



## BORGARTING LAGMANNSRETT

### DOM

---

**Avsagt:** 22.05.2018

**Saksnr.:** 17-088450AST-BORG/03

**Dommere:**

Lagdommer	Jørgen F. Brunsvig
Lagdommer	Inger Wiig
Ekstraordinær lagdommer	Halvard Hauge

**Meddommere:**

Salgsdirektør	Arild Åkre
HR-rådgiver	Anne Karine Brinck-Lund
Pensjonist	Nikola Sekulic
Avdelingssjef	Bente Johanne Aldrin

---

Tiltalt	<b>tiltalte</b>	Advokat Håvard Flatland
Påtalemyndighet	Oslo Statsadvokatembeter	Politiadvokat Eric Lindset

Oslo statsadvokatembeter har ved tiltalebeslutning 22. desember 2016 satt **tiltalte**, født **1952** under tiltale for overtredelse av:

**I Straffeloven (2005) § 281**

for uaktsomt å ha forvoldt en annens død.

**Grunnlag:**

Fredag 22. juli 2016 ca. kl. 11.30 i Holmenkollveien i Oslo kjørte han personbil med kjennemerke **1952** uten å være tilstrekkelig hensynsfull, aktpågivende og varsom idet han ved sving til venstre mot Kongeveien ikke overholdt vikeplikten for **fornærmede** som kom syklende i motsatt kjørefelt. Det oppsto et sammenstøt med **forn.**. Som følge av sammenstøtet ble **forn.** påført så store hodeskader at han ble erklært død på stedet.

**II Vegtrafikkloven § 31 første ledd jf § 3**

for å ha overtrådt bestemmelsen om at enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret.

**Grunnlag:**

Til tid og på sted som beskrevet under post I forholdt han seg som der beskrevet.

**III Vegtrafikkloven § 31 første ledd jf § 4 jf Trafikkreglene § 7 nr 2**

hvoretter kjørende har vikeplikt for kjørende som kommer fra høyre. Det samme gjelder når kjørende som vil svinge til venstre vil få kjøretøy på sin høyre side.

**Grunnlag:**

Til tid og på sted som beskrevet under post I forholdt han seg som der beskrevet.

Oslo tingrett avsa 21. april 2017 dom med slik domsslutning:

1. **tiltalte**, født **1952**, dømmes for overtredelse av straffeloven 2005 § 281, vegtrafikkloven § 31 første ledd, jf. § 3 og vegtrafikkloven § 31 første ledd, jf. § 4, jf. trafikkreglene § 7 nr. 2 til fengsel i 60 – seksti – dager, jf. straffeloven 2005 § 79 bokstav a.
2. **1952**, født **1952**, taper retten til å føre motorvogn i 3 – tre – år, jf. vegtrafikkloven § 33 nr. 1, jf. tapsforskriften § 2-4. Til fradrag i tapstiden kommer den tiden førerkortet har vært i beslag, jf. § 1-4. Han må avlegge full ny førerprøve dersom han vil ha førerkort på ny, jf. tapsforskriften § 8-3.
3. **1952**, født **1952**, dømmes til å betale oppreisning til **C** med kr. 125 000 – kronerettthundreogtjuefemtusen – innen 2 – to – uker fra dommens forkynning. Ved forsinket betaling må han betale forsinkelsesrente etter forsinkelsesrenteloven frem til betaling skjer.
4. **1952**, født **1952**, dømmes til å betale oppreisning til **D** med kr. 125 000 – kronerettthundreogtjuefemtusen – innen 2 – to – uker

fra dommens forkynning. Ved forsinket betaling må han betale forsinkelsesrente etter forsinkelsesrenteloven frem til betaling skjer.

5. [REDACTED], født [REDACTED] 1952, dømmes til å betale sakskostnader til det offentlige med kr. 6 000 – kronersekstusen.

Oslo statsadvokatembeter og [REDACTED] har erklært anke over Oslo tingretts dom av 21. april 2017.

Anken fra Oslo statsadvokatembeter gjelder straffutmålingen.

Anken fra [REDACTED] gjelder bevisbedømmelsen under skyldspørsmålet, straffutmålingen, tap av føreretten og plikten til å avlegge ny førerprøve. I tillegg har han krevd ny behandling av idømt oppreisning til de etterlatte.

