



NORGES HØYESTERETT

D O M

avsagt 22. oktober 2020 av Høyesterett i avdeling med

dommer Bergljot Webster
dommer Kristin Normann
dommer Ragnhild Noer
dommer Espen Bergh
dommer Kine Steinsvik

HR-2020-2019-A, (sak nr. 20-116249STR-HRET)
Anke over Borgarting lagmannsretts dom 11. juli 2020

Påtalemyndigheten

(kst. statsadvokat Åsmund Yli)

mot

A

(advokat Steinar Jacob Thomassen)

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

(1) Dommer **Steinsvik:**

Sakens spørsmål og bakgrunn

- (2) Saken gjelder spørsmålet om forbudet mot å benytte håndholdt mobiltelefon «under kjøring» får anvendelse når bilen står stille på grunn av kø.
- (3) Ved forelegg utferdiget av politimesteren i Sør-Øst politidistrikt 26. juni 2019 ble A siktet for overtredelse av vegtrafikkloven § 31 første ledd, jf. § 23 b, jf. forskrift om forbud mot førers bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring med motorvogn § 2. Grunnlaget var angitt slik:

«Onsdag 19. juni 2019 kl. 15.15 i ----- i X førte hun XX 00000 og benyttet mobiltelefonen under kjøring.»

- (4) Boten var satt til 1 700 kroner. A ble samtidig ilagt tap av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn for en periode på seks måneder i medhold av vegtrafikkloven § 33 nr. 1, jf. forskrift om tap av retten til å føre motorvogn mv., med følgende begrunnelse:

«Overtredelsen i seg selv medfører ikke tap av førerrett, men gir to prikker. Du er fra før registrert med 6 aktive prikker, og etter forskrift om prikkbelastning § 4 skal den registreres med 8 prikker tape førerretten for 6 måneder.»

- (5) A vedtok ikke forelegget. Saken ble på denne bakgrunn oversendt tingretten for pådømmelse, jf. straffeprosessloven § 268.
- (6) Ved Drammen tingretts dom 19. november 2019 ble A frifunnet. Under henvisning til kravet om klar lovhjemmel i strafferetten kom tingretten til at uttrykket «under kjøring» i forskriften § 2 ikke ga tilstrekkelig veiledning om at forbudet også er ment å ramme bruk av mobiltelefon når kjøretøyet står stille.
- (7) Påtalemyndigheten anket over lovanvendelsen til Borgarting lagmannsrett, som ved dom 11. juli 2020 – under dissens – forkastet anken. Flertallet var enig i tingrettens lovanvendelse. Mindretallet mente at forholdet falt inn under begrepet «under kjøring» i forskriften § 2 og fremholdt at det var tale om en ordinær trafikal situasjon der bilen var en del av trafikken.
- (8) Lagmannsretten behandlet saken skriftlig og i sammenheng med sak nr. 20-016872AST-BORG/03, som reiste et tilsvarende tolkningsspørsmål.
- (9) Påtalemyndigheten har anket til Høyesterett over lovanvendelsen og har i korthet gjort gjeldende at lagmannsrettens tolkning av forskriften § 2 og begrepet «under kjøring» er feil, og at bestemmelsen gir tilstrekkelig klar hjemmel for straffansvar.
- (10) Forsvareren har lagt ned påstand om at anken forkastes, og har gjort gjeldende at straffebudet ikke gir nødvendig veiledning om at bruk av mobiltelefon er straffbart i et tilfelle som her, og at hjemmelen derfor ikke er tilstrekkelig klar.

- (11) Saken er, som i lagmannsretten, behandlet i sammenheng med HR-2020-2020-A, som gjelder spørsmålet om bruk av mobiltelefon ved stans for rødt lys rammes av straffebudet.

Mitt syn på saken

De faktiske forholdene

- (12) A ble stanset av politiet under en trafikkkontroll i X etter å ha blitt observert med mobiltelefonen i hånden. Lagmannsretten har gjengitt det hendelsesforløpet tingretten fant bevist, slik:

«På tid og sted angitt i tiltalen førte tiltalte A en personbil i saktegående kø. Mobiltelefonen hennes lå løst i passasjerstet. På et tidspunkt sto køen helt stille. Tiltalte stanset da bilen fullstendig, og motoren slo seg av på grunn av bilens automatiske start/stopp-funksjon. Mens bilen sto helt stille, løftet tiltalte mobiltelefonen opp av passasjerstet med høyre hånd. Hun så ned på telefonen for å låse den opp ved hjelp av dens ansiktsgjenkjenning-funksjon. Hun så deretter opp på køen, som fortsatt sto helt stille. Hun trykket så på et meldingsikon på telefonskjermen i den hensikt å skrive en melding angående forsinkelse. Hun ble imidlertid da oppmerksom på at køen begynte å bevege seg, og hun la fra seg telefonen i passasjerstet, før hun igjen begynte å kjøre. Perioden da bilen sto helt stille, varte i omtrent ett minutt.»

