

**LG-2015-95394**

Instans	Gulating lagmannsrett - Dom
Dato	2016-02-12
Publisert	LG-2015-95394
Stikkord	Strafferett. Kompiskjøring/samkjøring. Lovanvendelse. Klarhetskrav. Yrkestransportloven § 41, jf. § 4 første ledd 2. punktum. Grunnloven § 96. EMK artikkel 7 nr. 1.
Sammendrag	Tre menn, som gjennom mobilapplikasjonen HAXI hadde tilbudt og drevet persontransport mot vederlag, ble gjennom forelegg siktet for overtredelse av yrkestransportloven § 41 jf § 4 første ledd 2. punktum. De nektet å vedta foreleggene og sakene ble fremmet for tingretten, der de ble frifunnet, idet tingretten, med henvisning til klarhetskravet i Grunnloven § 96 og EMK art 7 nr 1 fant at forholdet ikke var omfattet av den aktuelle bestemmelsen. Dommen ble forgjeves anket til lagmannsretten, som under dissens kom til samme resultat som tingretten. Henvisninger: Grunnlova (1814) §96 Menneskerettsloven (1999) EMKN A7 Yrkestransportlova (2002) §4, §41
Saksgang	Stavanger tingrett TSTAV-2015-38037 - Gulating lagmannsrett LG-2015-95394 (15-095394AST-GULA/AVD1).
Parter	Rogaland statsadvokatembeter (politiadvokat Stian Eskeland) mot B, C, og A (for disse: Advokat Torbjørn Kolås Sognefest).
Forfatter	Lagdommer Rannveig Sjøvoll, lagdommer Wiggo Storhaug Larssen, ekstraordinær lagdommer Astrid Lærdal Frøseth. Meddommere: Controller Nina Jentoft, veileder Kari Øfsteng, pensjonert lærer Øivind Berne, daglig leder Jan Christian Kerlefsen.
Sist oppdatert	
Henvisninger i teksten	Samferdselslova (1976) §5, §7 Straffeprosessloven (1981) §41 Straffeloven (2005)

Stavanger tingrett avsa 11. mai 2015 dom med slik domsslutning:

I sak 15-038037MED-STAV:

A, fødd 0.0.1982, vert frifunne.

I sak 15-038040MED-STAV:

B, fødd 0.0.1995, vert frifunne.

I sak 15-038043MED-Stav:

C, fødd 0.0.1992, vert frifunne.

Politimesteren i Rogaland har i rett tid anket dommen. Anken gjelder lovanvendelsen.

B, A og C har inngitt aksessoriske motanker der, det bes om at anken nektes fremmet og kreves fullstendig ankebehandling dersom den fremmes.

Ved lagmannsrettens beslutning 3. juli 2015 ble anken henvist til ankebehandling.

Påtalemyndigheten har deretter fremmet de samme forelegg som for Stavanger tingrett. Foreleggene trer i stedet for tiltalebeslutning og lyder:

B, f. 0.0.1995, [adresse1], siktes for overtredelse av:

Yrkestransportloven §41 jf §4 første ledd annet punktum

For å ha drevet persontransport med motorvogn mot vederlag på samme måte som drosje ved at tilbud om transport ble rettet til almenheten på offentlig plass.

Grunnlag:

Lørdag 22. november 2014 ca kl 21.45, i Forusbreen i Stavanger, utførte han persontransport mot vederlag (piratdrosjevirkksomhet), rettet mot almenheten fra offentlig plass, med en Saab personbil med registreringsnummer [reg.nr.1], uten å ha nødvendig løyve.

A, f. 0.0.1982, [adresse2], siktedes for overtredelse av:

Yrkestransportloven §41 jf §4 første ledd annet punktum

For å ha drevet persontransport med motorvogn mot vederlag på samme måte som drosje ved at tilbud om transport ble rettet til almenheten på offentlig plass.

Grunnlag:

Fredag 26. september 2014 ca. kl 22.35, i Varabergvegen i Sola, utførte han persontransport mot vederlag (piratdrosjevirkksomhet) rettet mot almenheten fra offentlig plass, med en VW Scirocco med kjennemerke [reg.nr.2], uten å ha nødvendig løyve.

