



# NORGES HØYESTERETT

## D O M

avsagt 16. februar 2023 av Høyesterett i avdeling med

dommer Kristin Normann  
dommer Espen Bergh  
dommer Borgar Høgetveit Berg  
dommer Erik Thyness  
dommer Kine Steinsvik

**HR-2023-298-A, (sak nr. 22-168191STR-HRET)**  
Anke over Borgarting lagmannsretts dom 8. november 2022

A (advokat Anders Morten Brosveet)

mot

Påtalemyndigheten (kst. statsadvokat Tage Henningsen)

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

(1) Dommer **Thyness:**

**Sakens spørsmål og bakgrunn**

(2) Saken gjelder utmåling av straff og tap av førerrett for motorvogn etter promillekjøring med elsparkesykkel.

(3) A, født 00.00.1996, ble 12. juli 2022 siktet for overtredelse av vegtrafikkloven § 31 første ledd, jf. § 22 første ledd. Grunnlaget var angitt slik:

«Lørdag 9. juli 2022 ca. kl. 21.30 på Ankerbrua i Oslo førte han en elsparkesykkel, til tross for at han var påvirket av alkohol. Utåndingsprøve tatt av ham kl. 21:44 viste en alkoholkonsentrasjon på 0,40 milligram pr liter luft, som tilsvarer en promille på 0,8.»

(4) Oslo tingrett avsa tilståelsesdom 18. august 2022. Straffen ble satt til 14 dager betinget fengsel og en bot, fastsatt med utgangspunkt i 1,5 brutto månedslønn, på 70 000 kroner, subsidiært fengsel i 15 dager. Videre ble han fradømt retten til å føre førerkortpliktig motorvogn for en periode på 12 måneder. Det ble gitt fradrag i tapstiden for tiden førerkortet hadde vært midlertidig beslaglagt. Videre ble det pålagt full ny førerprøve som vilkår for gjennerverv av førerretten.

(5) A anket til Borgarting lagmannsrett over lovanvendelsen under straffespørsmålet og tapet av førerretten. Lagmannsretten forkastet anken ved dom 8. november 2022. En dommer dissenterte med hensyn til botens størrelse, som hun, med utgangspunkt i én brutto månedslønn, mente burde settes til 50 000 kroner.

(6) A har anket til Høyesterett over reaksjonsfastsettelsen. Han har gjort gjeldende at straffen bør utmåles etter alminnelige straffutmålingsprinsipper, og at det ikke er grunnlag for tap av førerretten for motorvogn. Påtalemyndigheten har nedlagt påstand om at straffen settes til en bot på 15 000 kroner, subsidiært fengsel i 15 dager, og at tapet av førerretten opprettholdes.

**Mitt syn på saken*****Hendelsesforløpet***

(7) Domfellelsen bygger på As forklaring for tingretten, som er gjengitt slik i rettsboken:

«Siktede forklarte at han drakk et par øl til middag den aktuelle dagen, og at han senere dro sammen med noen venner til en bar i nærheten. Fordi han hadde litt dårlig tid tok han en sparkesykkel til baren. Ved Anker bro, noen hundre meter fra boligen, så han politiet på andre siden av broen. Siktede så at de vinket han inn. Siktede bekreftet at han hadde drukket et par øl, og samtykket til en promillekontroll. Det ble i tillegg tatt et kort avhør på stedet, før han kunne gå videre.»

(8) Utåndingsprøven viste som nevnt at han hadde en alkoholkonsentrasjon på 0,40 milligram per liter luft, noe som tilsvarer en promille på 0,8.