- (13) Den konkrete lovanvendelsen må prøves basert på forholdet slik det her er beskrevet. Før jeg går nærmere inn på tolkningen av forskriftsbestemmelsen og spørsmålet om forholdet rammes av forbudet mot å bruke håndholdt mobiltelefon under kjøring, skal jeg se nærmere på utgangspunktene for kravet til *klar lovhjemmel*.

Kravet til klar lovhjemmel i strafferetten

- (14) Både Grunnloven § 96 første ledd og Den europeiske menneskerettskonvensjon (EMK) artikkel 7 knesetter det grunnleggende prinsippet om at ingen kan straffes uten hjemmel i lov. Det samme følger av straffeloven § 14. Lovskravet stiller blant annet krav til utformingen av straffebud og krever at den aktuelle straffebestemmelsen skal være tilgjengelig for allmennheten. I HR-2020-955-A *Settefisk* uttrykkes dette slik at en bestemmelse som skal danne grunnlag for straffansvar, må «være så klar at det i de fleste tilfeller ikke vil være tvil om en handling rammes av regelen, og at det er mulig å forutse at straff kan bli konsekvensen av at regelen brytes», jf. avsnitt 22 med henvisning til Rt-2009-780 *Derivat* avsnitt 21, Rt-2012-752 *Helikopterlanding* avsnitt 26, Rt-2014-238 *Hønsehauk* avsnitt 15–18 og HR-2016-1458-A *Haxi* avsnitt 8.
- (15) For så vidt gjelder dette elementet av lovskravet – *klarhetskravet* – er rekkevidden av vernet i Grunnloven § 96 sammenfallende med vernet etter EMK artikkel 7, slik dette kommer til uttrykk i praksis fra Den europeiske menneskerettsdomstol (EMD), jf. Rt-2014-238 *Hønsehauk* avsnitt 18.
- (16) Klarhetskravet innebærer at domstolene ved tolkningen og anvendelsen av straffebestemmelser må påse at straffansvar ikke ilegges utover de situasjoner som selve ordlyden i straffebudet dekker. Manglende støtte i ordlyden avhjelpes ikke av at lovgiver

har ønsket å ramme forholdet, eller at forholdet er klart straffverdig. Jeg viser her til avgjørelsene HR-2016-1458-A *Haxi* avsnitt 8 og Rt-2014-238 *Hønsehawk* avsnitt 18, begge med videre henvisninger.

- (17) Det er likevel slik at straffebestemmelser må tolkes, og utgangspunktet ved tolkningen er alminnelig juridisk metode. Klarhetskravet i EMK artikkel 7 er ikke til hinder for dette, men kravet innebærer at det endelige tolkningsresultatet må ha tilstrekkelig forankring i selve loven, slik at hensynet til forutberegnelighet ivaretas. I HR-2019-900-A *Eksportkontroll* avsnitt 32 uttrykkes dette slik at «innholdet i straffebestemmelser må kunne klargjøres fra sak til sak», men at forutsetningen er at «bestemmelsens kjerne etter denne tolkningsprosessen forblir den samme».
- (18) En annen side ved dette er at det også kan tenkes at klarhetskravet ikke er oppfylt selv om lovteksten er klar, dersom andre rettskilder fører til at rettstilstanden likevel ikke gir rimelig veiledning om hvorvidt et forhold er straffbart, jf. HR-2020-1724-A *Bybetjent* avsnitt 30 og HR-2016-2228-A *Segway* avsnitt 30.
- (19) Adgangen til å presisere straffebud gjennom tolkning har vært omhandlet i en rekke avgjørelser fra EMD. I EMDs storkammerdom 12. februar 2008 *Kafkaris mot Kypros*, er de generelle utgangspunktene angitt i avsnitt 140–141. Etter å ha klargjort at lovskravet i artikkel 7 oppstiller kvalitative krav, herunder krav til tilgjengelighet og forutsigbarhet, og at disse kravene gjelder både definisjonen av den straffbare handlingen og hvilken straff en overtredelse medfører, uttaler EMD i avsnitt 140:

«An individual must know from the wording of the relevant provision and, if need be, with the assistance of the courts' interpretation of it what acts and omissions will make him criminally liable and what penalty will be imposed for the act committed and/or omission (see, among other authorities, *Cantoni*, cited above, § 29).»