Ankene er henvist til ankeforhandling.

Ankeforhandling er holdt 8. og 9. mai 2018 i Borgarting lagmannsretts hus. [REDACTED] og fem vitner ga forklaring. Det var befaring på åstedet. Øvrig bevisførsel fremgår av rettsboken.

Aktor nedla slik påstand:

1. [REDACTED], f. [REDACTED] 1952 dømmes for overtredelse av
  - straffeloven (2005) § 281
  - vegtrafikkloven § 31 første ledd, jf. § 3
  - vegtrafikkloven § 31 første ledd, jf. § 4, jf. trafikkreglene § 7 nr. 2til fengsel i 60 dager, hvorav 30 dager gjøres betinget med en prøvetid på 2 år i medhold av straffeloven (2005) §§ 34 flg.
2. [REDACTED] f. [REDACTED] 1952 fradømmes retten til å føre førerkortpliktig motorvogn for en periode på 3 år, regnet fra 22. juli 2016 i medhold av vegtrafikkloven § 33 nr. 1, jf. forskrift om tap av retten til å føre motorvogn § 2-4.  
  
Han pålegges å ta full ny førerprøve dersom han vil erverve førerkort på ny, jf. forskrift om tap av retten til å føre motorvogn § 8-3.
3. [REDACTED], f. [REDACTED] 1952 dømmes til å betale saksomkostninger til det offentlige med kr. 6 000.

Bistandsadvokaten nedla slik påstand:

Anken over Oslo tingretts dom pkt. 3 og 4 om oppreisningserstatning til [REDACTED] og [REDACTED] forkastes.

Forsvarer nedla slik påstand:

tiltate [redacted] frifinnes, subsidiært anses på mildeste måte.

**Lagmannsretten** bemerker:

*Spørsmålet om straffskyld*

Ved bevisvurderingen under skyldspørsmålet legger lagmannsretten til grunn at enhver rimelig tvil skal komme tiltalte til gode.

Tiltalte, [redacted], var fredag 22. juli 2016 ved 11.30-tiden fører av en Mercedes Benz 180 personbil med kjennemerke [redacted] oppover Holmenkollveien i Oslo. Hans slektning, E [redacted], var med og satt i passasjeretset foran. I krysset ved Kongeveien skulle han svinge til venstre for å kjøre inn i Kongeveien i retning Riksanlegget i Holmenkollen. Kongeveien møter Holmenkollveien i et T-kryss. Fartsgrensen i Holmenkollveien er 50 km/t på dette stedet. Fra ca. 60 meter ovenfor krysset er fartsgrensen 60 km/t.

Da tiltalte hadde kjørt over i motgående kjørefelt, oppsto kollisjon med [redacted] som kom på sykkel nedover Holmenkollveien. Posisjonene til [redacted] og kjøretøyene etter ulykken viser at [redacted] befant seg i kjørebanelen i Holmenkollveien da han traff bilen. Treffpunktet var ved høyre frontlykt. [redacted] ble deretter slynget skrått over panseret og traff frontruten/A-stolpen ved sjåførsetet. [redacted] ble påført massive hodeskader og døde umiddelbart.

Kollisjonen skjedde på en rett strekning av Holmenkollveien. Fra kollisjonsstedet er det fri sikt oppover Holmenkollveien over en avstand på 117 – 120 meter mot en venstresving. Dersom man legger til grunn at [redacted] lå nær kanten av veibanen, blir avstanden 117 meter. Fotografier fra ulykkesdagen viser at det var noe vegetasjon på venstre side oppover Holmenkollveien, men ikke nær veibanen bortsett fra øverst ved starten av svingen sett nedenfra. Sikten oppover veien for den som kom kjørende mot krysset til Kongeveien, var etter svingen ikke redusert som følge av vegetasjonen. På hele strekningen av Holmenkollveien er det fortau på høyre side.

Da ulykken skjedde, var det pent vær og gode lysforhold. Solen sto høyt på himmelen. Sollyset kom skrått inn i bilen bakfra. Ca. 30 meter sør for krysset i Holmenkollveien er det en løpebro som skapte et mindre skyggeparti. Veien på ulykkesstedet er asfaltert, og veibanen var tørr da ulykken skjedde. Etter bevisførselen legger lagmannsretten til grunn at det ikke er holdepunkter for at sollyset var til sjenanse for tiltalte, eller at skyggepartiet hadde nevneverdig betydning for sikten oppover der [redacted] kom på sykkel.

