

Aktsomhetsnormen i vegtrafikkloven § 3 og straffeloven § 239

Kandidatnr: 172

Veileder: Jørn S. Maurud

Leveringsfrist: 25. april

Til sammen 17 887 ord

22.04.2003

Innholdsfortegnelse

1. INNLEDNING	4
1.1 PRESENTASJON AV TEMA	4
1.2 OPPGAVENS PROBLEMSTILLING	5
1.3 AVGRENSNINGER	6
2. OVERSIKT OVER VTRL. § 3 OG STRL. § 239	7
2.1 OVERSIKT OVER VTRL. § 3	7
2.1.1 GENERELT	7
2.1.2 FAREDELIKTET	10
2.1.3 SKADEDELIKTET	10
2.1.4 HÅNDLINGSDELIKTET	10
2.2 OVERSIKT OVER STRL. § 239	12
2.2.1 ÅRSAKSSAMMENHENG	12
2.2.2 HVA MÅ UAKTSOMHETEN OMFATTE?	13
2.3 UNNLATELSE	16
2.3.1 GENERELT OM UNNLATELSESEDELIKTER	16
2.3.2 ER VTRL. § 3 OG STRL. § 239 UEKTE UNNLATELSESEDELIKTER?	17
2.4 KONKURRENS	18
2.4.1 GENERELT	18
2.4.2 IDEALKONKURRENS MELLOM VTRL. § 3 OG STRL. § 239	19
3. UAKTSOMHET SOM SKYLDKRAV	22
3.1 DEFINISJON	22
3.2 DEN OBJEKTIVE NORM	23
3.3 DET SUBJEKTIVE ELEMENT	28

4. AKTSOMHETS NORMEN I VTRL. § 3 OG STRL. § 239	31
4.1 AKTSOMHETS NORMEN I VTRL. § 3	31
4.1.1 KASUISTIKK	33
4.1.1.1 Barn ved vegen	33
4.1.1.2 Ved gangfelt	34
4.1.1.3 Rygging	35
4.1.1.4 Forbikjøring	36
4.1.1.5 Mørke og dårlig sikt	36
4.1.1.6 Oppsummering	36
4.2 AKTSOMHETS NORMEN I STRL. § 239	37
4.2.1 HISTORIKK	37
4.2.2 RETTSTILSTANDEN FØR 15. JUNI 2001	40
4.2.3 RETTSTILSTANDEN ETTER 15. JUNI 2001	43
4.2.3.1 Riksadvokatens prinsipputtalelse	46
4.2.3.2 Påtalemyndighetens praksis	47
4.2.3.3 Hva er innholdet av den lempede aktsomhetsnorm?	51
LITTERATURLISTE	56

1. Innledning

1.1 Presentasjon av tema

Tema for denne oppgaven er forholdet mellom vegtrafikkloven (vtrl.), lov av 18. juni 1965 nr. 4, § 3, og straffeloven (strl.), lov av 22. mai 1902 nr. 10, § 239. Disse bestemmelsene har til dels et sammenfallende anvendelsesområde. Dersom det er utvist uaktsomhet i trafikken, og denne uaktsomheten har resultert i en dødsulykke kan gjerningsmannen dømmes etter både vtrl. § 3 og strl. § 239 hvis de øvrige vilkårene er oppfylt. Det felles anvendelsesområdet gjør at påtalemyndigheten ofte tar ut tiltale for brudd på begge straffebudene.

Vtrl. § 3 kan karakteriseres som en grunnregel i vegtrafikkretten. Den er en generell aktsomhetsbestemmelse som pålegger enhver som ferdes i trafikken å opptre hensynsfullt, aktpågivende og varsomt. Strl. § 239 rammer den som uaktsomt forvolder et annet menneskes død.

Vtrl. § 3 gir uttrykk for at alle trafikanter skal opptre aktsomt (hensynsfullt, aktpågivende og varsomt), mens strl. § 239 rammer den som opptrer ”*uaktsomt*” slik at en dødsfølge inntreffer. Denne forskjellen ved ordlydens formulering i de to bestemmelsene har ingen betydning for innholdet av dem. Vtrl. § 3 er utformet som et påbud og pålegger derfor trafikanter å utvise aktsomhet. Bestemmelsen inneholder ingen straffetrussel. Den finnes i vtrl. § 31. Vegtrafikklovens system er at lovgiver har formulert en rekke påbud i de innledende bestemmelsene og med en generell bestemmelse i § 31 om at manglende overholdelse av disse påbudene medfører straff. Strl. § 239 sier derimot at den som har utvist uaktsomhet med en annens død til følge straffes etter den strafferamme som § 239 angir. Her er straffetrusselen med i samme bestemmelse som beskrivelsen av gjerningsinnholdet. Ordlyden i § 239 er således ikke

utformet som et påbud og derfor blir også formuleringen ulik den i vtrl. § 3. Man bruker uttrykket ”*uaktsomhet*” i stedet for aktsomhet. Grunnen til denne forskjellen i lovteksten har altså med lovgivningstekniske hensyn å gjøre og er ikke ment å medføre noen forskjell ved uaktsomhetsvurderingen i de to bestemmelsene. Dette utelukker allikevel ikke at det kan være en forskjell på aktsomhetsnormen i vtrl. § 3 og strl. § 239 grunnet andre faktorer enn ordlyden.