- (20) Videre heter det i avsnitt 141:

«The Court has acknowledged in its case-law that however clearly drafted a legal provision may be, in any system of law, including criminal law, there is an inevitable element of judicial interpretation. There will always be a need for elucidation of doubtful points and for adaptation to changing circumstances. Again, whilst certainty is highly desirable, it may bring in its train excessive rigidity and the law must be able to keep pace with changing circumstances. Accordingly, many laws are inevitably couched in terms which, to a greater or lesser extent, are vague and whose interpretation and application are questions of practice (see, *mutatis mutandis*, *The Sunday Times (no. 1)*, § 49, and *Kokkinakis*, § 40, both cited above). The role of adjudication vested in the courts is precisely to dissipate such interpretational doubts as remain (see, *mutatis mutandis*, *Cantoni*, cited above). Article 7 of the Convention cannot be read as outlawing the gradual clarification of the rules of criminal liability through judicial interpretation from case to case, 'provided that the resultant development is consistent with the essence of the offence and could reasonably be foreseen' (see *S.W. v. the United Kingdom*, cited above, § 36, and *Streletz, Kessler and Krenz v. Germany* [GC], nos. 34044/96, 35532/97 and 44801/98, § 50, ECHR 2001-II).»

- (21) Disse generelle utgangspunktene er gjentatt i senere avgjørelser, herunder i EMDs storkammerdom 20. oktober 2015 *Vasiliauskas mot Litauen* avsnitt 154–155. Kravet til klarhet og forutberegnelighet i en konkret sak vil for øvrig avhenge av innholdet i den

relevante straffebestemmelsen, det aktuelle rettsområdet og antallet og karakteren av adressater, jf. EMDs dom 11. november 1996 *Cantoni mot Frankrike* avsnitt 35 og Kjølbro, Den Europæiske Menneskerettighedskonvention for praktikere, 5. utgave 2020, side 825.

- (22) Med disse utgangspunktene går jeg nå nærmere over til å se på straffebestemmelsen som siktelsen i vår sak gjelder, og om bestemmelsen oppfyller klarhetskravet, slik det her er redegjort for.

Den konkrete lovanvendelsen – rammer forbudet mot å bruke mobiltelefon «under kjøring» bruk under kortvarig trafikal stans?

- (23) Forskrift 17. desember 1999 nr. 1309 om forbud mot førers bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring med motorvogn § 2 første ledd lyder slik:
- «Fører av en motorvogn må ikke bruke mobiltelefon under kjøring.»
- (24) Forskriften § 2 andre og tredje ledd inneholder enkelte unntak fra forbudet som ikke er aktuelle i vår sak.
- (25) A var «fører» av bilen. Ved at hun løftet opp mobiltelefonen og trykket på meldingsikonet for å begynne å skrive en tekstmelding, er også vilkåret om å «bruke mobiltelefon» oppfylt, jf. § 2 første ledd. Bruk av mobiltelefon er i forskriften § 1 bokstav b definert som «enhver betjening av mobiltelefonens funksjoner».
- (26) Det avgjørende for om A har overtrådt forbudet, er derfor om bruken av mobiltelefonen skjedde «under kjøring».
- (27) Jeg starter med *ordlyden* og hvilke slutninger som kan trekkes av den. I sin kjerne reiser begrepet «under kjøring» ingen problemer. Førerens bruk av mobiltelefon mens bilen er i bevegelse på vegen, skjer åpenbart «under kjøring» i bestemmelsens forstand. Spørsmålet er om bruken fortsatt skjer «under kjøring» når bilen står stille som følge av en kortvarig trafikal stans, i vårt tilfelle stans på grunn av kø.
- (28) Etter mitt syn dekker ordlyden «under kjøring» etter en *naturlig språklig forståelse* også slike situasjoner. Selv om bilen tidvis står stille av trafikale grunner, er den fremdeles en aktiv del av trafikken. Trafikal stans på grunn av vikeplikt, stoppskilt, rødt lys eller kødannelse er en integrert del av ethvert ordinært trafikkbilde, og det er naturlig å anse uttrykket «under kjøring» for å omfatte slike hendelser. Det kan etter mitt syn ikke ha noen betydning at bilen hadde en start/stopp-funksjon der motoren ble slått av når bilen sto stille og bremsen ble holdt inne. Også bruken av begrepet «under», som her står foran begrepet «kjøring», støtter en slik ordlydsforståelse. Dette uttrykket brukes i vanlig dagligtale om noe som pågår, eller synonymt med begrepet «i løpet av».
- (29) Underinstansenes noe ulike syn på hva som følger av en naturlig språklig forståelse av begrepet «under kjøring», viser imidlertid at det må foretas en presiserende tolkning for å avklare rekkevidden av straffansvaret nærmere. Jeg går derfor over til å se på øvrige tilgjengelige rettskilder som kan kaste lys over forbudets rekkevidde, og jeg starter med å