[redacted] hadde på seg mørk sykkelbukse med korte lår, sort sykkeltrøye med blå felt og sort hjelm med hvite striper i fronten. På bena hadde han sølvfargete sykkelsko. Sykkelen var sort. Han var følgelig i hovedsak mørkkledd.

Foran sykkelstyret til [forn] var det festet et Garmin tracker-apparat som registrerte posisjon basert på GPS-signaler. Apparatet registrerte ca. hvert sekund også hastighet, retning, temperatur, puls og pedalfrekvens. De siste sekundene før ulykken er det registrert hastigheter hovedsakelig rundt 50 km/t. I følge apparatet hadde [forn.] sluttet å trække noe før ulykken. Registreringene av retningen på GPS-måleren tilsier at [forn] kjørte rett frem i minst seks sekunder og deretter svingte mot høyre umiddelbart før kollisjonen fant sted. Det foreligger feilkilder ved GPS-målinger. Når registreringer hvert sekund over noe tid ses i sammenheng, gir de etter lagmannsrettens oppfatning likevel veiledning når det gjelder hastigheten på sykkelen de siste sekundene før ulykken.

Ved etterfølgende tekniske undersøkelser ble det ikke funnet feil på bilen eller sykkelen. Det er ingen holdepunkter for at tiltalte av medisinske eller andre årsaker hadde redusert evne til å observere trafikkbildet.

Tiltalte forklarte at han var klar over vikeplikten for trafikk ovenfra, men at han på vei oppover ikke hadde lagt merke til skilt som viste at Holmenkollveien er en forkjørsvai. Både tiltalte og passasjeren i bilen forklarte under ankeforhandlingen at tiltalte gjorde et helt kort stopp før han i lav hastighet svingte over i motgående kjørefelt og inn mot Kongeveien. Tiltalte forklarte at han ikke så syklisten før kollisjonen inntraff. [E] forklarte at han registrerte syklisten i sidesynet et halvt til ett sekund før syklisten traff bilen.

Trafikkbildet var oversiktlig da ulykken skjedde. En bil sto stille på venstre side for tiltalte med fronten mot Holmenkollveien. Bilen sto i høyre felt i Kongeveien med venstre forhjul på øverste del av vikepliktsmerkingen på asfalten ved krysset mot Holmenkollveien. Ellers var det ingen andre trafikanter nær krysset – med unntak av [forn.]

Føreren av den sistnevnte bilen, [F], forklarte at han skulle kjøre nedover Holmenkollveien. Han hadde sett syklisten som kom nedover. Da han hadde god tid, valgte han å vente til syklisten hadde passert. [F] forklarte videre at to syklistere kom nedover mens han sto i krysset. Da den første syklisten passerte [F], var syklist nr. 2 ca. 100 meter bak – ved enden av det rette strekket. I politiforklaring kort tid etter ulykken forklarte [F] at syklist nr. 2 var ca. ved et trafikkskilt da nr. 1 passerte. Politiets måling viste at det var ca. 60 meter oppover fra øvre del av krysset Kongeveien/Holmenkollveien til det aktuelle trafikkskiltet, som anga fartsgrense 50 km/t for den som kom ovenfra. [F] forklart videre at da syklist nr. 2, dvs. [forn.], var rett foran [Fs] bil, smalt han inn i bilen som kom nedenfra.

[forn.] ble liggende i asfalten mellom de to bilen, som på dette tidspunktet sto med kort avstand fra hverandre i innkjøringen til Kongeveien. Tiltalte forklarte at han ikke kan huske å ha sett syklist nr. 1 da tiltalte kjørte opp mot krysset.

Et annet vitne, [G], gikk oppover på fortauet på høyre side av Holmenkollveien med sine tre barn. Da han var kommet anslagsvis noe over halvveis under gangbroen, så han at det kom en sølvgrå Mercedes oppover, og en syklist nedover.

