



NORD-TROMS OG SENJA TINGRETT

DOM

Avsagt: 07.10.2022

Saksnr: 22-087279MED-TNTS/TTRM

Rettsens leder: Sorenskriver Unni Sandbukt

Meddommere:

Hilde Hansen Fagerborg
Andre Skrivervik

Påtalemyndigheten

Politiadvokat Thomas Rye-Holmboe

mot

Imad Mahdi Alhasan

Advokatfullmektig Karoline Fjellstad
Andersen

DOM

Imad Mahdi Alhasan er født 04.01.1986 og bor i .

Ved tiltalebeslutning utferdiget av statsadvokatene i Troms og Finnmark er han satt under tiltale ved Nord-Troms og Senja tingrett for overtredelse av

I Straffeloven § 281

for uaktsomt å ha forvoldt en annens død.

Grunnlag:

Mandag 8. november 2020 kl. 09.20 på E8 ved Hundbergan i Tromsø, kjørte han Scania lastebil med registreringsnummer ZH51035 fra Tromsø i retning mot Fagernes/Ramfjordbotn. Han var ikke tilstrekkelig hensynsfull og varsom, idet han benyttet lastebilens eksosbrems til å bremse opp og redusere lastebilens hastighet ned en lang bakke til tross for at han hadde lite last og det var glatt føre med snø og is i vegbanen.

Oppbremsningen førte til at det oppstod skrens/pendelbevegelse på lastebilen med den følge at bakparten kom over i motgående kjørebane og kolliderte med en møtende personbil. Føreren av personbilen, Olav Ivar Isaksen, ble påført omfattende skader i sammenstøtet og døde etter kort tid.

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 nevnt under post I, forholdt han seg som der beskrevet med den følge som beskrevet, og slik at det oppstod materielle skader på begge kjøretøyene

Hovedforhandling ble holdt 21. – 23. september og 3. oktober 2022. Tiltalte møtte og erkjente seg skyldig/ikke skyldig/delvis skyldig etter tiltalebeslutningen.

Aktor fremla under hovedforhandling slik endret gjerningsbeskrivelse under post I første avsnitt:

*Mandag 8. november 2020 kl. 09.20 på E8 ved Hundbergan i Tromsø, kjørte han Scania lastebil med registreringsnummer ZH51035 fra Tromsø i retning mot Fagernes/Ramfjordbotn. Han var ikke tilstrekkelig hensynsfull og varsom, **idet han i enden av en lang bakke** benyttet lastebilens eksosbrems til å bremse opp og redusere lastebilens hastighet til tross for at han hadde lite last og det var glatt føre med snø og is i vegbanen (utheving som viser endringen)*

Retten mottok forklaring fra 7 vitner, inkludert 3 sakkyndige vitner. Det ble foretatt slik dokumentasjon som framgår av rettsboken.

Aktor la ned slik påstand

Tiltalte dømmes i samsvar med tiltalebeslutningen til fengsel i 90 dager, hvorav 30 dager gjøres betinget med en prøvetid på 2 år. Det ble videre lagt ned påstand om at tiltalte skal fradømmes retten til å føre førerkortpliktig motorvogn for en periode på 3 år, regnet fra 8. november 2021, samt at tiltalte idømmes sakskostnader etter rettens skjønn.

Forsvarer la ned påstand om at tiltalte frifinnes, subsidiært at han anses på mildeste måte.

Retten vurdering

Det er ikke omstridt og anses bevist at tiltalte kjørte lastebilen som beskrevet i tiltalen, fra Tromsø i retning mot Fagernes/Ramfjorden. Det er videre utvilsomt at det skjedde et sammenstøt mellom lastebilen og personbilen ved Hundbergan utenfor Tromsø. Kollisjonen skjedde i enden av en lang bakke, ved at bakdelen på lastebilen kom over i motsatt kjørebane og traff personbilen på førersiden. Føreren av personbilen, Olav Ivar Isaksen, døde som følge av skadene ved kollisjonen. Det var en passasjer med i personbilen som kom uskadd hendelsen.