se på hjemmelsloven. Avklarende rettspraksis foreligger ikke.

- (30) Forskriften har hjemmel i vegtrafikkloven 23 b, som fastsetter at departementet kan gi nærmere regler om «forbud mot bruk i motorvogn av elektronisk utstyr som kan forstyrre føreren». Forskriftshjemmelen kom inn ved en endring i vegtrafikkloven i 1999, jf. Ot.prp. nr. 85 (1998–1999).
- (31) I proposisjonen på side 1 fremgår det at bakgrunnen var at «[s]tadig nye typer elektronisk utstyr gjøres tilgjengelig for bruk i motorvogn», og at departementet på grunn av denne utviklingen så «fare for at motorvognføreren får en redusert aktsomhet i forhold til hva som er påkrevet ved selve førerfunksjonen og mot trafikken for øvrig, og således også en økt ulykkesrisiko». Et forbud mot håndholdt mobiltelefon under kjøring ville etter departementets syn ha en «pedagogisk virkning, og [forbudet] understreker faren som er forbundet med slik mobiltelefonbruk», jf. proposisjonen på side 2. Departementet fremhevet samme sted at et forbud ville være viktig «selv om det er et mindre antall ulykker som kan tilbakeføres direkte til mobiltelefonbruk, og som dermed vil unngås pga. forbudet».
- (32) Forarbeidene til vegtrafikkloven § 23 b gir ikke holdepunkter for noen nærmere avgrensning av begrepet «under kjøring», som senere kom inn i forskriften, men som det fremgår, var siktemålet å gi hjemmel til å forby bruk av teknisk utstyr som kunne innebære redusert aktsomhet hos føreren med påfølgende økt ulykkesrisiko. Begrunnelsen i lovproposisjonen gir etter mitt syn ikke holdepunkter for å begrense rekkevidden av forbudet til kjøring som etter en konkret vurdering innebærer risiko for trafikkulykker.
- (33) Av betydning for tolkningsspørsmålet er imidlertid den endringen som fant sted i ordlyden i forbudet i 2013 foranlediget direkte av det tolkningsspørsmålet som nå er reist i saken her: Opprinnelig inneholdt forskriften § 2 bokstav b en definisjon av begrepet «kjøring»: «Motorvogn som er i bevegelse». I et høringsnotat fra 2012 med forslag til endringer i forskriften tok Vegdirektoratet opp at definisjonen av begrepet kjøring kunne være «noe misledende», særlig fordi situasjoner der «kjøretøyet står stille i et kryss e.l., og ikke rent faktisk er i bevegelse», var ment å være omfattet. Siden innholdet i «begrepets faktiske betydning» fremsto «som allment kjent», foreslo Vegdirektoratet likevel å fastholde definisjonen.
- (34) Under høringsrunden mente flere av høringsinstansene at definisjonen burde gjøres klarere for å unngå misforståelser. I høringsoppsummeringen som ble sendt departementet etter høringsrunden, heter det:

«Vegdirektoratet er enig i at dagens definisjon av kjøring og dagens forklaring av definisjonens betydning ikke nødvendigvis stemmer overens. Dette gjelder til tross for at bestemmelsen har vært praktisert på denne måten siden forskriften trådte i kraft. Vegdirektoratet innser at ordet «kjøring» i seg selv fort kan gi mer enn dagens definisjon av dette begrepet. Begrepet «kjøring» benyttes aktivt i vegtrafikklovgivningen uten at dette har blitt legaldefinert noe sted. Det er imidlertid klart at det vil dreie seg om kjøring med motorvogn selv om man i teorien står stille i et vegkryss, og motorvognen ikke er i bevegelse. Vegdirektoratet foreslår dermed å fjerne dagens definisjon av «kjøring», ettersom begrepet «kjøring» er klarere i seg selv.»