1.2 Oppgavens problemstilling

Det som er det grunnleggende likhetstrekk ved vtrl. § 3 og strl. § 239 er at det må foreligge en uaktsom opptreden for at straff skal kunne ilegges. Denne avhandlingen vil ta for seg hva som er innholdet av aktsomhetsnormen i de to bestemmelsene. I juridisk teori¹ har man reist spørsmålet om aktsomhetsnormen i vtrl. § 3 og strl. § 239 fortsatt er den samme, eller om det har utviklet seg ulike aktsomhetsnormer i de to straffebudene. I de senere år har det også kommet signaler fra lovgiver som trekker i retning av at det eksisterer to ulike aktsomhetsnormer. En sentral problemstilling i denne oppgaven blir derfor om aktsomhetsnormen i vtrl. § 3 og strl. § 239 er å anse som relativ, eller om de prinsipputtalelser som Høyesterett har gitt, bl.a i Rt. 1963 s. 744, om at aktsomhetsnormen i vtrl. § 3 og strl. § 239 er den samme, fortsatt er gyldige som uttrykk for hva som er gjeldende rett. Jeg vil altså foreta en sammenlikning av aktsomhetsnormene i de to straffebudene og redegjøre for hva eventuelle ulikheter består i.

Det vil også bli sagt noe om i hvilken grad bestemmelsene rammer unnlatelser i tillegg til de aktive handlinger og hvorvidt bestemmelsene kan anvendes ved siden av hverandre i konkurrens, jfr. henholdsvis punkt 2.3

¹Jfr. Johs Andenæs og Ragnar Hauge: Uaktsomt drap i de nordiske land (stensil). Institutt for kriminologi og strafferett, Universitetet i Oslo, 1965 og Andenæs i LoR 1996 s. 294.

1.3 Avgrensninger

Forholdet mellom vtrl. § 3 og strl. § 239 er et tema som favner meget vidt. Det ville derfor være uhensiktsmessig å prøve å gi en utfyllende fremstilling av alle sidene ved de to bestemmelsene. Med henblikk på det formatet denne oppgaven skal holde seg innenfor ville en slik redegjørelse bare kunne gis på oversiktsplanet og således bli svært overfladisk og lite interessant. Avhandlingen vil derfor konsentrere seg om de problemstillinger som er gitt ovenfor i punkt 1.2.

Vi har fire straffbarhetsvilkår i norsk rett. Man må for det første ha opptrådt i strid med gjerningsinnholdet i et straffebud. Det kan ikke foreligge noen straffefrihetsgrunner, f. eks. nødrett eller nødverge. Man må ha opptrådt med den nødvendige subjektive skyld, og man må ha vært strafferettslig tilregnelig i gjerningsøyeblikket. Av disse fire straffbarhetsvilkårene vil denne avhandlingen først og fremst konsentrere seg om ett av disse, nemlig spørsmålet om den nødvendige subjektive skyld foreligger. Det objektive gjerningsinnholdet vil jeg knytte enkelte kommentarer til i punkt 2.1, der jeg gir en kort redegjørelse for hovedinnholdet i de to bestemmelsene, mens straffbarhetsbetingelsene som gjelder fravær av straffefrihetsgrunner og strafferettslig tilregnelighet vil ikke bli behandlet.

Så langt har jeg henvist til strl. § 239 uten å foreta nærmere avgrensninger. Strl. § 239 retter seg mot enhver situasjon hvor en uaktsom handling har medført en dødsfølge uavhengig av hvilket livsområde man befinner seg på. Bestemmelsen har således et mye bredere anvendelsesområde enn bare uaktsomme drap begått i trafikken. Denne avhandlingen vil derimot kun konsentrere seg om uaktsomhet utvist i trafikken.

2. Oversikt over vtrl. § 3 og strl. § 239

Spørsmålet om hvor grensene for forsvarlig opptreden i trafikken går er et tema av stor samfunnsmessig interesse. Hvert år dør hundrevis av mennesker i trafikken og ofte skyldes dette andre trafikanters uaktsomhet. Et annet forhold som gjør at dette temaet engasjerer mange er det faktum at nær sagt alle kan relatere seg til problemstillinger knyttet til trafikkferdsel. Alle ferdes i trafikken i større eller mindre grad og de aller fleste trafikanter har nok på et eller annet tidspunkt hatt en ”nær døden opplevelse” på grunn av sin egen eller andre trafikanters uforsvarlige opptreden.