### ***Reglene om av bruk av elsparkesykler***

- (9) Etter vegtrafikkloven § 2 annet ledd er «kjøretøy» definert som «innretning som er bestemt til å kjøre på bakken uten skinner», og «motorvogn» er definert som «kjøretøy som blir drevet fram med motor». Elsparkesykler faller inn under begge disse definisjonene og er følgelig i utgangspunktet underlagt de samme reglene i vegtrafikkloven som gjelder for biler, motorsykler mv.
- (10) Vegtrafikkloven § 2 tredje ledd tredje punktum gir imidlertid departementet adgang til å «bestemme at kjøretøy som etter foregående ledd er motorvogn, likevel ikke skal regnes som motorvogn etter denne loven.» Denne kompetansen ble benyttet i 2018 da små elektriske kjøretøyer, blant annet selvbalerende kjøretøyer (Segway), ved forskriftsendring ble omdefinert til sykler. Da elsparkesykler ble introdusert på det norske utleiemarkedet i 2019, var de i vegtrafikklovens forstand dermed å anse som sykler.
- (11) Markedet for utleie av elsparkesykler vokste raskt, og bruken førte til personskadeulykker og konflikter med andre brukere av det offentlige rom. Som følge av dette ble det i mai 2021 gjort enkelte innstramminger i regelverket, og i juni 2021 ble det vedtatt en lov som ga kommunene grunnlag for å regulere utleie av små elektriske kjøretøyer på offentlig grunn.
- (12) Etter gjennomførte høringer ble det 25. mai 2022 vedtatt endringer i kjøretøyforskriften, i kraft fra 15. juni 2022, som innebar at små elektriske kjøretøyer ikke lenger var unntatt fra definisjonen av motorvogn. Omklassifiseringen ble gjort ved å oppheve unntaket i kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 12 femte ledd. Dette medførte blant annet at reglene i vegtrafikkloven om kjøring i ruspåvirket tilstand og tap av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn nå gjelder for brukere av elsparkesykler.
- (13) Det ble samtidig gitt regler i blant annet førerkortforskriften og trafikkreglene som langt på vei innebærer likebehandling av elsparkesykler og sykler. Det er ikke krav om førerkort, men brukeren må ha fylt 12 år. Kjøring er tillatt på vei, unntatt motorvei. Kjøring er også tillatt på fortau, gangfelt og gangvei såfremt det tas tilstrekkelig hensyn til gående, blant annet ved at det holdes en hastighet på maksimalt 6 km/t ved passering. For barn under 15 år er det påbud om sykkelhjelm, og det kan bare være én person på en elsparkesykkel. Reglene om ansvarsforsikring etter bilansvarsloven gjelder nå også for elsparkesykkel.

### ***Straffutmålingen***

- (14) A er funnet skyldig i kjøring med elsparkesykkel med en promille på 0,8.
- (15) Overtredelse av bestemmelsene i vegtrafikkloven § 22 om kjøring under ruspåvirkning straffes etter lovens § 31 første ledd med bøter eller fengsel inntil ett år. I bestemmelsens annet ledd er det gitt nærmere retningslinjer for hvordan straffen «som regel» skal utmåles. For så vidt gjelder situasjonen der føreren har hatt en promille over 0,5 til og med 1,2, er det i bokstav b gitt anvisning på straff i form av bot og betinget eller ubetinget fengsel. Det fremgår av § 31 fjerde ledd første punktum at det ved utmåling av straffen etter annet ledd skal tas særlig hensyn til graden av påvirkning og hvilke farer kjøringen har medført. Det er i praksis sjelden anvendt bare bot, og forarbeidene gir anvisning på 1,5 brutto

månedslønn som normalnivå for boten, jf. Ot.prp. nr. 65 (1987–1988) side 44. Anvisningen er ganske konsekvent fulgt opp i praksis.

- (16) Det skal ved utmålingen av straffen altså tas særlig hensyn til graden av påvirkning og hvilke farer kjøringen har medført. Dette er i tråd med den betydelige vekt som det i strafferetten generelt legges på forholdsmessighet mellom handling og straff. Jeg viser her til HR-2022-731-A avsnitt 43:

«Straffen skal være rimelig og forholdsmessig. Synet på hva som er en riktig straff, er preget av allmenne retts- og verdioppfatninger i samfunnet og vil kunne endre seg over tid. Verdisyn som er uttalt av Stortinget, må anses som et autoritativt uttrykk for den alminnelige rettsfølelsen. ...»

- (17) I Ot.prp. nr. 65 (1987–1988), som lå til grunn for hovedtrekkene i gjeldende § 31 annet ledd i vegtrafikkloven, er det uttalt følgende på side 3–4:

«Departementene foreslår en nyansering av reaksjonene i promillesaker slik at reaksjonene graderes etter påvirkningens grad og overtredelsens grovhet for øvrig. Vi vet i dag at risikoen for ulykker øker dramatisk med graden av påvirkning. Det er forskjell på den som flytter bilen noen få meter for å overholde parkeringsvedtektene og den som gir seg i kast med trafikken i alkoholpåvirket tilstand. De nåværende firkantede reaksjoner i promillesaker er i strid med det grunnleggende strafferettslige prinsipp om forholdsmessighet mellom lovovertrødelse og straff.»