- (35) Forskriften ble deretter endret ved at definisjonen av begrepet «kjøring» ble tatt ut. Gjenværende definisjoner i § 2 ble flyttet til § 1, og forbudet ble tatt inn i § 2. Vegdirektoratets veileder til gjeldende forskrift § 2 lyder slik:

«Under kjøring

Begrepet 'kjøring' som i den tidligere forskriften var definert som 'motorvogn som er i bevegelse', er ikke lenger definert. Dette kommer av at motorvognen ble regnet å være i bevegelse jf. forarbeid og tidligere veiledning, inntil den var stanset på trafikalt forsvarlig sted. Stans på rødt lys, kø, e.l. ble altså regnet som bevegelse i forskriftens forstand, selv om motorvognen faktisk sto stille. Vegdirektoratet mener at begrepet 'kjøring' i seg selv gjelder også ved trafikalt stopp, og at dette uttrykket i seg selv er klarere enn den tidligere definisjonen. Betydningen av begrepet 'kjøring' skal fortsatt være at motorvognen kjører frem til den har stanset trafikalt forsvarlig utenfor kjørebanelen.»

- (36) Jeg er enig med forsvareren i at den tidligere definisjonen av begrepet «kjøring» i forskriften § 2 bokstav b gjorde rekkevidden av straffansvaret tvilsom. Ved endringen av ordlyden i 2013 ble imidlertid denne tvilen ryddet av vegen. Heller ikke Vegdirektoratets veileder er egnet til å skape uklarhet om at ordinære trafikale stans omfattes av begrepet «under kjøring». Jeg skyter imidlertid inn at det ikke kan legges til grunn at høringsoppsummeringen, som ble sendt per brev fra Vegdirektoratet til departementet, ble gjort alminnelig kjent og dermed kan tillegges noen selvstendig betydning ved vurderingen av om klarhetskravet er oppfylt. Tilsvarende gjelder et stykke på veg for veilederen. Både forarbeidene til forskriften og veilederen underbygger likevel vegmyndighetenes syn på og praktisering av forbudet i § 2, og er – i lys av at det ikke er snakk om å tolke straffebudet utvidende – av en viss interesse.
- (37) Også i den *juridiske litteraturen* er det lagt til grunn at «[s]topp for rødt lys i et gatekryss eller f.eks. for å slippe frem en fotgjenger i gangfelt må anses som «kjøring», slik at forbudet gjelder i slike situasjoner», jf. Engstrøm med flere, *Vegtrafikkloven og trafikkreglene*, 6. utgave 2019, side 341.
- (38) Forsvareren har også anført at *reelle hensyn* taler mot å la straffansvaret omfatte situasjoner der bilen av ulike grunner står stille.
- (39) Straffebestemmelsen inneholder ikke selv noen rettsstridsreservasjon. Jeg kan heller ikke se at det foreligger reelle hensyn som taler for at forbudet i vårt tilfelle ikke bør gis anvendelse selv om det omfattes av ordlyden. Jeg er enig i at ulykkesrisikoen er lavere ved mobiltelefonbruk hos føreren når bilen står stille. Også i slike situasjoner er det imidlertid fare for trafikkuhell og trafikkulykker. En bilfører som har oppmerksomheten rettet mot mobiltelefonen, har mindre oppmerksomhet mot trafikkbildet og vil for eksempel kunne overse signaler om at trafikken er i ferd med å starte. Det er lett å tenke seg en situasjon med påkjørsel bakfra i et slikt tilfelle, eller at syklister og andre myke trafikanter overses. Trafikksikker kjøring forutsetter at alle kjøretøy som er en del av det samme trafikkbildet, i størst mulig grad har oppmerksomheten rettet mot trafikken. En avgrensning mot situasjoner der kjøretøyet ikke er i bevegelse på grunn av kortvarig trafikal stans, vil etter mitt syn også være vanskelig å praktisere og vil således hindre en effektiv håndhevelse av forbudet.
- (40) På den andre siden vil det her som ellers måtte trekkes en grense for rekkevidden av straffansvaret. Blir man stående fast i trafikken over en lengre periode, for eksempel i

forbindelse med større trafikkulykke eller lignende, er det ikke naturlig å la straffansvaret komme til anvendelse. En slik situasjon vil skille seg klart fra en mer ordinær trafikal stans der bilen inngår i et levende trafikkbilde. Vår sak er etter mitt syn klart ikke et tilfelle som aktualiserer denne grensen for straffansvaret.