2.1 Oversikt over vtrl. § 3

Ordlyden i vtrl. § 3 er som følger: **” 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 (1.ledd). Vegfarende skal også vise hensyn mot dem som bor eller oppholder seg ved vegen (2.ledd). ”**

2.1.1 Generelt

Selve straffetrusselen for brudd på bestemmelsen finnes i vtrl. § 31, 1.ledd som i utgangspunktet rammer både forsettelig og uaktsom overtredelse. Nå kan man vel spørre seg om det egentlig er særlig aktuelt med domfellelse for forsettelig overtredelse av vtrl. § 3 i de tilfellene der det foreligger en dødsfølge. Det er vanskelig å tenke seg at påtalemyndigheten ville ta ut tiltale for både forsettelig drap etter strl. § 233 og

forsettelig overtredelse av vtrl. § 3. Selv om konkurransreglene utvilsomt åpner for dette, anser påtalemyndigheten en overtredelse av strl. § 233 som så mye alvorligere enn brudd på vtrl. § 3 at ved konkurransvurderingen konsumeres bestemmelsen i vtrl. § 3 fullstendig av strl. § 233. Vurderingen blir derimot en annen ved uaktsom overtredelse av de to bestemmelsene, jfr. punkt 2.4. Strafferammen er bøter eller fengsel i inntil 1 år. Overtredelse av vtrl. § 3 regnes som en forseelse, jfr. vtrl. § 31, 1. ledd, 3. pkt.

Vtrl. § 3 regnes som en grunnregel i vegtrafikkretten, jfr. også bestemmelsens overskrift. Med dette menes en regel som danner utgangspunktet for et større rettsområde og som de aller fleste bestemmelser på område er et mer konkret utslag av. De øvrige trafikkreglene som framkommer i lov, forskrifter og skiltverk er nær sagt alle sammen presiseringer av innholdet i vtrl. § 3. På tross av dette er ikke § 3 kun en symbolbestemmelse. Den er ofte påberopt i praksis og fanger opp en del tilfeller som ikke rammes av de mer spesifikke trafikkbestemmelsene.

Pliktsubjektet etter vtrl. §3 er *"enhver"*. Med andre ord kan alle som ferdes i trafikken rammes av bestemmelsen uavhengig av om man går, sykler eller kjører.

Den straffbare handling i vtrl. § 3 er i teorien² fremstilt som tre selvstendige alternativer. Det hevdes at ordlyden i vtrl. § 3 inndeler det objektive gjerningsinnholdet i et faredelikt, et skadedelikt og et handlingsdelikt. Som jeg vil komme tilbake til nedenfor er jeg uenig i at ordlyden gir grunnlag for å si at bestemmelsen inneholder noe handlingsdelikt. Min klare oppfatning er at det siste straffealternativet, som rammer den som ved mangel på aktsomhet i trafikken *"unødig hindrer eller forstyrrer andre trafikanter"* også er et følgedelikt. Ordlyden i vtrl. § 3 består derfor etter mitt syn av tre følgedelikter.

Fare – og skadedeliktet (og etter min oppfatning også hindrings/forstyrrelsesdeliktet) er såkalte følgedelikter. Det vil si straffebed som krever at en nærmere bestemt følge har inntrådt som resultat av vedkommendes handlemåte. For at f. eks vilkårene i skadedeliktet i vtrl. § 3 skal være oppfylt må den uaktsomme opptreden ha medført en

² Jfr. Torgersen og Engstrøm s. 63 og Olsen s. 26 flg.

skade. Et handlingsdelikt derimot rammer en isolert handling uavhengig om denne handlingen har forårsaket en følge av noe slag. Et eksempel på et slikt handlingsdelikt er strl. § 185 om dokumentforfalskning. Har man utferdiget et falskt dokument i den hensikt å oppnå en økonomisk vinning kan man straffes selv om man ikke har tatt dokumentet i bruk. Og man straffes da for fullbyrdet forbrytelse i motsetning til forsøk.

Felles for alle tre deliktene (uavhengig av om man mener ordlyden består av tre følgedelikter eller to følgedelikter og et handlingsdelikt) er at gjerningsmannen må ha latt være å opptre *”hensynsfullt, aktpågivende eller varsomt”*. Hva som er innholdet av disse tre begrepene beror på en skjønnsmessig vurdering og de gir liten veiledning i seg selv. Man må ved tolkningen av disse uttrykkene ganske enkelt foreta en konkret aktsomhetsvurdering.

Det må være årsakssammenheng mellom den uaktsomme handlingen og følgen (skaden, faren eller hindringen/forstyrrelsen). Hva som ligger i dette er behandlet nedenfor i punkt 2.2.1 vedrørende strl. § 239. Det som er sagt generelt om årsakssammenheng der gjelder tilsvarende for vtrl. § 3.

Hvorvidt man har overtrådt fare-, skade eller hindrings/forstyrrelsesdeliktet har ingen betydning for straffbarheten. Det vil derimot ofte få betydning for straffeutmålingen. Allikevel er det ingen automatikk i at man blir straffet hardere i den grad man har påført noen en skade enn hvor man kun ha skapt en faresituasjon. Den uaktsomhet som er utvist kan ofte være mer graverende i de tilfellene hvor det bare er oppstått en faresituasjon enn hvor man har påført noen en skade. Det vil således være et viktigere straffeutmålingsmoment hvilken grad av uaktsomhet som er utvist enn hvilken følge som har inntrådt.