C, f. 0.0.1991, [adresse3], siktes for overtredelse av:

Yrkestransportloven §41 jf §4 første ledd annet punktum

For å ha drevet persontransport med motorvogn mot vederlag på samme måte som drosje ved at tilbud om transport ble rettet til almenheten på offentlig plass.

Grunnlag:

Lørdag 27. september 2014 ca. kl 21.30, i Tananger ring i Sola, utførte han persontransport mot vederlag (piratdrosjevirkksomhet) rettet mot allmenheten fra offentlig plass med en Volvo personbil med kjennemerke [reg.nr.3], uten å ha nødvendig løyve.

Ankeforhandling ble holdt i Stavanger tinghus 11. februar 2016. Politadvokat Stian Eskeland møtte for påtalemyndigheten. De tiltalte møtte med sin forsvarer, advokat Torbjørn Kolås Sognefest, og ga forklaring. Lagmannsretten fikk også forklaring fra ett vitne, og det ble foretatt slik dokumentasjon som rettsboken viser. Ingen av de tiltalte erkjente seg skyldig i henhold til tiltalen.

Aktor gjorde i korte trekk gjeldende at forholdene i tiltalen rammes av yrkestransportloven § 4 første ledd annet punktum og la ned påstand om at hver av de tre tiltalte dømmes til å betale en bot stor kr 8.000, subsidiært 16 dager fengsel, samt sakskostnader til det offentlige etter rettens skjønn.

Forsvarer gjorde gjeldende at forholdene ikke rammes av den aktuelle lovbestemmelsen, og at de tiltalte uansett har vært utsatt for ulovlig provokasjon fra politiets side. Han la ned påstand om at de tiltalte frifinnes.

Lagmannsretten bemerker:

Innledningsvis bemerkes at handlingene er begått før den nye straffeloven av 2005 trådte i kraft 1. oktober 2015, men retten legger til grunn at dette er uten betydning for saken her, og at gjerningstidens lov uansett skal anvendes.

På bakgrunn av det som kom frem under ankeforhandlingen og utfra prinsippet om at rimelig og fornuftig tvil skal komme de tiltalte til gode, legger lagmannsretten følgende til grunn for sin avgjørelse:

Tingretten har gitt slik beskrivelse av sakens bakgrunn:

«Haxi er ei transportteneste som formidler persontransport via ein mobilapplikasjon (app) på smarttelefon. Personar som registrerer seg kan via appen formidle at dei er tilgjengeleg som Haxi-sjåfør, eller få oversikt over og bestille tur frå andre ledige sjåførar.

Rogaland politidistrikt fekk våren 2014 melding knytt til selskapet som står bak Haxi for mogleg brot på reglane i yrkestransportlova om å formidle persontransport mot vederlag utan løyve, såkalla piratdrosjeverksemd. Politiet starta opp undersøkingar av tenesta, og hausten 2014 gjennomførte sivilkledd polititeneestemenn fleire turar med Haxi-sjåførar, utan å gi seg til kjenne. På bakgrunn av kjøreturane vart åtte sjåførar melde til politiet og fekk førelegg for brot på yrkestransportlova § 41 jf. § 4 første ledd andre punktum. Sjåførane A, B og C vedtok ikkje førelegga.»

Beskrivelsen er i det vesentlige dekkende for det som kom frem under ankeforhandlingen, og den legges til grunn av lagmannsretten, jf straffeprosessloven § 41 tredje ledd.

Når det gjelder de nærmere saksforhold, har de tiltale forklart seg om disse.

B forklarte at han hadde hatt Haxi-appen i ca. ett år, og at han hadde lastet den ned da han bodde i Skottland. Han forklarte videre at han den aktuelle kvelden, 22. november 2014, var i bilen med to andre. De var på vei til Hundvåg da B fikk telefon fra D, som spurte om han kunne bli kjørt fra Shell-stasjonen på Forusbeen til Stavanger sentrum. D ville helst kjøre alene, men B ville ikke det. De ble imidlertid enige om at B skulle ta turen og få kr 100 for dette. D ble etter kort tid hentet som avtalt og kjørt til Løkkeveien i Stavanger, der han betalte kr 100 og forlot bilen.

