lekesaker uten trafikkmessig betydning, trekker i retning av at lovgiver har tenkt seg en heller begrenset adgang til innskrenkende fortolkning.
- (16) I teorien er det imidlertid alminnelig antatt at motorvognbegrepet ikke nødvendigvis har det samme innhold i alle bestemmelser i vegtrafikkloven, og en snever mulighet for innskrenkende fortolkning av den alminnelige definisjon av motorvogn, utelukker da ikke en noe større adgang til innskrenkende fortolkning av motorvognbegrepet i vegtrafikkloven § 22.
- (17) Det sentrale i det som sies i proposisjonen, synes å være at loven som tidligere skal forstås med en praktisk og fornuftig avgrensning. Dette må forstås å ha en videre rekkevidde enn bare å referere til lekesaker, jf. Matningsdal, Promillekjøring og etterfølgende alkoholnyttelse, side 55.
- (18) En videre avklaring gjøres etter mitt syn i noen grad av proposisjonens referanse til tidligere praksis. Det er naturlig å se dette også som en henvisning til tidligere rettspraksis, og de to dommene som da særlig har interesse i vår sammenheng, er Rt. 1954 side 904 og Rt. 1955 side 1243.
- (19) Saken i Rt. 1954 side 904 gjaldt anke over straffutmålingen. Tiltalte var dømt for å ha kjørt en 3-hjuls elektrisk drevet meget lett varesykkel i påvirket tilstand. Sykkelen kunne etter det opplyste vanskelig bringes opp i en hastighet på mer enn 15–20 km/t. Etter ordlyden i dagjeldende motorvognlovs definisjon av motorvogn, var sykkelen en motorvogn i lovens forstand. Spørsmålet om lovens anvendelse ble ikke problematisert i saken.
- (20) I saken i Rt. 1955 side 1243 kom Høyesterett til at motorvognlovens bestemmelse om forbud mot å føre motorvogn i alkoholpåvirket tilstand, ikke kom til anvendelse overfor en tiltalt som hadde "syklet" en defekt moped, som var tom for bensin, i alkoholpåvirket tilstand uten å gjøre forsøk på å starte den. Førstvoterende påpekte at mopeden bare veide

43 kg, og at den overhodet ikke kunne startes, og han fant at kjøringen ikke hadde budt på andre eller større faremomenter enn dem som er forbundet med bruk av en vanlig tråsykkel.

- (21) Dommene kan etter mitt syn ikke tas til inntekt for det syn at det er rom for en vidtrekkende innskrenkende fortolkning av vegtrafikkloven § 22.
- (22) Ved avgjørelsen av om det etter omstendighetene er grunn til å foreta en innskrenkende fortolkning av motorvognbegrepet i vegtrafikkloven § 22, må utgangspunktet være at lovgiver bevisst har valgt en vid definisjon av motorvogn. Det må imidlertid også ses hen til den trafikkmessige betydning av innretningen, innretningens størrelse, fart og vekt. Det må med andre ord foretas en samlet vurdering av innretningens farlighet for fører og tredjemann.
- (23) Det går frem av kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 4 siste ledd at selvbalerende elektrisk drevet kjøretøy for transport av én person (føreren) ikke kan ha egenvekt over 70 kg (inkludert eventuelle batterier), ikke bredde over 85 cm og ikke konstruktiv hastighet over 20 km/t. Egenskapene ved slike kjøretøy, både deres tyngde, fart og lettbevegelse, taler for at det må anses som motorvogn. Det kan ikke ha noen betydning for denne vurderingen at kjøretøyet ikke har noen sitteinnretning, slik at føreren står og ikke sitter.
- (24) Ved endring i trafikkreglene, som trådte i kraft 1. juli 2014, ble bruk av selvbalerende kjøretøy nærmere regulert. Det ble i denne forbindelse, på nærmere vilkår, åpnet for bruk av slike kjøretøy på gangvei, fortau og i gangfelt. Dette kan sees som et utslag av det syn at disse innretningene har begrenset skadeevne. I seg selv kan ikke dette være avgjørende ved tolkingen av vegtrafikkloven § 22. At disse kjøretøyene kan anvendes der også gående ferdes, fører klart til en høyere risiko for skade på tredjemann enn det som ellers ville vært tilfellet.
- (25) I forarbeidene til forskriftsendringen er det fremholdt at selv om bruksområdet for selvbalerende kjøretøy skulle være omtrent som for sykkel, er kjøretøyet "like fullt en motorvogn og bruken dermed for øvrig i all hovedsak omfattet av adferdsreguleringer for førere av slike", se foredraget til kgl. res. 13. juni 2014. I Vegdirektoratets høringsnotat 26. mars 2014 var det også uttrykkelig sagt at vegtrafikkloven § 22 var forutsatt å skulle gjelde for førere av selvbalerende kjøretøy, slik at promillegrensen skulle være 0,2 promille.
- (26) Ved lovendring 6. februar 2015 ble det åpnet for at departementet kan bestemme at et kjøretøy som etter definisjonen i vegtrafikkloven er motorvogn, likevel ikke skal regnes som motorvogn etter loven. Lovendringen var foranlediget av et ønske om nærmere å regulere bruk av elektriske sykler, og hjemmelen ble 23. mars 2015 benyttet til å endre kjøretøyforskriften for slike sykler. Kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 12 ble endret slik at det fastslås at elektriske sykler, med spesifikasjoner som angitt i forskriften, ikke skal anses som motorvogn etter vegtrafikkloven § 2.
- (27) Det har av forsvarer vært anført at lovgiver ved dette har tatt det standpunkt at den som i påvirket tilstand fører et kjøretøy som ikke utgjør en større fare for fører og tredjemann enn en elektrisk sykkel, ikke kan rammes av vegtrafikkloven § 22. Det er ikke grunnlag for en slik slutning. Vegtrafikkloven § 22 gjelder uendret. Det unntak som er gjort for elektriske sykler, bygger på en sammensatt vurdering der også de positive virkninger av slik sykkelbruk vil inngå. Jeg viser i denne sammenheng også til den rettslige regulering av bruk av selvbalerende kjøretøy, som ble gjort ved endring i kjøretøyforskriften med