Det er i første rekke to hensyn som ligger bak regelen i vtrl. § 3. For det første er det hensynet til trafikksikkerheten. Samtidig er det også et ønske fra lovgiver at trafikkavviklingen skal foregå på en smidig og effektiv måte.

2.1.2 Faredeliktet

Faredeliktet kommer til uttrykk gjennom ordene *"ikke kan oppstå fare"*. Deliktet omhandler med andre ord også såkalt abstrakt fare. Det er således ikke noe krav at det har inntrådt en konkret faresituasjon. Det er nok at man ved sin uaktsomhet har skapt en situasjon der fare kunne ha oppstått og det bare er tilfeldigheter som gjør at så ikke har skjedd. Den som f. eks. foretar en forbikjøring i en uoversiktlig kurve gjør seg skyldig i brudd på regelen selv om det ikke kom noen biler imot. Fare vil foreligge når det oppstår en situasjon hvor muligheten for en ulykke er realistisk eller nærliggende³.

2.1.3 Skadedeliktet

Den som ved sin uaktsomme opptreden i trafikken påfører noen en skade rammes av skadedeliktet i vtrl. § 3. Skadebegrepet må i denne forbindelse tolkes vidt. Begrepet omfatter ikke bare personskade, men også skade på dyr og ting.⁴ Også skade på en selv rammes. Deliktet krever at noen eller noe har blitt påført en skade. Det er ikke nok her som ved faredeliktet at en skade kunne ha inntruffet. Men disse tilfellene vil derimot rammes av farebegrepet, enten det abstrakte eller konkrete. Har man handlet slik at en skade kunne ha blitt påført noen har man samtidig handlet i strid med faredeliktet. Av denne grunn er det derfor heller ikke så viktig å trekke opp den nedre grense for hva som skal karakteriseres som skade, f. eks. om et skrubbsår faller inn under begrepet.

2.1.4 Handlingsdeliktet

Det tredje deliktet i vtrl. § 3 er i juridisk teori⁵ angitt som et handlingsdelikt. Man skal handle *"slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret"*. Begrepet *"hindret"* vil fange opp tilfeller hvor den uaktsomme trafikant fysisk kommer i veien for en annen. *"Forstyrret"* er et mer omfattende begrep og vil eksempelvis ramme tilfeller hvor den uaktsomme opptreden medfører at en annen trafikant må foreta en unnamanøver eller senke hastigheten. Generende bruk av lyd og lyssignaler vil også gå inn under begrepet *"forstyrret"*. Ikke enhver hindring eller forstyrrelse vil være

³ Jfr. Olsen s. 32

⁴ Jfr. Torgersen og Engstrøm s. 63

⁵ Jfr. Torgersen og Engstrøm s. 61

straffbar. Den må være *"unødig"*. Hva som betegnes som unødig må avgjøres i det enkelte tilfelle ut i fra den konkrete situasjon.

Etter min oppfatning er dette deliktet også et følgedelikt. Man skal i følge ordlyden opptre *"hensynsfullt, aktpågivende og varsomt"* slik at annen trafikk "ikke unødig blir hindret eller forstyrret". At annen trafikk unødig blir hindret eller forstyrret er en følge på lik linje med *"skade"* og *"fare"*. Ut i fra den definisjon jeg ovenfor har gitt for handlingsdelikter er det etter min oppfatning misvisende og si at ordlyden i vtrl. § 3 inneholder et handlingsdelikt. Det kan derfor se ut som det ikke er nok for og straffes etter vtrl. § 3 at man har latt være å opptre *"hensynsfullt, aktpågivende og varsomt"* hvis det ikke samtidig har oppstått, eller har kunnet oppstå en faresituasjon, inntrådt en skade eller at annen trafikk unødig har blitt hindret eller forstyrret. Uaktsom opptreden i trafikken er altså ikke i seg selv straffbart. Nå er det for så vidt vanskelig å tenke seg en situasjon hvor en person som opptrer på en uaktsom måte i trafikken ikke i det minste handler slik at det kunne oppstått en faresituasjon, jfr. punkt 2.1.2 ovenfor om det abstrakte farebegrepet. Som nevnt er det tilstrekkelig at en slik abstrakt faresituasjon kun involverer den uaktsomme trafikanten selv og ingen andre siden skadebegrepet også omfatter skade på en selv. En person som opptrer uforsvarlig i trafikken vil derfor nær sagt alltid kunne skape en faresituasjon selv om det ikke er noen andre trafikanter i mils omkrets. Derfor må man også kunne si at vtrl. § 3 i realiteten inneholder et rent handlingsdelikt. Men dette følger ikke av ordlyden slik enkelte juridiske forfattere hevder.

2.2 Oversikt over strl. § 239

Strl. § 239 har følgende ordlyd: **” Den som uaktsomt ved bruk av våpen, ved motorvogn eller på annen måte forvolder en annens død, straffes med fengsel inntil 3 år eller under særdeles skjerpene omstendigheter inntil 6 år. Under særdeles formildende omstendigheter kan bøter anvendes. ”**

Strl. § 239 er en generell bestemmelse som rammer den som forårsaker en annens død ved en uaktsom handling. Det er uten betydning på hvilken måte det skjer, men i denne fremstillingen er det som nevnt ovenfor kun drap skjedd i trafikken som vil bli behandlet.