A forklarte at han hadde hatt Haxi-appen noen måneder før hendelsen. Den aktuelle kvelden, 29. september 2014, hadde han vært hjemme alene. Han husker at han kjørte D fra Rimibutikken på Skadberg i Sola til Løkkeveien i Stavanger, og at de - før D ble hentet - var blitt enige om at han skulle betale kr 200 for dette. A fremholdt ellers at han skulle til Stavanger for å hente samboeren denne kvelden. Han forklarte videre at han et par ganger tidligere hadde blitt oppringt og hadde tatt med passasjerer i bilen, når han likevel skulle ut og kjøre.

C forklarte i korte trekk at han, nærmest av nysgjerrighet, hadde lastet ned Haxi-appen i september 2014, og at han en gang etter dette, 27. september 2014, hadde fått en tekstmelding fra en for ham ukjent person, D, med spørsmål om han «kjørte i kveld». De to ble gjennom ytterligere utveksling av tekstmeldinger enige om at C skulle hente D på Tananger og kjøre ham til Stavanger sentrum, og at C skulle ha kr 200 for dette. C, som fremholdt at han uansett hadde et ærend i Stavanger denne kvelden, hentet D som avtalt og kjørte ham til Løkkeveien i Stavanger, der D betalte det avtalte vederlaget og forlot bilen. C forklarte ellers at dette var den eneste turen han hadde tatt på denne måten.

De tiltaltes forklaringer ble understøttet av det politibetjent D forklarte, og lagmannsretten legger ut fra dette til grunn som bevist at hver av de tre tiltalte har forholdt seg som beskrevet i de respektive foreleggene. Etter lagmannsrettens vurdering er det heller ingen tvil om at de tiltalte visste hva de gjorde, og at de handlet forsettlig. Spørsmålet er om forholdene rammes av lovens ordlyd og dermed er straffbare. Avgjørelsen må bero på en tolkning av bestemmelsen med utgangspunkt i lovens ordlyd, sammenholdt med det som fremgår av forarbeid og rettspraksis. Tingretten, som viste til klarhetskravet i Grunnloven § 96 og EMK art 7 nr. 1, konkluderte med at de tiltaltes handlinger ikke omfattes av den objektive beskrivelsen i yrkestransportloven § 4.

Tiltalene gjelder overtredelse av yrkestransportloven § 4 første ledd annet punktum, og ifølge yrkestransportloven § 41 straffes forsettlig eller uaktsom overtredelse av loven med bot. Yrkestransportloven § 4 første ledd lyder:

«Den som mot vederlag vil drive nasjonal eller internasjonal persontransport med motorvogn, må ha løyve. Det same gjeld den som utfører persontransport mot vederlag på liknande måte som drosje når tilbod om transport vert retta til ålmenta på offentlig plass.»

Slik lagmannsretten vurderer saken, er det ingen tvil om at de tre tiltalte har utført persontransport mot vederlag. Etter lagmannsrettens syn ble dette også drevet «på lignende måte som drosje», uten at de hadde løyve til dette. Lagmannsretten legger til grunn at de tre tiltalte registrerte seg som «ledig» på Haxi-appen, slik at transportoppdrag ble formidlet til dem via denne ved at potensielle kunder kunne ta kontakt. Spørsmålet er om de tiltalte dermed har rettet tilbud om transport «til ålmenta på offentlig plass».

Ifølge aktor må det avgjørende for forståelsen av dette være at transporten tilbys til personer som befinner seg på offentlig plass, og som er uten tilknytning til sjåføren. Det kan heller ikke stilles krav om at sjåføren tok initiativet eller at han befant seg på offentlig plass da tilbud om transport ble gitt. Aktor gjorde også gjeldende at Haxi-appen bare er en formidlingssentral, og at det først er når passasjeren setter seg inn i bilen, at bestemmelsen er overtrådt. Med henvisning til at D oppholdt seg på offentlig plass både da han bestilte transport og ble hentet, ble det anført at forholdet rammes av yrkestransportloven § 4 første ledd annet punktum. Det ble ellers anført at lovens ordlyd gir grunnlag for en slik forståelse, og at dette også har støtte i lovens forarbeider.