- (18) I tillegg til å bekrefte betydningen av forholdsmessighet, viser denne uttalelsen at man ved utformingen av retningslinjene for straffutmålingen i § 31 hadde bilkjøring i tankene. At man med disse anvisningene ikke tok sikte på å regulere straffen for kjøring med andre kjøretøyer som er forbundet med langt mindre skadepotensial, fremstår for meg som rimelig klart. Jeg kan i denne sammenheng slutte meg til det som er uttalt i HR-2016-2228-A *Segway*. Høyesterett kom i denne avgjørelsen til at Segway etter det dagjeldende regelverket var «motorvogn». Riktignok uten at det var nødvendig for resultatet i saken, uttalte førstvoterende seg om straffutmålingen i avsnitt 33:

«Lagmannsretten har i den forbindelse gitt uttrykk for at det kan tas hensyn til særtrekkene ved kjøring med selvbalerende 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.»

- (19) For straffutmålingen i saken her blir dermed det relative skadepotensialet ved promillekjøring med henholdsvis bil og elsparkesykkel viktig. Jeg finner her veiledning i informasjonen som fremkommer i Statens vegvesens høringsnotat 14. februar 2022 om forslag til endring i regelverket for små elektriske kjøretøyer.
- (20) Det fremgår der på side 8 at det «som finnes av tilgjengelige data viser at de fleste ulykker med elsparkesykkel er såkalte eneulykker (ikke flere personer involvert), grunnet hindringer som eksempelvis trikkeskinner og fortauskanter eller uten hindringer, som eksempelvis grunnet tap av balanse, uoppmerksomhet o.l. ...». På side 9 fremgår det videre at en kartlegging foretatt av Statens vegvesen og Oslo skadelegevakt viste at av 683 ulykker i perioden mars 2019 til mars 2020 var det 58 som omfattet kollisjon med andre trafikanter, og at bare en marginal andel av ulykkene gjaldt kollisjon med en annen syklist (1 %) eller fotgjengere (0,1 %). Det konkluderes med at dataene «tilsier at

elsparkesyklister har en høyere risiko for selv å bli skadet, mens risikoen for å skade andre er svært lav».

- (21) Videre er det opplyst at etter at Oslo innførte nye regler om nattestenging og antallsbegrensning for elsparkesykler fra 10. september 2021, falt skadetallet fra 301 i august 2021 til 77 i perioden 10. til 30. september 2021. Det konstateres på side 11 at det likevel er langt større risiko knyttet til bruk av elsparkesykkel enn av vanlig sykkel eller elsykkel.
- (22) Oppsummeringsvis forstår jeg dette slik at bruk av elsparkesykkel er forbundet med vesentlig lavere risiko enn bilkjøring, noe som tilsier et klart lavere straffenivå. Videre er risikoen forbundet med elsparkesykkel i hovedsak knyttet til brukeren selv; det er få tilfeller der andre enn brukeren selv blir skadet. Etter min mening må risiko for skade på andre veie tyngre enn risiko for skade på gjerningspersonen selv. Samlet sett taler risikobetraktninger for at bruk av elsparkesykkel med promille bør straffes vesentlig mildere enn promillekjøring med bil.
- (23) Jeg finner grunn til å anta at skadepotensialet ved kjøring med elsparkesykkel er mer sammenlignbart med kjøring med moped enn med bil. Straffutmåling i høyesterettspraksis knyttet til promillekjøring med moped er derfor av interesse. Jeg er ikke kjent med nyere slik praksis, men det foreligger to eldre avgjørelser som kan gi en viss veiledning.
- (24) Den første av disse avgjørelsene er dommen inntatt i Rt-1989-138, som gjaldt en mann som ble dømt til 18 dager betinget fengsel og en bot på 4 000 kroner for forsøk på mopedkjøring på en gangsti med en promille på 0,78. Det var ingen særlige faremomenter. Domfeltes svake økonomi, og at domfelte samtidig ble dømt for ulovlig besittelse av skytevåpen, kastekniv mv., ble tatt i betraktning ved utmålingen av straffen. Når det ble reagert med både fengsel og bot, var det begrunnet i den ulovlige besittelsen av skytevåpen mv. Boten på 4 000 kroner svarer til omkring 14 000 kroner i dag når man justerer beløpet i samsvar med utviklingen i folketrygdens grunnbeløp (G).
- (25) Den andre avgjørelsen er HR-1991-118-S, en kjennelse avsagt av Høyesteretts kjæremålsutvalg. Saken gjaldt kjøring med moped i meget moderat fart på en gangsti tidlig en søndags morgen. Føreren hadde en promille på 0,53. Utvalget fant under henvisning til avgjørelsen jeg nettopp har referert, at straffen kunne settes til en bot på 7 000 kroner, slik forhørsretten hadde gjort. Justert i samsvar med utviklingen av G, svarer boten til rundt 22 000 kroner i dag.
- (26) A hadde en promille på 0,8. I og med at risikoen ved promillekjøring med elsparkesykkel er mindre enn ved promillekjøring med bil, er det av interesse å se hen til det standardiserte bøtenivået ved godtatt forenklet forelegg for kjøring med motorvogn med lavere promille, som i henhold til Riksadvokatens rundskriv RA-2021-2 ligger på 6 500 kroner ved promille fra 0,21 til 0,40 og på 11 000 kroner ved promille fra 0,41 til 0,50.
- (27) Det fremgår av Riksadvokatens rundskriv at formålet er å standardisere bøtesatsene ved denne formen for masseovertrædelser. Når det gjelder betydningen av Riksadvokatens rundskriv, viser jeg til det som er uttalt i HR-2022-981-A *Extinction Rebellion* avsnitt 61–62 om det felles bøtedirektivet for politidistriktene Oslo, Øst, Sør-Øst, Sør-Vest og Agder:

«Bøtedirektivet har sin primære funksjon ved masselovbrot. Bruk av standardsatsar sikrar lik handsaming av like tilfelle. Ei standardisering gjer rett nok at prinsippet i straffelova § 53 andre ledd om økonomisk evne får mindre vekt, men det er god grunn til å standardisere bøtesatsane ut frå effektivitets- og rimelegheitsomsyn ved masselovbrot. Det bøtenivået som direktivet fastset for lovbrod som i saka her, gjev etter mitt syn eit rimeleg utgangspunkt.

Men sjølv om bøtedirektivet gjev rettleiing, må Høgsterett fastsetja det retten meiner er korrekt straff. Reaksjonen må stå i forhold til kor alvorleg lovbrodet er. Allmennpreventive omsyn tilseier ein markert og følbar reaksjon.»

- (28) Etter en samlet vurdering er jeg kommet til at bot alene er rett straff i saken her. Boten bør settes lavere enn normalnivået på 1,5 brutto månedslønn, som gjelder ved promillekjøring med bil. Ved bruk av elsparkesykkel med promille rundt det nivået det er tale om her, bør bøtenivået – når forholdet er tilstått – etter mitt syn i utgangspunktet ligge på 15 000 kroner. Jeg kan ikke se at det er forhold knyttet til As handlingsmønster eller livssituasjon som gir grunn til å fravike dette utgangspunktet i saken her. Den subsidiære fengselsstraffen settes til 15 dager.

### *Tap av førerett*

- (29) Grunnlaget for tap av førerett av motorvogn er vegtrafikkloven § 33. Bestemmelsens nr. 1 første ledd har slik ordlyd:
- «Blir den som har førerett ilagt straff, kan det i samme dom eller forelegg fastsettes tap av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn for en bestemt tid eller for alltid, dersom hensynet til trafikksikkerheten eller allmenne hensyn ellers krever det.»
- (30) Domstolens tilsynelatende vide adgang til å utøve skjønn etter bestemmelsens første ledd innskrenkes sterkt ved at lovgiver i annet ledd har angitt en minste tapsperiode på ett år for så vidt angår kjøring med promille over 0,5, slik forholdet er i vår sak.
- (31) Reglene om tap av førerett er først og fremst satt av hensyn til trafikksikkerheten. Et grunnleggende formål er også å sikre likebehandling, slik det er fremhevet i § 1-1 i tapsforskriften. Forutsetningen er at trafikksikre sjåførar skal fjernes fra førerett, jf. Rt-2005-641 avsnitt 18. Det er i Ot.prp. nr. 65 (1987–1988) side 32 vidare pekt på at tap av førerett har en sosialpedagogisk fordel ved at reaksjonen er nær knyttet til det straffbare forhold, men at reaksjonen samtidig har den ulempe at den rammer svært ulikt, selv om den formelt er den samme for alle.
- (32) Det er understreket i lovforarbeidene, og fulgt opp i rettspraksis, at adgangen til å gå under de minstetidene som er satt i lov og forskrift, skal være meget snever, jf. Rt-2008-22 avsnitt 10 med vidare henvisning til Rt-2005-641 avsnitt 14–20. Grunnvilkåret om at «hensynet til trafikksikkerheten eller allmenne hensyn ellers krever det», har ikke vært ansett til hinder for at det i forskrift er gitt skjematisk regler for fastsettelse av tap av førerett som følge av straff for kjøring i påvirket tilstand, jf. HR-2020-1331-A avsnitt 28.
- (33) Jeg kan likevel ikke se at grunnvilkåret kan anses å være helt uten innhold, og i § 33 nr. 1 sjette ledd er det dessuten gitt uttrykkelig hjemmel for å fravike minstetiden