videre. Det ble i den sammenheng ikke fremmet noe forslag om å innføre et tilsvarende unntak som for bruk av elektriske sykler.

- (28) Farepotensialet ved bruk av selvbalsenerende kjøretøy er klart nok mindre enn for biler, motorsykler og mopeder, men det kan vanskelig sies å være ubetydelig. Det fremstår på ingen måte som meningsløst å stille krav om at den som kjører et selvbalsenerende kjøretøy, skal være edru. Det hensyn at forbudet ikke bør ramme unødvendig og urimelig vidt, kan ikke begrunne en innskrenkende fortolkning av vegtrafikkloven § 22 for slike kjøretøyer.
- (29) Forsvareren har endelig gjort gjeldende at det materielle lovskrav som følger av Grunnloven § 96 og Den europeiske menneskerettskonvensjonen (EMK) artikkel 7 ikke er oppfylt. Det fremheves at uttalelsene i forarbeidene, unntaket for el-sykler og tidligere dommer samlet sett skaper større usikkerhet om hva som rammes av vegtrafikkloven § 22 første ledd enn det EMK artikkel 7 gir anledning til.
- (30) I henhold til EMDs praksis følger det at lovskravet i EMK artikkel 7 nr. 1 innebærer et krav om at straffebudene skal være klare, presise og tilgjengelige. I korthet innebærer dette at lovene må være tilgjengelige og utformet på en slik måte at den enkelte med rimelighet kan innrette sin atferd på bakgrunn av lovgivningen. Det er i denne sammenheng avklart at det ikke er tilstrekkelig med en klar lovtekst dersom andre rettskilder medfører at rettstilstanden likevel må sies ikke å gi rimelig veiledning. I storkammerdom 12. februar 2008 (*Kafkaris mot Kypros*), er dette uttrykt slik:
- "The Court must, in particular, ascertain whether the text of the law, read in the light of the accompanying interpretative case-law, satisfied the requirements of accessibility and foreseeability. In doing so it must have regard to the domestic law as a whole and the way it was applied at the material time."**
- (31) Vegtrafikklovens definisjon av motorvogn skaper ingen uklarhet, og heller ikke etter en slik analyse som EMD har gitt anvisning på ved tolking av EMK artikkel 7, kan jeg se at det oppstår noen relevant usikkerhet om lovforståelsen, hverken i relasjon til Grunnloven § 96 eller i relasjon til EMK artikkel 7.
- (32) Det følger av vegtrafikkloven § 31 hvordan overtredelser av vegtrafikkloven § 22 første ledd "som regel" skal straffes.
- (33) Lagmannsretten har i den forbindelse gitt uttrykk for at det kan tas hensyn til særtrekkene ved kjøring med selvbalsenerende kjøretøy ved straffutmålingen. Det er jeg enig i, og i det aktuelle tilfellet kan det synes mer nærliggende å fastsette straffen basert på alminnelige straffutmålingsprinsipper enn å ta utgangspunkt i den normering som er gjort i vegtrafikkloven § 31.
- (34) Denne saken gjelder kjøring i påvirket tilstand av et tohjulet selvbalsenerende elektrisk drevet kjøretøy. Som det fremgår av høringsnotat av 26. mars 2014 side 2, har Vegdirektoratet under vurdering eventuell regeltilpasning for andre elektriske kjøretøy for én person, som for eksempel elektriske sparkesykler og små elektriske mopeder. Jeg understreker for ordens skyld at jeg ved den dommen jeg stemmer for, ikke mener å utelukke at vurderingen i forhold til vegtrafikkloven § 22 kan bli en annen for en eller flere av andre kjøretøytyper om de faremomenter disse representerer er av en annen karakter enn det som er tilfellet for den type kjøretøy som denne saken gjelder.
- (35) Jeg stemmer etter dette for slik

D O M :

Anken forkastes.

- (36) Dommer **Webster:** Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med førstvoterende.
- (37) Dommer **Bergh:** Likeså.
- (38) Dommer **Falch:** Likeså.
- (39) Dommer **Skoghøy:** Likeså.
- (40) Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

D O M :

Anken forkastes.

Riktig utskrift bekreftes.