Han anslo at han så syklisten i et par sekunder. Bilen stoppet opp i eget kjørefelt før den svingte over til venstre. **G** fortalte at han da tenkte: «nå smeller det».

Post I i tiltalebeslutningen gjelder overtredelse av straffeloven (2005) § 281. Bestemmelsen rammer «den som uaktsomt forvolder en annens død». Det følger av ordlyden at uaktsomheten også må omfatte dødsfølgen. Post II i tiltalebeslutningen gjelder overtredelse av vegtrafikkloven § 31 første ledd, jf. § 3. Vegtrafikkloven § 3 er en generell bestemmelse som setter krav til aktsomhet for trafikanter.

Någjeldende straffelov § 281 erstatter straffeloven (1902) § 239. Aktsomhetsnormen skal være den samme som i den gamle loven, jf. Ot.prp.nr.22 (2008-2009) avsnitt 16.6 med spesielle merknader til § 281. Det følger av lovforarbeidene til endring av den tidligere straffeloven (1902) § 239 ved lov 15. juni 2001 nr. 64 at aktsomhetsnormen etter straffeloven er noe strengere enn etter vegtrafikkloven § 3.

I Ot.prp.nr. 46 (2000-2001) om endringer straffeloven side 64 flg., ga departementet uttrykk for blant annet følgende krav til aktsomhet for bilfører etter dagjeldende straffelov (1902) § 239 om uaktsomt drap:

Departementet antar at saken i [Rt-1990-1021](#) om feilfordeling av oppmerksomhet, neppe ville ha ført til domfellelse i dag. I avgjørelsen i [Rt-2000-1785](#) tilføyde førstvoterende at det ikke var «noen opplysninger om at det var andre forhold ved trafikkbildet som i særlig grad krevde tiltaltes oppmerksomhet». Departementet viser også til uttalelsen fra riksadvokaten om at det vanligvis ikke blir tatt ut tiltale etter § 239, når føreren i et komplisert trafikkbilde kortvarig har feilfordelt sin oppmerksomhet om trafikkrelevant, men ikke den mest sentrale informasjon.

Hvilken sikkerhetsmargin en fører av motorvogn må legge inn ved kjøringen, var fremme i [Rt-1999-1985](#), som gjaldt spørsmålet om fartsreduksjon på svingete riksvei med fare for glatte partier. Departementet legger til grunn at dette må vurderes i lys av den kunnskap føreren har eller burde ha om kjøreforholdene, herunder veistandarden og mulige føre- og trafikksituasjoner, og kjøretøyets skadeevne.

Den som kjører på fotgjengere i fotgjengerfelt eller på trafikanter som har forkjøringsrett ( [Rt-1997-1764](#)), vil lett ha opptrådt uaktsomt. I slike situasjoner må man utvise en særlig aktsomhet, jf høyesterettsavgjørelsene i [Rt-2000-1785](#) og 1788. Det samme gjelder i andre situasjoner hvor det lett kan inntre en ulykke, for eksempel når det er barn langs veien, når en buss har stoppet ved holdeplassen, og når man rygger, jf [Rt-1992-920](#) og [Rt-1995-1781](#). De konkrete omstendigheter kan likevel ligge slik an at bilføreren ikke bør regnes som uaktsom i slike situasjoner. Avgjørelsen om mannen som feilaktig trodde at den forulykkede hadde oppgitt sin forkjøringsrett ( [Rt-1997-1764](#)), er et eksempel på dette. Det samme kan gjelde hvis bilføreren ikke hadde noen praktisk mulighet til å se en fotgjenger eller en syklist, for eksempel fordi det var meget mørkt og trafikanten var mørkt kledd. Men forutsetningen må være at bilføreren ikke på annen måte hadde foranledning til å tro at det var «myke» trafikanter i nærheten.

Departementet er enig med riksadvokaten i at man ikke bør «belaste en hverdagsbilist med tiltale for uaktsomt drap, dersom uaktsomheten er av en slik karakter som alle førere må erkjenne at en gjør seg skyldig i fra tid til annen». Ikke enhver uaktsomhet bør være straffbar. Departementet vil for sin del fremheve at en

uaktsomhet kan være straffbar etter vegtrafikkloven § 3 i forhold til faren for skade i sin alminnelighet uten at den trenger å omfatte dødsfølgen og gi grunnlag for straff etter straffeloven § 239. Ikke en hvilken som helst overtredelse av trafikkreglene kan derfor gi grunnlag for straff etter § 239, selv om den har medført et annet menneskes død. Men bilførere må være seg bevisst at bilen er et farlig fremkomstmiddel. Det skal ofte lite til før det skjer en ulykke, og ulykker ender ikke sjelden med død eller alvorlig skade.