Politiet fikk melding om ulykken kl. 09.20, rykket ut til stedet og ankom ca. 10.30. Det var da oppholdsvær og en delvis snø-og isbelagt veibane. Det var glatt og ganske lav friksjon på veibanen. Politibetjent Høydal har opplyst at han ikke observerte bremse-eller skrensespor i vegbanen. Det var skader i autovernet på den siden lastebilen hadde kjørt og skrensespor ved lastebilens høyre bakdekk. Ulykkegruppen hos Statens vegvesen rykket også ut til ulykkesstedet. De kom til stedet ca. kl. 11.50. Det var da minusgrader. Vegvesenet foretok en friksjonsmåling som viste en friksjon på 1,5. Sakkyndig Furumo fra Statens Vegvesen presiserte i retten at værforholdene hadde endret seg ganske mye i timene etter ulykken, og at det var mildere og nullføre, betydelig glattere og mer utfordrende kjøreforhold da ulykken fant sted.

Tiltalte i saken er en 36 år gammel mann, opprinnelig fra Syria. Han har kjørt lastebil i Syria i 12-13 år før han kom til Norge. Han begynte som sjåfør i Asko i mai 2021, der han fikk opplæring før han startet å kjøre på egen hånd. Tiltalte hadde forut for ansettelsen tatt nødvendige sertifikater og glattkjøringskurs. På ulykkesdagen kjørte han en Scania lastebil, som var ganske lett lastet. Den har vanligvis en egenvekt på 12 tonn og veide på ulykkestidspunktet ca. 14 tonn. Tiltalte opplyste at han hadde kjørt den aktuelle bilen tre til fire ganger tidligere, men at dette var første gangen han kjørte på snø- og isdekte veier.

På grunnlag av bevisførselen legger retten til grunn at ulykken ikke skyldes for høy fart eller tekniske feil. Det er foretatt åstedsundersøkelser og tekniske undersøkelser av begge bilene, som bekrefter dette. Lastebilen var i forskriftsmessig stand både mht. dekk og bremsesystemer. Gjennom undersøkelser av lastebilens ferdskraver, og en etterfølgende simulering av lastebilens ferd nedover bakken, er det avdekket at det skjedde en gradvis fartsreduksjon fra 78 til 69 km/t. De tre siste sekundene før ulykken er det registrert en ganske brå fartsreduksjon fra 69 til 45 km/t, noe som indikerer at det kan ha skjedd en nedbremsing like før kollisjonen. Foranstående beskrivelse av hendelsesforløpet er basert på åstedsobservasjoner og tekniske undersøkelser og er ikke omstridt i saken.

Det springende punktet i forhold til tiltalen er om ulykken skyldes tiltaltes bruk av lastebilens eksosbrems like før kollisjonen. Påtalemyndigheten har anført at dette i så fall er uaktsomt, siden slik nedbremsing kan føre til at hjulene sklir/låser seg. Det er også vist til at bruk av eksosbrems ikke er anbefalt på glatt før med lett last, jf. Scantias introduksjonshefte. .

Etter trafikkulykken ble Furumo fra Statens Vegvesen oppnevnt som sakkyndig for å utrede mulige årsaker til ulykken. Han leverte sin rapport den 10. mars 2022 avgitt, der den tekniske utrustningen til lastebilen er beskrevet slik:

- 1. Lastebilen har typebetegnelse Scania, P370 CB4x4HHA, som er utrustet med firhjulstrekk. På kontrolltidspunktet var ikke bryteren som er montert på lastebilens instrumentpanel, til høyre for rattstammen aktivert. Denne stod på 0 (rød ring). Det vil si at den kun hadde innkoblet drift på aksel to.*
- 2. I tillegg til å bruke driftsbremsene, overføres bremsekrefter ut til hvert hjul på begge akslinger foran og bak. Ved bruk av eksosbrems er det kun bakre drivaksel som vil bli bremsset opp, men med stor kraft som kan forårsake låsing under bruk på is/snødekket veg. Viser til lastebilen sin instruksjonsbok s. 47 og 48 som ligger som vedlegg til rapporten.*

Konklusjonene fra den sakkyndige er slik:

Vurdering av en mulig årsak til ulykken er basert på egne undersøkelser på ulykkesstedet og dokumentasjon innhentet fra begge forulykkede kjøretøy. Vurderingen vi har kommet frem til som kan være en medvirkende årsak til ulykken, er at fører av

lastebilen har brukt eksosbremsen på lastebilen som brems. På ulykkestidspunktet var lastebilen lett lastet og det var glatt føre i form av snø/isdekke, noe som kan ha resultert i låsing av bakre drivhjul og at det har oppstått en ukontrollerbar pendelbevegelse/skrens på lastebilen.