2.2.1 Årsakssammenheng

Strl. § 239 er et følgedelikt, men i motsetning til den generelt angitte skadefølgen i vtrl. § 3, så angir § 239 følgen helt konkret, jfr. ”død”. Det må også her som i alle andre følgedelikter være årsakssammenheng mellom den uaktsomme handling og følgen. Utgangspunktet er da den såkalte betingelsesteorien⁶ som sier at enhver nødvendig betingelse er å betrakte som årsak (conditio sine qua non). Skal man bringe på det rene om en handling er årsak til en skadelig følge må man stille spørsmålet: Ville følgen ha inntrådt hvis ikke handlingen var foretatt? Man foretar altså en slags forskjellsberegning hvor man sammenligner det virkelige begivenhetsforløp med det som ville ha skjedd om handlingen tenkes borte, og forskjellen er det gjerningsmannen må svare for. I forhold til strl. § 239 må dette uttrykkes slik at hvis dødsfølgen hadde inntrådt selv om vedkommende hadde handlet på en aktsom måte mangler årsakssammenheng. Man kan f. eks tenke seg en billist som kjører i alt for høy hastighet og så kaster plutselig en fotgjenger seg ut i vegen og blir påkjørt og drept. Hvis bilføreren i dette tilfellet ikke hadde hatt muligheten til å stoppe selv ved kjøring i forvarlig hastighet og offeret derfor uansett hadde mistet livet foreligger det ikke årsakssammenheng mellom uaktsomheten

og følgen. I tillegg til at betingelsesteorien må være oppfylt må årsakssammenhengen være påregnelig. Hvis dødsfølgen inntreffer på en høyst ekstraordinær måte i forhold til den uaktsomme handling, kan man ikke straffes etter § 239. Et eksempel kan være hvis en pårørende som mister noen i en trafikkulykke tar sitt eget liv som følge av dette. Her vil jo betingelsesteorien gjelde, men dødsfølgen overfor den pårørende vil være for fjern og avledet til at man kan straffes for dette dødsfallet.

2.2.2 Hva må uaktsomheten omfatte?

Den subjektive skyld må omfatte alle de momenter som gjør handlingen straffbar. Sagt på en annen måte må skylden dekke hele det objektive gjerningsinnholdet i straffebudet. Dette kalles gjerne ”dekningsprinsippet”. For forsettets vedkommende følger dette direkte av strl. § 40, 1. ledd, men det anses å være et alminnelig prinsipp at det samme gjelder for straffebud som rammer den uaktsomme overtredelse, jfr. også strl. § 42, 1. og 2. ledd. I forhold til strl. § 239 medfører dette at uaktsomheten må omfatte både selve handlingen og dødsfølgen. For vtrl. § 3 sitt vedkommende gjelder det samme for fare – og skadedeliktet og det tredje følgedeliktet, som sier at andre trafikanter ikke unødig må bli hindret eller forstyrret.

Spørsmålet som må stilles ved vurderingen av om uaktsomheten også omfatter dødsfølgen er om personen burde ha forstått at hans uaktsomme handling medførte en mulighet for en annens død.⁷ I så fall er vilkåret oppfylt. I Rt. 2001 s. 890 opphevet Høyesterett en frifinnende dom av lagmannsretten vedrørende strl. § 239. En billist hadde kjørt på en 12 år gammel jente som på sykkel og i alt for høy hastighet krysset et gangfelt. Bilføreren kjørte i en hastighet på 70 km/t i en 60- sone. Når det gjaldt uaktsomheten i forhold til dødsfølgen uttalte førstevoterende (s. 893) at ”ulykken innebar nettopp en realisering av den risiko som den uaktsomme kjøring i for høy hastighet og inn mot et uoversiktlig trafikkbilde medførte”. Andenæs⁸ er av den oppfatning at ved bruk av bil er dette vilkåret om uaktsomhet vedrørende dødsfølgen av liten praktisk betydning. Han mener at ved uforsiktig kjøring er det som regel kun

⁶ Jfr. Andenæs s. 118 flg.

⁷ Jfr. Andenæs og Bratholm s. 89.

⁸ Jfr. Andenæs s. 231

tilfeldigheter som avgjør om det skal inntre en skade og hvor alvorlig den skal bli. Den uaktsomme bilfører må derfor så å si alltid regne med at en dødsulykke kan bli følgen. Avgjørelsen i Rt. 2001 s. 890 kan tyde på at rettspraksis er i tråd med Andenæs sitt syn. I den saken opptrådte jo også offeret uaktsomt ved at hun syklet i alt for høy hastighet, og uten å se seg for, ut i gangfeltet. Allikevel mente Høyesterett at uaktsomheten også omfattet dødsfølgen. I samme retning trekker også avgjørelsene i Rt. 1991 s. 888 og Rt. 1996 s. 884.