Et øyeblikks uoppmerksomhet bør etter departementets mening ikke uten videre føre til domfellelse for uaktsomt bildrap. En bilfører må f.eks. kunne skru på bilens varmeapparat uten at det i seg selv regnes som uaktsomt. Men en søking - f.eks. ved bruk av bilradio, musikkanlegg eller mobiltelefon - som går ut over et enkelt håndgrep, vil lett komme i en annen stilling. Tas oppmerksomheten kortvarig bort fra trafikken, bør føreren på forhånd forsikre seg om at dette er forsvarlig i lys av trafikk- og kjøreforholdene og den hastighet bilen holder og oversikt som føreren har. Det vil det ofte ikke være hvis føreren kjører rett etter en annen bil eller på en svingete vei hvor det kommer en møtende bil. Risikoen for at bilen foran brått vil sette ned farten, eller for selv å komme over i motgående kjørefelt, må tas i betraktning.

Skyldspørsmålet etter straffeloven § 281 avgjøres ved en konkret skjønnsmessig vurdering. Ulykken skjedde ved kryssing av motgående kjørefelt. Det er vikeplikt for trafikk som kommer fra høyre side når den kjørende vil svinge til venstre, jf. vegtrafikkloven § 4, jf. Trafikkreglene § 7 nr. 2, som er omhandlet i post III i tiltalen. En slik kryssing av motgående kjørefelt utgjør et særskilt faremoment og stiller skjerpet krav til aktpågivenhet, jf. Rt-1997-1754 og Rt-2005-893 avsnitt 13.

Ved vurderingen av skyldspørsmålet har lagmannsretten delt seg i et flertall og et mindretall. *Flertallet* – lagdommer Jørgen Brunsvig, ekstraordinær lagdommer Halvard Hauge og meddommerne Arild Åkre og Anne Karine Brinck-Lund tar utgangspunkt i at tiltalte hadde vikeplikt for trafikanter som kom nedover Holmenkollveien. Kryssingen av motgående kjørefelt var en situasjon som krever særlig aktpågivenhet. Motgående trafikk var det sentrale faremomentet som tiltalte måtte ta hensyn til før han kjørte inn mot Kongeveien. Trafikkbildet var oversiktlig. Det var ingen andre trafikanter i nærheten som krevde tiltaltes oppmerksomhet.

Fra krysset Kongeveien/Holmenkollveien var det fri siktlinje på 117 – 120 meter oppover Holmenkollveien. Etter flertallets oppfatning må forn. ha vært mulig å se for tiltalte i minst seks sekunder før ulykken inntraff. Ved denne vurderingen er det lagt inn klar sikkerhetsmargin. Beregningen bygger på at tiltalte kom rundt svingen inntil veikanten på sin høyre side, og at han holdt en fart av 70 km/t. Som nevnt foran, tilsier målingene med Garmin-apparatet at forn. hadde en hastighet på rundt 50 km/t på denne strekningen.

Flertallet legger til grunn tiltaltes forklaring om at han stoppet opp et kort øyeblikk før han svingte inn mot Kongeveien. Før tiltalte begynte å svinge, var forn. i synsfeltet når tiltalte så rett fremover. forn. ble mer synlig etter hvert som han nærmet seg. Selv om forn. var mørkkledd, og eventuelt foroverbøyd, var han i de aktuelle lysforholdene mv. ikke vanskelig å oppdage i tide til at ulykken kunne ha vært unngått. Etter flertallets

oppfatning er det vanskelig å forklare hvorfor tiltalte ikke så at forn. kom nedover på sykkelen før tiltalte startet kryssingen av venstre kjørefelt. Den nærmere årsaken til dette er imidlertid ikke avgjørende. Tiltalte overholdt etter flertallets oppfatning ikke de krav som må stilles til forsvarlig opptreden i den aktuelle situasjonen.