Det fremkom i hovedforhandlingen at denne konklusjonen er basert på feil faktum om bilens firhjulstrekk og bremsesystemer. Retten viser på dette punktet til forklaringen til vitnet Henriksen. Retten besluttet derfor at det skulle innhentes ytterligere informasjon om lastebilens tekniske innretninger. Sakkyndig vitne John Lauvstad, Kommunikasjons- og bærekraftsdirektør i Scania Norge, utarbeidet etter dette en sakkyndig redegjørelse, jf. skriv av 27. september 2022. Lauvstad forklarte seg også som sakkyndig vitne i retten.

Basert på de tekniske opplysningene fra John Lauvstad legger retten følgende til grunn:

- Bilen er utstyrt med firhjulsdrift uten mulighet for frikobling av aksler, med samme kraft som går til fram-og bakakslene. Det skjer dermed ingen låsing av bakakslene ved bruk av bilens bremsesystem som beskrevet i konklusjonen fra Statens Vegvesen
- Lastebilen er, i tillegg til en vanlig driftsbrem, utstyrt med en såkalt eksosbrem eller motorbrems. Motorbremsen kan aktiveres på to måter:
 - 1) Med en bryter på bilens dashboard som fører til at motorbremsen kobles inn så snart føreren trykker lett på bremsepedalen (frem til bremselysbryteren aktiveres).
 - 2) Med en gulvbryter som kan føre til at girkassen automatisk girer ned. Denne bruken av motorbremsen gir en større bremseeffekt enn ved bruk av bryteren på dashboardet og den vanlige bremsepedalen.
- Bilen er utstyrt med bremsesystemet ABS. Dette fungerer slik at eksosbremsen kobles når ABS reguleringen oppstår. Dette skjer nettopp for å forhindre sideutslag av kjøretøy på blokkering av bakakslingen.

Etter at retten hadde mottatt denne redegjørelsen fra Scania, kom Statens Vegvesen ved sakkyndig Furumo med slik tilleggsmerknad:

«Viser til henvendelse ang rapport om firhjulstrekk/brems ZH51035 og har merknad til dette. Når eksosbrems brukes og bremses opp drivverket på kjøretøyet, vil hjulet som har laveste tilgjengelige friksjon mot underlaget kunne begynne å låse/skli. Ved åpen senterdiffensialen er det forskjellig hastighet mellom foraksel og bakaksel og vil ikke bremse likt i forhold til alle hjul. Om Scania dokumenterer at kjøretøyet har kontinuerlig firhjulstrekk og i så måte nok stemmer, er vår rapport basert på fabrikantens instruksjonsbok som ikke sier noe om at kjøretøyet har kontinuerlig firhjulsdrift under kjøring slik vi tolker det i rapporten.

Selv om kjøretøyet har permanent firhjulstrekk vil bremsekraftene kunne være forskjellig fordelt mellom foraksel og bakaksel, da kjøretøyet har åpen senterdiffensial og diffensial på foraksel og bakaksel. Hvilket hjul som kan låses/skli er helt avhengig av tilgjengelig friksjon og vekt på det aktuelle hjulet. Ved bremsekrefter som er over tilgjengelig friksjon mot vegbanen vil hjulet kunne begynne låse/skli på underlaget. Dette igjen kan medføre at kjøretøyet blir

ustabilt og kan komme i pendel/skrens bevegelse. Dette vil kunne oppstå uavhengig om kjøretøyets hjul skulle låse/skli mot underlaget på framaksel eller bakaksel. Så lenge bremsekraftene er over tilgjengelig friksjon, vil ett, flere eller alle hjul kunne låse seg og bilen vil kunne bli ustabil, uavhengig om bilen er en firehjulstrekket eller to-hjulstrekket.»