«dersom det ellers vil virke urimelig hardt og det foreligger særdeles formildende omstendigheter ved forholdet som ligger til grunn for tapet av førerrett» eller «når andre helt spesielle grunner taler for å gå under minstetiden.» Dette er fulgt opp i tapsforskriften § 3-12 hvorefter det blant annet skal legges vekt på om promillekjøringen fant sted med moped eller liten elektrisk motorvogn, og om kjøringen fant sted med lav konsentrasjon av alkohol i blodet.

- (34) Som fremhevet i tilknytning til straffutmålingen må det antas at det særlig var bilkjøring man hadde i tankene da reglene ble gitt. Samtidig legger jeg til grunn at skadepotensialet ved kjøring med elsparkesykkel med en promille rundt nivået i saken her – 0,8 – neppe er større enn ved bilkjøring med en promille opp mot 0,5, noe som normalt ikke medfører tap av føreretten, jf. tapsforskriften § 3-1 første ledd. Videre peker jeg på at det er vanskelig å se noe grunnlag for å anta at en person som kjører elsparkesykkel med en slik promille, generelt vil være mer tilbøyelig enn andre til å kjøre bil med promille.
- (35) Endelig viser jeg til at tap av førerett ved promillekjøring med elsparkesykkel ikke står i samme nære sammenheng med den straffbare handlingen som ved promillekjøring med bil. Reaksjonen får dermed ikke den samme sosialpedagogiske fordel. Hensynet til nærhet mellom handling og reaksjon taler snarere for at det reageres med nedleggelse av forbud mot føring av elsparkesykkel, noe det er hjemmel for i vegtrafikkloven § 35, jf. også tapsforskriften § 1-2 annet ledd annet punktum.
- (36) Jeg nevner avslutningsvis at det i høringsnotatet fra 2022 er forutsatt at reglene om tap av førerett kommer til anvendelse ved bruk av elsparkesykler. Dette står ikke i motsetningsforhold til min konklusjon, som bygger på at det følger av regelverket – riktig tolket – at det normalt ikke skal ilegges tap av førerett for motorvogn ved bruk av elsparkesykkel når promillen er så vidt lav i som i saken her.

### ***Konklusjon***

- (37) Jeg er kommet til at straffen bør settes til en bot på 15 000 kroner, subsidiært 15 dager fengsel, og at det ikke ilegges tap av førerett.
- (38) For enkelhets skyld utformer jeg ny slutning.
- (39) Jeg stemmer for slik

### **D O M :**

1. A, født 00.00.1996, dømmes for overtredelse av vegtrafikkloven § 31 første ledd, jf. § 22 første ledd til en bot på 15 000 – femtentusen – kroner, subsidiært fengsel i 15 – femten – dager.
2. Det ilegges ikke tap av førerett.

- (40) Dommer **Bergh:** Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med førstvoterende.
- (41) Dommar **Høgetveit Berg:** Det same.
- (42) Dommer **Steinsvik:** Likeså.
- (43) Dommer **Normann:** Likeså.
- (44) Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

## D O M :

1. A, født 00.00.1996, dømmes for overtredelse av vegtrafikkloven § 31 første ledd, jf. § 22 første ledd til en bot på 15 000 – femtentusen – kroner, subsidiært fengsel i 15 – femten – dager.
2. Det ilegges ikke tap av førerett.