Oppsummering

- (41) Jeg er etter dette kommet til at As bruk av mobiltelefonen skjedde «under kjøring», selv om bruken skjedde under en kortvarig trafikal stans som følge av kø. Forholdet dekkes av ordlyden, og det som foreligger av øvrige kilder, klargjør at forbudet gjelder i slike situasjoner. Reelle hensyn gir ikke grunnlag for likevel å avgrense straffansvaret.
- (42) Tolkingsresultatet ivaretar også de krav som må stilles til *klar lovhjemmel* for straffansvar. Det er ikke snakk om å anvende straffebestemmelsen på et forhold utenfor rammene av ordlyden, og etter mitt syn er det heller ikke snakk om noen utvidende tolkning. Ordlyden er relativt klar, og det er ikke andre rettskilder som gjør at rettsstilstanden likevel ikke gir rimelig veiledning om hvilke handlinger som er belagt med straff. Etter mitt syn er hensynet til forutberegnelighet ivaretatt ved at A med rimelighet kunne forutse at hun ved å bruke håndholdt mobiltelefon mens bilen sto stille en kort periode på grunn av kø, overtrådte forbudet i forskriften § 2.

Straffutmåling

- (43) Etter straffeprosessloven § 345 andre ledd kan retten ved begrenset anke avsi ny dom dersom «de nødvendige forutsetninger er til stede». Aktor og forsvarer er enige om at Høyesterett i dette tilfellet bør avsi ny dom. Også jeg er enig i det. De faktiske forholdene er erkjent, og det er ikke tvil om at de øvrige straffbarhetsvilkårene er oppfylt.
- (44) Straffen fastsettes i tråd med aktors påstand om at A idømmes bot med 2 000 kroner for overtredelse av bestemmelser gitt i medhold av vegtrafikkloven § 23 b. Subsidiær fengselsstraff fastsettes til fire dager.
- (45) Aktor har videre nedlagt påstand om tap av retten til å føre motorvogn for en periode på to måneder, i medhold av vegtrafikkloven § 33 nr. 2, jf. forskrift om prikkbelastning § 4. Hendelsen ligger tilbake i tid, og aktor har påstått tapstiden satt i samsvar med den perioden As førerkort har vært midlertidig beslaglagt. Jeg er enig i dette.

Konklusjon

- (46) Jeg stemmer for denne

D O M :

1. A, født 00.00.1998, dømmes for overtredelse av vegtrafikkloven § 31 første ledd, jf. § 23 b, jf. forskrift om forbud mot førers bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring med motorvogn § 2 første ledd til å betale en bot på 2 000 – totusen –

kroner, subsidiært fengsel i 4 – fire – dager.

2. A fradømmes retten til å føre motorvogn for en periode på 2 – to – måneder, regnet fra 19. juni 2019, jf. vegtrafikkloven § 33 nr. 2, jf. forskrift om prikkbelastning § 4.

(47) Dommer **Noer**:

Dissens

- (48) Jeg er enig med førstvoterende når det gjelder de generelle rettslige utgangspunktene, men har likevel kommet til et annet resultat enn henne. Etter mitt syn gir forskriftsbestemmelsen ikke hjemmel for å straffe A for å ha tatt opp mobiltelefonen for å skrive en melding mens hun sto stille i kø i ett minutt tid.

Ordlyden i bestemmelsen

- (49) Forskriften § 2 setter straff for den som bruker håndholdt mobiltelefon «under kjøring».
- (50) Helt intuitivt er det etter mitt syn mest naturlig å lese «under kjøring» som det å føre en bil som er i bevegelse. Man kjører ikke bilen når den står stille.
- (51) Men jeg er samtidig enig i at det er mulig å forstå «under kjøring» slik at mobilforbudet også gjelder der bilen er en del av trafikkbildet, selv om den står stille en kort periode.
- (52) Bestemmelsen er med andre ord uklar. Det er ikke mulig – ut fra ordlyden – å avgjøre om det er straffbart å bruke mobiltelefon når bilen står stille.

Forarbeidene til hjemmelsloven

- (53) Forskriften om forbud mot mobilbruk er gitt i medhold av vegtrafikkloven § 23 b. Bestemmelsen lyder slik:

«Departementet kan gi nærmere bestemmelser om forbud mot bruk i motorvogn av elektronisk utstyr som kan forstyrre føreren.»