Aktor fastholdt etter dette at tiltalte har foretatt en uaktsom nedbremsing med eksosbremsen. Slik retten har oppfattet påtalemyndighetens syn, anføres det at tiltalte like før sammenstøtet trykker på bilens eksosbrems i dørken av bilen. Det ble dermed for høy bremseeffekt i forhold til friksjonen i underlaget og bilen begynte å skrense.

Tiltalte har bestridt at han brukte eksosbremsen. Han har forklart at bilen begynte å skli til høyre og venstre idet han kjørte nedover den aktuelle bakken ved åstedet. Han så at det kom en bil imot og prøvde å få kontroll på lastebilen. Han opplyste at han var veldig opptatt av å holde seg unna den møtende bilen. Han så at personbilen er i ferd med å passere lastebilen, da han hører et smell og noe som treffer bilens bakpart. Han opplevde at bilen skled fra side til side nedover bakken, uten at han fikk kontroll over den. Tiltalte har ingen forklaring på hvorfor dette skjedde, men han opplyste at det var svært glatt ute og han tror det skjedde etter at han fjernet foten fra gasspedalen for å redusere hastigheten nedover bakken. Han sa i retten at han er helt sikker på at han ikke brukte motorbremsbryteren i dørken av bilen, da han ikke visste om denne bryteren. Han kan heller ikke huske at han bremsset med den vanlige driftsbremsen, men har forklart at han ikke kan utelukke dette.

Retten har etter en samlet vurdering av bevisførselen funnet det uklart om ulykken er forårsaket av tiltaltes bruk av bilens eksosbrems slik tiltalen beskriver. Det foreligger ingen tekniske undersøkelser som måler hjulenes bremseeffekt i forhold til friksjonen på underlaget på ulykkestidspunktet. Det er derfor vanskelig for retten å ta stilling til om den siste merknaden fra Statens vegvesen kan legges til grunn. Det fremstår videre som usikkert om tiltalte brukte bremsebryteren i dørken på bilen eller om han eventuelt brukte den vanlige driftsbremsen. Sakkyndig vitne Furumo sa i sin rettslige forklaring at det er vanskelig å si noe sikkert om hvilken brems som var benyttet, men at han antok at det var en kombinasjon av eksosbrems og vanlig driftsbrems som hadde forårsaket ulykken. Hvis dette stemmer, var det ikke eksosbremsen i dørken som ble brukt. Etter at de nye tekniske opplysningene ble fremlagt, der det fremgår at eksosbremsen i dørken gir en sterkere bremseeffekt, er det anført at tiltalte brukte denne bremsen. Slik retten ser det er det ikke godt nok bevist at det var dette som skjedde. Retten finner det også uklart om bruk av eksosbremsen faktisk kan føre til slik påvirkning av hjulene som påvist i tiltalen. Basert på forklaringen til sakkyndig vitne Lauvstad, fremstår det ikke som sikkert at låsing av hjul eller skrens er en påregnelig følge av bruk av bilens eksosbrems, dersom det ses hen til at ABS-systemet slår inn.

De uklarhetene som er beskrevet foran skaper rimelig tvil om hva som har skjedd. Det er ikke gitt et klart svar på hvorfor bilen begynte å skli og fikk en skrens. Det kan ikke utelukkes at det var slik tiltalte har forklart, herunder at han eventuelt kan ha tråkket på den vanlige

driftsbremsen i sekundene før sammenstøtet. Det er på det rene at det var svært glatt og utfordrende kjøreforhold på hendelsestidspunktet, noe som gir støtte til tiltaltes forklaring.

Tiltalte hadde ikke erfaring med å kjøre på glatt føre, og det kan stilles spørsmål ved om han hadde skaffet seg/fått god nok kunnskap om bilens tekniske innretninger. Så lenge det ikke er godt nok bevist hva som er den uaktsomme handlingen, kan dette i seg selv ikke føre til domfellelse av tiltalte.

Etter bevisreglene i straffeloven skal den tvilen som foreligger komme tiltalte til gode og føre til frifinnelse både for tiltalens post I og post II.