Et eksempel på at uaktsomheten ikke omfatter dødsfølgen vil kunne være en syklist som sykler alt for fort i en gågate og derfor kjører ned en fotgjenger slik at denne faller med hodet i asfalten og dør. Her har syklisten utvilsomt opptrådt uaktsomt, men man kan neppe si at syklisten burde tatt i betraktning muligheten for at fotgjengeren kunne komme til å dø. Grunnen til dette er at skadeevnen ved bruk av sykkel generelt sett er langt mindre enn ved bruk av motorkjøretøyer.

Det er i denne sammenheng verdt å påpeke at det er en forskjell mellom spørsmålet om det foreligger årsakssammenheng og spørsmålet om uaktsomheten omfatter dødsfølgen. Kravet til årsakssammenheng er en del av det objektive gjerningsinnholdet og det tas ikke hensyn til hva gjerningsmannen burde ha forstått når det skal avgjøres om en slik sammenheng finnes. Vurderingen av om skylden omfatter følgen er derimot en subjektiv vurdering hvor spørsmålet om hva vedkommende burde ha innsett er det avgjørende.⁹ Et eksempel som illustrerer forskjellen kan være som følger: En bilfører er en morgen på veg til flyplassen. Han har dårlig tid og kjører derfor for fort, og han vet at han tar en sjanse. Han passerer en skole der barna er på veg inn til første time. En mann som står utenfor skoleporten kaster seg ut i vegen for å ta sitt eget liv. Mannen dør. Dødsulykken hadde ikke vært til å unngå selv om føreren hadde holdt forsvarlig hastighet. Det er her åpenbart at føreren burde innsett muligheten av at kjøringen kunne medføre en dødsfølge. Uaktsomheten omfatter således en slik følge. Men det er allikevel ikke årsakssammenheng mellom den uaktsomme kjøringen og dødsfølgen.

⁹ Jfr. Rt. 1997 s. 1764 og Hartmann i Tidsskrift for strafferett 2002 s. 244.

Det kan virke som om domstolene ofte vurderer spørsmålet om årsakssammenheng og spørsmålet om uaktsomheten dekker dødsfølgen som ett og samme vilkår. Et godt eksempel på dette er Rt. 1995 s. 1685 som gjaldt en fører av en lastebil som måtte rygge nedover en bratt bakke fordi han møtte en annen bil i en trang kurve, noe som gjorde at bilene ikke fikk passert hverandre. Ryggingen ble foretatt i svært lav hastighet, men på glatt vinterføre og derfor mistet føreren av lastebilen kontrollen over kjøretøyet slik at dette skled inn i en personbil lenger ned i bakken. Føreren av personbilen døde som følge av dette. Tiltalte ble dømt for overtredelse av vtrl. § 3, men frifunnet for uaktsomt drap. Høyesterett mente uaktsomheten ikke omfattet dødsfølgen. Vedrørende dette uttalte førstevoterende (s. 1687): ” *Slik lagmannsretten har beskrevet situasjonen, må etter mitt syn hendelsesforløpet anses som så ekstraordinært og muligheten for skader på forulykkede som befant seg et godt stykke nede i bakken, som så fjern, at det ikke kan sies å foreligge uaktsomhet med hensyn til dødsfølgen*”. Her virker det først som om førstevoterende uttaler seg om årsakssammenhengen, men det konkluderes med at uaktsomheten ikke dekker dødsfølgen. Se også i denne forbindelse Rt. 1991 s. 196, Rt. 1991 s. 678, Rt. 1991 s. 888, Rt. 1995 s. 668. Det kan være en god forklaring til at spørsmålet om årsakssammenheng og spørsmålet om uaktsomheten omfatter dødsfølgen ofte drøftes under ett hos domstolene. Grunnen er nok at dersom det inntreffer helt ekstraordinære og upåregnelige forhold så kan man heller ikke kreve at personer i trafikken skal ta dette i betraktning og beregne sin kjøring deretter. Av denne grunn vil man i slike tilfeller heller ikke kunne si at en person burde ha forstått at hans uaktsomme handling medførte en mulighet for en annens død.

2.3 Unnlatelse

I dette avsnittet vil jeg behandle hvorvidt vtrl. § 3 og strl. § 239 også rammer unnlatelse i tillegg til den aktive handling.

2.3.1 Generelt om unnlatelsesdelikter

Unnlatelse betyr etter alminnelig språklig forståelse å forholde seg passiv i en situasjon hvor det er grunn til å forvente aktivitet. Dette er også det sentrale i begrepet straffbar unnlatelse.

Innenfor strafferetten sondres det mellom såkalte ekte og uekte unnlatelsesdelikter. Et straffebud som etter ordlyden retter seg uttrykkelig mot en unnlatelse kaller man et ekte unnlatelsesdelikt. At det er unnlatelsen av å handle som er straffesanksjonert framkommer ved at ordlyden i straffebudet benytter ord og uttrykk som *"unnlater"*, *"forsømmer"*, *"uteblir"* eller *"misligholder"*. Et eksempel på et ekte unnlatelsesdelikt er strl. § 387, 1. ledd som rammer den som unnlater etter evne å hjelpe noen som er i overhengende livsfare.