Ved sin vurdering har flertallet også sett hen til at de to andre personer som befant seg i området, F og G, begge oppdaget syklisten som var på vei nedover før tiltalte startet kryssingen av motgående kjørefelt.

Uaktsomheten omfatter etter flertallets oppfatning også dødsfølgen. Tiltalte var fører av en personbil som blant annet med sin tyngde og harde overflater, ikke minst ved frontrute og A-stolpe, utgjør et betydelig faremoment for myke trafikanter selv når bilen har lav hastighet. Det var påregnelig at dødsulykke kunne inntre ved kryssing av motgående kjørefelt på den aktuelle strekningen i Holmenkollveien. Etter flertallets oppfatning kan forn. ikke klandres for uventet eller uaktsom kjøreatferd da ulykken fant sted.

Flertallet er etter dette kommet til at både de objektive og det subjektive vilkår for domfellelse etter straffeloven § 281 er til stede.

Post II i tiltalebeslutningen gjelder overtredelse av den alminnelige aktsomhetsnormen etter vegtrafikkloven § 3, jf. § 31. Bestemmelsen har blant annet til formål å beskytte den offentlige interesse i trafiksikkerhet og kan derfor anvendes i konkurrans med straffeloven § 281. Post III gjelder vikeplikt for trafikk som kommer fra høyre side når den kjørende vil svinge til venstre, jf. vegtrafikkloven § 4, jf. Trafikkreglene § 7 nr. 2. Med det bevisresultatet flertallet er kommet frem til, er etter flertallets oppfatning også vilkårene for å domfelle tiltalte etter post II og III oppfylt.

*Mindretallet* – lagdommer Inger Wiig og meddommerne Nikola Sekulic og Bente Johanne Aldrin – er kommet til at tiltalte må frifinnes. Mindretallet viser til at tiltalte stoppet et kort øyeblikk før han svingte til venstre, og at han holdt lav hastighet. Etter mindretallets oppfatning var det ikke lett å se forn. da han kom kjørende nedover Holmenkollveien i høy fart under trening. Mindretallet viser til forklaringen fra vitnet G om at han så syklisten i et par sekunder da han kom kjørende i «full guffe», og at G da tenkte «nå smeller det».

forn. var mørkkledd, og det er sannsynlig at han satt foroverbøyd mot bukkestyret. I en slik situasjon var han ikke lett å oppdage på avstand da han kjørte i retning mot der tiltalte satt i bilen. Situasjonen er helt annerledes enn f. eks. der en person er i ferd med å krysse veien foran en bil. Mindretallet kan ikke utelukke at tiltalte overså forn. som følge av feilfordelt oppmerksomhet eller kortvarig uoppmerksomhet. Etter at tiltalte startet svingen inn mot Kongeveien, hadde han grunn til å ha oppmerksomheten rettet i kjøreretningen.

Ved aktsomhetsvurderingen legger mindretallet vekt på at tiltalte ikke var kjent på stedet, og at faremomentene på strekningen burde ha ført til at vegmyndighetene hadde fastsatt lavere fartsgrense eller gjennomført andre tiltak ved det aktuelle krysset. Mindretallet mener videre at forn. burde ha redusert farten da han nærmet seg krysset. Etter



mindretallets oppfatning bærer ulykken preg av å skyldes et sammenfall av uheldige omstendigheter og er på denne bakgrunn kommet til at tiltalte bør frifinnes for samtlige poster i tiltalen.

Det følger av strpl. § 35 første ledd første punktum at avgjørelse av skyldspørsmålet til ugunst for siktede i lagmannsretten krever fem stemmer. Tiltalte blir etter dette å frifinne for samtlige poster i tiltalen.

#### *Førerett*

Da tiltalte ikke blir ilagt straff, er det ikke grunnlag for å fastsette tap av føreretten, jf. vegtrafikkloven § 33 nr. 1 første punktum.

#### *Etterlattes krav om oppreisningserstatning*

Bistandsadvokaten har fremmet krav om oppreisningserstatning på vegne av avdødes samboer, **C**, og hans mindreårige datter, **D**.