Dommen er enstemmig.

DOMSSLUTNING

Imad Mahdi Alhasan, født 04.01.1986, frifinnes for tiltalens post I og post II.

Retten hevet

Unni Sandbukt

Hilde Hansen Fagerborg

Andre Skrivervik

*Dokument i samsvar med undertegnet original
Kristin Lindquist, saksbehandler*

Frammøteforkynning

Domfelte er innkalt til frammøteforkynning i Nord-Troms og Senja tingrett

Sted: Fr. Nansens plass 17, 9008 Tromsø

Dag: Fredag

Dato: 7. oktober 2022

Klokkeslett: 14.00

Til deg som har fått en dom i tingretten

Kan jeg anke tingrettens dom?

Du har rett til å anke en dom fra tingretten til lagmannsretten. Det må ikke gå mer enn to uker fra den dagen du hørte eller leste dommen. Å anke betyr at en annen domstol behandler hele eller deler av saken på nytt.

Hva kan du anke over?

Du kan for eksempel anke hvis du mener at:

- det ikke er godt nok bevist at du er skyldig i det du ble dømt for i tingretten
- retten har tolket loven feil
- straffen er for streng
- retten har gjort feil i saksbehandlingen
- andre deler av dommen er feil (erstatning, inndragning, tap av retten til å kjøre bil o.l.)

Kan lagmannsretten nekte å behandle anken?

Lagmannsretten vurderer alle anker, men den kan nekte å gi anken din full behandling hvis:

- den mener det er klart at dommen ikke vil bli endret
- det ikke er noen grunn til å anke dommen

Hvis dommen **kun** gjelder bot, inndragning eller tap av retten til å kjøre bil, vil lagmannsretten som regel ikke behandle anken, med mindre det er spesielle grunner for det.

På den andre siden vil lagmannsretten nesten alltid behandle en anke hvis saken gjelder en forbrytelse som kan føre til fengsel i mer enn seks år.

Kan jeg få oppnevnt forsvarer?

Hvis lagmannsretten bestemmer at den skal behandle anken din, får du oppnevnt en forsvarer. Det er staten som betaler forsvareren, du betaler ingenting. Du kan vanligvis velge hvem du vil ha som forsvarer. Hvis du ønsker en bestemt forsvarer, er det fint om du gir beskjed samtidig med anken, eller så snart som mulig.

Hva må anken inneholde?

I anken må du opplyse:

- hvilken dom du anker over, og om anken gjelder hele dommen eller bare enkelte deler
- hva du anker over – for eksempel:
 - at det ikke er godt nok bevist at du er skyldig i det du ble dømt for i tingretten
 - at retten har tolket loven feil (og i så fall hvilke feil)
 - at straffen er for streng
 - at retten har gjort feil i saksbehandlingen (og i så fall hvilke feil)
- om anken gjelder inndragning
- om du krever ny behandling av erstatningskrav
- om du krever ny behandling av andre sivile krav som nevnt i [straffeprosessloven § 3](#)

Videre bør du nevne:

- nye bevis som du vil legge fram
- hvilket resultat du ønsker

Hvis du krever ny behandling av erstatningskrav eller andre sivile krav nevnt i [straffeprosessloven § 3](#), må du oppgi:

- om anken gjelder hele avgjørelsen
- hvilket resultat du ønsker
- feilene du mener har skjedd
- hvorfor du mener det er gjort feil (både faktiske feil og rettslige feil)
- bevisene du vil føre

Hvordan går jeg fram for å anke?

En advokat eller forsvarer kan gi deg råd om du bør anke, og hjelpe deg med å skrive anken. Du kan også få hjelp til å skrive anken i tingretten, hos påtalemyndigheten eller av noen som jobber i fengselet. Du må selv underskrive på anken.