Forsvarer, som viste til Grunnloven § 96 og EMK art 7 nr 1, gjorde i korte trekk gjeldende at handlingene ikke omfattes av yrkestransportloven § 4 første ledd annet punktum. Det ble blant annet vist til at bestemmelsen retter seg mot dem som tilbyr pirattaxi, og ikke mot dem som tilbyr transport via en applikasjon, som bare få har tilgang til, og som uansett ikke kan ansees som en offentlig plass.

Lagmannsretten er delt i synet på om de aktuelle forholdene rammes av yrkestransportloven § 4 første ledd annet punktum eller ikke.

Lagmannsrettens flertall, de juridiske dommerne og meddommerne Kari Øfsteng og Jan Christian Kerlefsen, legger til grunn at bestemmelsen i utgangspunktet tok sikte på å ramme såkalt «pirattaxi-virksomhet» som tilbys på offentlige steder. Flertallet er således enig i og slutter seg til tingrettens redegjørelse om bakgrunnen for bestemmelsen, der det fremgår:

«Yrkestransportlova § 4 første ledd er ei vidareføring av samferdselslova § 7 første ledd. Første ledd andre punktum i føresegna vart lagt til ved ei lovendring i 2001, og i Ot.prp.nr.82 (2000-2001) på side 2 heiter det at føremålet med lovendringa var å lette kontrollstyremakta sitt arbeid med å avdekke ulovleg persontransport mot vederlag utan løyve, såkalla piratdrosjer. Før lovendringa var det krav om at persontransport måtte *drivast* mot vederlag for å være løyvepliktig. Det måtte då leggjast fram bevis for at den ulovlege verksemda hadde eit visst omfang, noko som gjorde det ressurskrevjande å avdekke ulovleg transport. Dette ville lovgjevar bøte på ved å la løyveplikta gjelde også sporadisk persontransport mot vederlag, under visse omstende.

I proposisjonen på side 3 er det gitt følgande merknad til den nye føresegna:

«Til § 7 nr. 1

Paragrafen slår fast hovudregelen om at det krevst løyve for å *drive* persontransport mot vederlag med motorvogn utanfor rute. Frå hovudregelen vert det gjort framlegg om eit unntak slik at den som *tilbyr almenta* transport mot vederlag òg må ha løyve, utan at det vert sett noko krav til omfanget av verksemda. Dette svarar til «utføre»-omgrepet i § 5 slik det er gjort framlegg om. I praksis fører endringa til at løyveplikt oppstår sjølv om transport berre er utført ein gang, dersom transporten kjem i stand på liknande måte som for drosje ved at tilbod om transport vert retta til almenta på offentlig stad.

(...)

Med offentlig plass meinast gater, vegar, oppstillingsplass m.v. som er opne for almen ferdsel. Det er ikkje ein føresetnad for å komme inn under løyveplikt at det er transportøren sjølv som tek initiativ, anten direkte eller gjennom å framtre på ein slik måte og under slike omstende at det kan oppfattast slik frå publikum si side at det vert tilbydd transport.»

Ut frå lovførebuingane synes det som om lovgjevar ved utforminga av regelen har meint å råke «tradisjonell» piratdrosjekøyring, der sjåføren gjennom ord eller handling tilbyr publikum på ein offentlig plass transport, alternativt tilbyr slik transport etter å ha blitt kontakta av publikum.»

Etter flertallets syn tilsier dette at bestemmelsen tok sikte på å ramme tilfeller der tilbud om transport som gis publikum på en konkret, offentlig plass. I saken her ble imidlertid tilbudet gitt via en mobilapplikasjon, nemlig Haxi-appen, som formidlet kontaktopplysninger om

sjåfører som var tilgjengelige for transportoppdrag den aktuelle kvelden. Selv om Haxi-appen kunne lastes ned gratis av «alle» og dermed må anses tilgjengelig for allmennheten, har flertallet vanskelig for å se at tilbudet ble gitt på en «offentlig plass». Etter flertallets syn kan det således ikke være avgjørende at D oppholdt seg på en offentlig plass både da han bestilte transporten, og da han senere ble hentet og satte seg inn i bilen. En slik lovforståelse ville ellers innebære at bestemmelsen ikke omfatter de tilfeller der kunder hentes på steder som ikke var åpne for offentligheten, og disse oppdragene ville dermed bli straffrie. Også på dette punkt er flertallet enig med tingretten, og det vises til tingrettens dom, der det fremgår:

«Aktor har gjort gjeldende at politibetjenten fysisk stod på offentlig plass da han vart henta av sjåføren, og at det då ikkje er avgjerande at sjåfør og passasjer på førehand hadde hatt kontakt gjennom appen eller via telefon. Etter retten sitt syn er dette synspunktet ikkje treffande. Resonnementet medfører at det må skiljast mellom dei tilfella der Haxi-sjåføren køyrer ein passasjer mot vederlag etter å ha plukka opp vedkomande på privat grunn, til dømes utanfor bustaden til vedkomande, og dei tilfella der passasjerer, kanskje reint tilfeldig, står på offentlig plass. Retten kan ikkje sjå nokon god grunn til at det eine transportoppdraget skulle være meir uønskt eller straffverdig enn det andre, og meiner at dette underbygger at «offentleg plass» ikkje er meint å forstå slik aktor har gjort gjeldende og at transportoppdrag inngått på den aktuelle måten fell utanfor føreseigna.»

Flertallet er ellers enig med tingretten, som har fremholdt at handlingene under dagens system er straffverdige, og at transportoppdrag som formidles på denne måten, er med på å undergrave systemet med drosjeløyver. Formidling av transporttjenester via internett var neppe aktuelt da yrkestransportsloven trådte i kraft, men etter flertallets syn er det grunn til å anta at dette hadde blitt regulert dersom lovgiver hadde forutsett den teknologiske utviklingen. Dette gir likevel ikke grunnlag for å tolke loven utvidende og i strid med lovens ordlyd. På strafferettens område kreves det klar lovhjemmel, jf Grunnloven § 96 og EMK art 7 nr 1, og ifølge Rt-2012-313 er det «uansett ikke avgjørende hva lovgiver måtte ha ment, når en eventuell lovgiverintensjon ikke har kommet tydelig til uttrykk i loven.»

Etter flertallets vurdering er ikke kravet til klar lovhjemmel oppfylt i dette tilfellet. Det innebærer at de tiltalte handlinger ikke fullt ut rammes av gjerningsinnholdet i yrkestransportloven § 4 første ledd annet punktum. De tiltalte blir dermed å frifinne, og flertallet trenger derfor ikke ta stilling til om de tiltalte ble utsatt for provokasjon fra politiets side, slik forsvarer har gjort gjeldende.

Lagmannsrettens mindretall, meddommerne Øivind Berne og Nina Jentoft, legger til grunn at handlingene faller inn under gjerningsbeskrivelsen i yrkestransportloven § 4 første ledd annet punktum. Etter mindretallets syn må «offentleg plass» forstås som et sted der offentligheten ferdes, og at det avgjørende er om bilen befinner seg på offentlig plass når transportoppdraget påbegynnes. I dette tilfellet befant D seg på offentlig plass både da han benyttet Haxi-appen og tok kontakt med de tiltalte, og da han ble hentet og tatt med i bilen(e). At tilbudet om transport ble fremsatt elektronisk via en app, har etter mindretallets vurdering ikke betydning. Slik mindretallet forstår den aktuelle bestemmelsen, gir den i utgangspunktet hjemmel for å dømme de tiltalte. Det forutsetter imidlertid at det ikke foreligger straffrihetsgrunn i form av provokasjon fra politiets side, men med de konklusjoner flertallet her har trukket, finner ikke mindretallet grunn til å komme nærmere inn på dette.

De tiltalte blir etter dette frifunnet.

Dommen er avsagt under slik dissens som fremgår over.

Domsslutning

1. B, født 0.0.1995, frifinnes.
2. C, født 0.0.1992, frifinnes.
3. A, født 0.0.1982, frifinnes.