- (54) Lovbestemmelsen ble gitt i 1999. Formålet var å demme opp for økt ulykkesrisiko ved bruk av mobiltelefon i bil. Om bakgrunnen for bestemmelsen heter det i Ot.prp. nr. 85 (1998–1999) punkt 3 på side 2:

«Forslaget innebærer bl.a. at *fører av motorvogn ikke må bruke mobiltelefon under kjøringen*, med mindre mobiltelefonen under bruken er plassert i en holder som er forsvarlig fastmontert i motorvognen.» (min kursivering)

- (55) Det sies ingenting om tilfeller der bilen står stille i trafikken i kortere eller lengre perioder. Forarbeidene gir altså ingen direkte holdepunkter for at man mente å ramme dette.

Formålet med lovbestemmelsen

- (56) Proposisjonen viser til en rapport fra Transportøkonomisk institutt som fant at om lag 0,23 prosent av personskadedykkene i offisiell ulykkesstatistikk for personbiler skyldtes mobiltelefonbruk. Jeg legger til grunn at dette gjaldt bruk av mobiltelefon når bilen er i fart. Om det er økt risiko for ulykker ved bruk av mobiltelefon når bilen står stille, er mer uklart. Det er ikke sagt noe om dette.
- (57) Forarbeidene til den nye straffeloven understreker at man generelt ikke bør straffe andre handlinger enn dem som «fører til skade eller fare for skade på interesser som bør vernes av samfunnet», jf. Ot.prp. nr. 90 (2003–2004) punkt 7.5.1. Er det usikkert om noe fører til skade, bør man ikke gjøre slike handlinger straffbare «for sikkerhets skyld». Jeg viser til punkt 7.5.2.8 i proposisjonen, der departementet skriver:
- «Dersom skadefølgen er usikker, og ikke av det mest alvorlige slaget, bør handlinger ikke kriminaliseres for ‘sikkerhets skyld’. Dette kan uttrykkes slik at lovgiveren har bevisbyrden for at handlingen som kriminaliseres, utgjør en uakseptabel risiko for skade på beskyttelsesverdige interesser.»
- (58) Det er som nevnt ingen vurdering i forarbeidene av økt ulykkesrisiko ved bruk av mobiltelefon i en stillestående bil. Det er derfor usikkert, og ikke vurdert av lovgiver, om formålet med bestemmelsen – å demme opp for økt ulykkesrisiko ved bruk av håndholdt mobiltelefon i bil – gir støtte for å anvende straffebestemmelsen utover tilfeller der bilen er i bevegelse.
- (59) Selv om det ikke på noe vis er avgjørende, er det dessuten av en viss interesse å sammenligne med andre ting man kan foreta seg i en bil, og som ikke er straffbart. Det er for eksempel ikke forbudt å bruke bilens radio, heller ikke når bilen er i bevegelse. Dataskjermer er etter hvert en integrert del i mange biler og kan betjenes lovlig også under kjøring. Selv om skjermen er i synsretningen, er det vel tvilsomt om slik skjermbruk er mindre trafikkfarlig enn bruk av håndholdt mobiltelefon i en stillestående bil.
- (60) Jeg nevner dessuten at den som er uoppmerksom på grunn av mobilbruk og skaper en trafikkfarlig situasjon, eventuelt vil kunne straffes etter den generelle straffebestemmelsen i vegtrafikkloven § 3 om grunnregler for trafikken.
- (61) Formålet med straffebestemmelsen kan derfor, etter mitt syn, ikke tas til inntekt for at bestemmelsen også gjelder den som bruker mobiltelefonen når bilen står stille.

Definisjonen av «kjøring» i den tidligere forskriften

- (62) Som nevnt av førstvoterende inneholdt den opprinnelige forskriften 17. desember 1999 nr. 1307 om forbud mot førers bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring med motorvogn i § 2 bokstav b opprinnelig en definisjon av begrepet «kjøring». Her het det:
- «Kjøring: Motorvogn som er i bevegelse.»
- (63) I den opprinnelige forskriften var det altså sagt at kjøring forutsatte at bilen beveget seg. Seinere tok man ut denne definisjonen. Vegdirektoratet mente at denne endringen var tilstrekkelig til å slå fast at forskriften også skulle gjelde en bil som midlertidig sto i ro.

Men det ble ikke gjort noe forsøk – da eller seinere – på å informere offentligheten om dette. Riktignok har Vegdirektoratet gitt uttrykk for denne forståelsen i en veileder som ligger på direktoratets hjemmeside. Men veilederen er vanskelig tilgjengelig og dukker for eksempel ikke opp om man søker på nettet etter regler for bruk av mobiltelefon i bil.