- Du kan levere anken *skriftlig* eller *mundtlig* til tingretten der du fikk dommen
- Du kan også levere anken til påtalemyndigheten, for eksempel politiet eller statsadvokat
- Er du i fengsel, kan du få hjelp av noen som jobber der til å sende inn anken

Jeg var ikke i rettssalen da saken min ble behandlet

Er du dømt i en straffesak, men var ikke tilstede da saken din ble behandlet? Da kan du be om at saken blir behandlet på nytt. For å få en ny behandling, må du forklare hvorfor du ikke kunne komme til rettssaken, og hvorfor du ikke meldte fra i tide. På samme måte som ved anke, må du levere inn kravet om ny behandling innen to uker fra du har lest eller hørt dommen.

Når skal jeg sone?

Når dommen er endelig behandlet (rettskraftig), vil politiet sende den til Kriminalomsorgen, som sender deg innkalling til soning. Dette gjelder alle typer straff.

- Er du dømt til fengsel, får du innkalling en minst tre uker før du skal møte fram til soning
- Hvis du har spesielle ønsker om når du skal sone, må du fortest mulig ta det opp med Kriminalomsorgen.

Kan jeg sone hjemme?

Har du fått en ubetinget fengselsstraff på under seks måneder? Da kan du søke om å få sone hjemme med elektronisk kontroll (fotlenkesoning). Hvis du er aktuell for en slik soningsform, vil Kriminalomsorgen sende deg informasjon og søknadsskjema.

Kan jeg sone på institusjon?

Har du fått en ubetinget fengselsstraff på under ett år? Da kan du søke om å få sone straffen i en institusjon, som for eksempel gir deg:

- behandling av rusproblemer
- behandling av psykiske lidelser
- spesielle former for omsorg eller attføring

Du må ha et reelt behov for slik behandling, og du må ha en behandlingsplass. Mer informasjon og søknadsskjema får du hos Kriminalomsorgen.

Hva er betinget fengselsstraff?

Dersom du har fått en dom på betinget fengselsstraff, betyr det at soningen er utsatt i en prøvetid. Hvis du ikke gjør noe straffbart i denne prøvetiden, slipper du å sone i fengsel. Hvis du gjør noe straffbart i prøvetiden, kan retten bestemme at du likevel skal sone hele eller deler av fengslingsstraffen.

Det kan også være andre vilkår i dommen, som å gjennomføre Narkotikaprogram med domstolskontroll (ND) eller et program mot ruspåvirket kjøring (RK). Her gjelder også det samme: Hvis du bryter vilkårene, kan retten bestemme at du må sone hele eller deler av straffen likevel.

Hva er samfunnsstraff?

Er du dømt til samfunnsstraff? Det betyr at du skal gjøre samfunnsnyttig tjeneste, delta i et program eller annet tiltak i et bestemt antall timer. Kriminalomsorgen bestemmer når og hvordan straffen skal gjennomføres. Hvis du gjør noe straffbart før du er ferdig med samfunnsstraffen, eller bryter andre regler for samfunnsstraffen, kan retten bestemme at du må sone i fengsel i stedet.

Bot

Er du dømt til å betale bot? Den må du betale innen en tidsfrist. Hvis du ikke betaler innen fristen, kan du få trekk i lønn. Boten kan også bli krevet inn ved hjelp av tvang. Går ikke det, kan du bli innkalt til å sone straffen i fengsel i stedet. Du kan søke om å få gjøre bøteteneste (samfunnsnyttig tjeneste) i stedet for å betale boten.

Hva er ungdomsstraff?

Er du dømt til ungdomsstraff? Da blir saken din sendt til Konfliktrådet, og du får en innkalling til et såkalt *stormøte*. Her blir det forsøkt å lage en *ungdomsplan*. Hvis dere ikke blir enige, sendes saken tilbake til domstolen. Da vil retten bestemme om du skal sone hele eller deler av straffen i fengsel.

Hvis du gjør noe straffbart før du er ferdig med ungdomsstraffen, kan retten bestemme at du må sone i fengsel. Det samme kan skje hvis du bryter andre vilkår i ungdomsplanen.

Mer informasjon

Har du andre spørsmål, kan du kontakte fengselet, friomsorgskontoret eller ND-senteret du er innkalt til. Mer informasjon om soning, straff og alternativer til fengselsstraff finner du på www.kriminalomsorgen.no. Se også *straffegjennomføringsloven* om de ulike former for soning. Den finner du på www.lovdata.no.