Etter skadeserstatningsloven § 3-5 annet ledd, jf. første ledd kan den som «grovt aktløst har voldt en annens død», pålegges å betale avdødes samboer, barn mv. en slik engangssum som retten finner rimelig for den voldte tort og smerte og for annen krenking av ikke-økonomisk art.

Plikt til å betale oppreisningserstatning krever at **tiltalte** må anses å ha opptrådt grovt uaktsomt. Dette innebærer et krav om kvalifisert klanderverdig kjøring.

Frifinnelse for straffekravet utelukker ikke at etterlatte kan bli tilkjent oppreisningserstatning. Det gjelder mindre strenge krav til bevis ved krav om erstatning enn ved krav om straff. Da **tiltalte** er frifunnet for straffekravet, setter uskyldspresumsjonen i EMK artikkel 6 nr. 2 skranker for hva som kan legges til grunn ved avgjørelsen av det sivile kravet. Domstolene kan ikke begrunne avgjørelsen av det sivile kravet på en slik måte at det blir skapt tvil om **tilt.**' strafferettslige uskyld. Domsgrunnene for det sivile kravet må ikke rokke ved frifinnelsen eller skape tvil om riktigheten av den, jf. blant annet Rt-2003-1671 avsnitt 21 flg. med videre henvisning til avgjørelser fra EMD.

Frifinnelsen for straffekravet innebærer at det er rimelig tvil om tiltaltes straffskyld. Beviskravet for å idømme oppreisningserstatning er som nevnt mindre strengt. Det er da tilstrekkelig at det foreligger kvalifisert sannsynlighetsovervekt for at **tilt.** opptrådte grovt uaktsomt, og at det er årsakssammenheng mellom denne handlemåten og dødsfølgen. For andre bevisspørsmål av betydning for avgjørelsen av det sivile krav skal lagmannsretten derimot legge det mest sannsynlige faktum til grunn, jf. HR-2018-874-A avsnitt 16.

**tilt.** var sjåfør av bilen og overholdt ikke vikeplikten da **forn.** kom på sykkel nedover Holmenkollveien. Lagdommer Inger Wiig og meddommerne Nikola Sekulic og Bente Johanne Aldrin er av den oppfatning at **forn.** var så vanskelig å oppdage da **tilt.** skulle krysse motgående kjørefelt at **tilt.** ikke kan bebreides selv om det sivilrettslige beviskravet legges til grunn.

Lagdommer Brunsvig er kommet til at **tilt.** ikke kan anses å ha opptrådt grovt uaktsomt. Ved denne vurderingen er blant annet lagt vekt på at **forn.** var mørkledd og kan ha vært noe vanskelig å se på den første delen av den rette strekningen mot krysset med Kongeveien. Likevel burde tiltalte ved aktsom kjøring ha oppdaget **forn.** før kryssingen av motgående kjørefelt.

Ekstraordinær lagdommer Halvard Hauge og meddommerne Arild Åkre og Anne Karine Brinck-Lund finner det bevist med kvalifisert sannsynlighetsovervekt at **tilt.** opptrådte grovt uaktsomt da han krysset motgående kjørefelt med bilen, og at denne handlemåten førte til at **forn.** omkom.

**tilt.** blir etter dette å frifinne for kravene om oppreisningserstatning.

#### *Sakskostnader*

Da tiltalte blir frifunnet, finner den samlede rett at **tilt.** ikke skal dømmes til å betale sakskostnader, jf. strpl. § 437.

Dommen er avsagt med slik dissens angående spørsmålene om straffskyld og oppreisningserstatning som fremgår ovenfor.

## DOMSSLUTNING

1. tilt. ██████████, født ██████████ 1952, frifinnes for overtredelse av straffeloven (2005) § 281, vegtrafikkloven § 31 første ledd, jf. § 3 og vegtrafikkloven § 31 første ledd, jf. § 4, jf. trafikkreglene § 7 nr. 2.
2. tilt. ██████████ frifinnes for kravene om oppreisningserstatning.
3. Krav om fradømmelse av føreretten tas ikke til følge.
4. Saksomkostninger idømmes ikke.

Jørgen F. Brunsvig

Inger Wiig

Halvard Hauge

Arild Åkre

Anne Karine Brinck-Lund

Nikola Sekulic

Bente Johanne Aldrin

Dokument i samsvar med undertegnet original.