Samlet vurdering av rettskildene

(64) Min konklusjon så langt er at det er umulig ut fra *ordlyden* i forskriften å avgjøre om den rammer mobilbruk i en bil som står stille. *Forarbeidene til hjemmelsloven* er også tause om spørsmålet. Det er ingen holdepunkter for at lovgiver har ment at forbudet skal tolkes så vidt. *Vegdirektoratets syn* på bestemmelsen taler i motsatt retning, men det er et syn som ikke er kommunisert ut til offentligheten, og som uansett ikke har avgjørende vekt som rettskilde i en straffesak.

(65) Ordlyden står sentralt når man skal avgjøre om det er hjemmel for straff. Jeg viser til forarbeidene til straffeloven § 14 i Ot.prp. nr. 90 (2003–2004) punkt 14.2.2.1. Her heter det:

«Kjernen i lovprinsippet er at den straffbare handlingen må være beskrevet i straffebudet. ...

For domstolene og påtalemyndigheten innebærer lovprinsippet at man bør være varsom med å straffe forhold som ligger utenfor straffebudets ord. Det finnes eksempler på at domstolene har anvendt straffebud på forhold som ligger utenfor området for det straffbare etter en naturlig språklig forståelse av straffebudet, men stort sett legges det til grunn at man må ha en klar hjemmel for å ilegge straff. *Jo dårligere ordlyden passer, desto sterkere holdepunkter må man ha i andre rettskildefaktorer for å anvende straffebudet.* Det er grenser for hvor langt ordlyden i et straffebud kan strekkes uten at dette er i strid med lovprinsippet.» (min kursivering)

(66) Når ordlyden i straffebudet passer dårlig – som i saken her – må man altså ha støtte i andre rettskilder for at det skal være hjemmel for straff. I vår sak er det sparsomt med slike rettskilder.

(67) Som påpekt i Rt-2014-238 *Hønsehauk* avsnitt 18 kan manglende støtte i ordlyden ikke avhjelpes av at lovgiver utvilsomt har ønsket å ramme forholdet. Straffebestemmelser må være såpass klare at borgerne i de fleste situasjoner har grunnlag for å avgjøre om det de gjør er straffbart eller ikke, jf. HR-2020-955-A *Settefisk* avsnitt 22.

(68) Jeg har problemer med å se at dette kravet er oppfylt dersom man legger til grunn at det er straffbart å bruke håndholdt mobiltelefon i en bil som står stille. En slik tolking gjør det i alle fall vanskelig å vite om man bryter loven i det enkelte tilfellet. Er det for eksempel straffbart å bruke mobiltelefonen hvis man står to minutter og venter på passerende tog eller T-bane? Er det straffbart å skrive en sms hvis man må vente tre minutter i kø eller fem minutter på grunn av veiarbeid?

(69) Jeg føyer til at fører av bilen normalt ikke kan vite på forhånd hvor lenge trafikkhindringen vil vare. For å være på den sikre siden av loven kan man da, dersom mobilbruk er straffbart også i en stillestående bil, ikke ta opp telefonen, selv under lengre stans.

- (70) Dette er dagligdagse situasjoner som gjelder store deler av befolkningen – uavhengig av alder og bakgrunn. Etter mitt syn er det da ikke tilstrekkelig med en forskrift som gir hjemmel for å straffe mobilbruk «under kjøring». Grensene for hva som er tillatt, må trekkes opp av myndighetene, slik at det blir tilstrekkelig klart hva slags handlinger som fører til straff på dette feltet.
- (71) Jeg har etter dette kommet til at det ikke er hjemmel for straff i vår sak, og stemmer for at anken forkastes.
- (72) Dommer **Normann:** Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med annenvoterende, dommer Noer.
- (73) Dommer **Bergh:** Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med førstvoterende, dommer Steinsvik.
- (74) Dommer **Webster:** Likeså.
- (75) Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

D O M :

1. A, født 00.00.1998, dømmes for overtredelse av vegtrafikkloven § 31 første ledd, jf. § 23 b, jf. forskrift om forbud mot førers bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring med motorvogn § 2 første ledd til å betale en bot på 2 000 – totusen – kroner, subsidiært fengsel i 4 – fire – dager.
2. A fradømmes retten til å føre motorvogn for en periode på 2 – to – måneder, regnet fra 19. juni 2019, jf. vegtrafikkloven § 33 nr. 2, jf. forskrift om prikkbelastning § 4.