Hvis en unnlatelse rammes av et straffebud som primært retter seg mot aktive handlinger, taler man gjerne om et uekte unnlatelsesdelikt. Det følger av Grunnlovens § 96 at straff kun kan idømmes med hjemmel i lov. Av dette følger det at hvis ikke unnlatelsen etter en tolkning av straffebestemmelsen faller inn under gjerningsbeskrivelsen i straffebudet kan man ikke straffes. Spørsmålet om en unnlatelse også rammes av straffebudet må altså løses ved en tolkning av ordlyden i bestemmelsen på bakgrunn av de alminnelige rettskildeprinsippene. Dette blir således en konkret vurdering knyttet til de enkelte straffebud. Et viktig moment ved denne vurderingen vil være om straffverdigheten av unnlatelsen er den samme som ved de tilfellene hvor overtredelsen av straffebudet er skjedd ved en aktiv handling.

Enkelte ganger kan ordlyden i straffebudet utelukke straffbarheten av en unnlatelse. Et eksempel på dette er strl. § 407 som setter straff for den som *"krenker annens rett ved å*

fiske, jage, sette fangstredskaper for, fange eller drepe dyr, som ikke er i noens eie". En skogsforvalter som ser gjennom fingrene med krypskyttere kan ikke straffes etter denne bestemmelsen. Det ville stride mot Grunnlovens § 96. Strl. § 233 derimot rammer den som forsettelig forvolder en annens død. Gjennom uttrykket "*forvolder*" er det på det rene at bestemmelsen i første rekke har vært ment å skulle ramme aktive handlinger. Men hvis en mor lar være å gi sitt barn mat med den hensikt å ta livet av barnet og med den følge at barnet dør, må hun kunne straffes etter strl. § 233 for forsettelig drap. Her er ikke ordlyden, "*å forvolde*", til hinder for at en unnlattelse straffes og straffverdigheten ved å la sitt eget barn sulte i hjel er ikke noe mindre enn det er å ta livet av det på andre måter. Et uekte unnlattelsesdelikt er altså en betegnelse på et tolkningsresultat i forhold til en bestemmelse hvor lovteksten ikke inneholder noe om unnlattelse¹⁰.

Det volder sjelden problemer å konstatere at man har med et ekte unnlattelsesdelikt å gjøre. Problemene oppstår derimot når det skal avgjøres om et straffebud som primært retter seg mot en aktiv handling også omfatter en unnlattelse og om det således er et uekte unnlattelsesdelikt.

2.3.2 Er vtrl. § 3 og strl. § 239 uekte unnlattelsesdelikter?

Både vtrl. § 3 og strl. § 239 retter seg primært mot de aktive handlinger. Strl. § 239 bruker uttrykket "*forvolder*" som språklig sett er noe man forbinder med en aktiv forårsakelse av en følge. Vtrl. § 3 kan ved første øyekast gi inntrykk av at den retter seg mot unnlattelser siden den straffebelegger den som ikke opptrer "*hensynsfullt, aktpågivende og varsomt*". Men i trafikken vil jo nær sagt alltid unnlattelsen av å oppfylle disse kravene bestå i aktive handlinger, typisk å kjøre for fort, foreta en farlig forbikjøring eller tukle med radioen i bilen istedenfor å se på vegen. Selv der man kanskje i første omgang vil si at mangelen på hensynsfullhet, aktpågivenhet eller varsomhet består i en unnlattelse forandrer man fort syn. En bilist som lar være å overholde vikeplikten eller unnlater å gi signal i en situasjon hvor han burde ha gitt det kan på én måte sies å ha opptrådt unnlattende. Men samtidig er jo det å kjøre uten å

¹⁰ Jfr. Eskeland s. 178

overholde vikeplikten eller det å kjøre uten å gi signal når det er påkrevd å anse som aktive handlinger i seg selv. Det man straffes for etter vtrl. § 3 i disse eksemplene er jo at man har kjørt uaktsomt og ikke det konkrete momentet at man ikke har tatt hensyn til vikepliktsregelen eller latt være å gi signal. Det samme vil også gjelde for strl. § 239 i forhold til opptreden i trafikken. Har man tatt livet av en annen trafikant fordi man ikke har overholdt vikeplikten blir man jo straffet fordi man ved sin uaktsomme kjøring, altså en aktiv handling, har forvoldt en annens død.

Man kan allikevel tenke seg tilfeller hvor en slik tvetydig semantikk ikke løser problemet slik at man står overfor en ”ren” unnløstelse. I Rt. 1992 s. 810 var saksforholdet følgende: B som var eier av en bil overlot kjøringen til A som var beruset, men fortsatte å sitte på som passasjer. A innlot seg på en hasardiøs kappkjøring med en annen bil. B forsøkte verken før eller under kappkjøringen å stanse den livsfarlige kjøringen. A kjørte av veien og en tredje kamerat som også var passasjer døde. Høyesterett tok ikke stilling til om B's overlatelse av bilen til A i seg selv var tilstrekkelig til å dømmes for uaktsomt drap. De var av den oppfatning at den passivitet som B hadde utvist ved ikke å gripe inn å stanse A var nok til å straffe han for overtredelse av strl. § 239. B ble derfor domfelt sammen med bilføreren A.

Det er med andre ord liten tvil om at både vtrl. § 3 og strl. § 239 rammer unnløstelser i tillegg til de aktive handlinger.

2.4 Konkurrans

2.4.1 Generelt

Innenfor strafferetten stilles man ofte overfor spørsmålet om en person skal straffes for bare ett straffbart forhold eller flere straffbare forhold i konkurrans. Hvis gjerningspersonen har begått flere straffbare handlinger etter hverandre i tid og disse pådømmes i samme sak som forskjellige straffbare forhold, sier man at det foreligger realkonkurrans. Et eksempel kan være flere forskjellige tyverier foretatt over en lengre

periode og hvor tiltalte blir domfelt for flere overtredelser av strl. § 257. Har vedkommende derimot begått flere forbrytelser eller forseelser i en og samme handling og dømmes separert for alle disse, foreligger det idealkonkurrens. En far voldtar f. eks sin 15 år gamle datter og dømmes for både overtredelse av strl. § 192 (voldtekt), strl. § 196 (seksuell omgang med barn under 16 år) og strl. § 197 (incest).

I den grad de straffbare forholdene er av samme art, f. eks. flere drap, sier man at konkurransen er likeartet. Er derimot de straffbare forholdene av forskjellige art, typisk en volds – og en vinningsforbrytelse, kalles konkurransen ulikeartet. Faren som voldtar sin datter og dømmes etter alle tre bestemmelsene som nevnt ovenfor er et eksempel på ulikartet idealkonkurrens, mens den som dømmes for flere forskjellige tyverier er et tilfelle av likeartet realkonkurrens.

Hvorvidt det foreligger ett eller flere straffbare forhold, har betydning både for straffeprosessen og i strafferetten. I straffeprosessen er spørsmålet av særlig betydning for tiltalebeslutningens utforming (strpl. § 252, nr.4), for hva retten kan pådømme (strpl. § 38), for adgangen til å gi påtaleunntatelse i medhold av strpl. § 70, for kravet om at hvert enkelt forhold skal avgjøres særskilt (strpl. §§ 33 og 315) og for hva som er rettskraftig avgjort ved dom (strpl. § 51). Innenfor strafferetten er den viktigste betydningen av real – eller idealkonkurrens at de spesielle reglene om utvidelse av strafferammer og minstestraft i strl. §§ 62 og 63 kommer til anvendelse.

2.4.2 Idealkonkurrens mellom vtrl. § 3 og strl. § 239

Har en person opptrådt uaktsomt i trafikken med den følge at noen har mistet livet faller forholdet inn under anvendelsesområdet for både vtrl. § 3 og strl. § 239. Spørsmålet som da kan stilles er om denne straffbare handlingen kun skal rammes av den mer alvorligere strl. § 239 eller om vtrl. § 3 og strl. § 239 skal anvendes ved siden av hverandre i idealkonkurrens. Det er i juridisk teori¹¹ antatt at man ved dette spørsmålet må foreta den samme vurderingen som gjøres ved spørsmålet om domstolenes kompetanse til å pådømme for et annet straffbart forhold enn det som følger av

¹¹ Jfr. Andenæs s. 333

tiltalebeslutningen, jfr. strpl. § 38. Etter denne bestemmelsen kan ikke domstolene gå ut over tiltalebeslutningen og dømme tiltalte for et ”*annet straffbart forhold*” som ikke følger av denne. Dette vil være et brudd på anklageprinsippet som sier at det er påtalemyndigheten som har anklagerett og ikke domstolene, jfr. strpl. § 63. Det samme straffbare forholdet kan derimot domstolene subsumere under en annet straffebud eller la rammes av et annet straffebud i tillegg. Det er således spørsmålet om hva som ett og samme forhold i straffeprosesslovens forstand som blir avgjørende også for konkurransvurderingen. Man kan si det slik at konkurransreglene retter seg mot påtalemyndigheten, mens regelen i strpl. § 38 retter seg mot domstolene. Vurderingstemaet er dog det samme.

I Rt. 1980 s. 360 hadde en bilfører kjørt uaktsomt og som en følge av dette forårsaket at en passasjer mistet livet. Han ble i herredsretten kun tiltalt for overtredelse av vtrl. § 3, men allikevel dømt også for brudd på strl. § 239 da dommerne mente at dette var å anse som et og samme forhold etter den gamle straffeprosessloven § 342 (tilsvarende dagens strpl. § 38) og at de derfor kunne gå utenfor tiltalebeslutningen. Høyesterett var ikke enig i denne vurderingen og opphevet dommen (dissens 4-1). Flertallet var av den oppfatning at herredsrettens dom var et brudd på anklageprinsippet. Det ble lagt vekt på at vtrl. § 3 og strl. § 239 i stor grad retter seg mot, og verner om, forskjellige interesser og at dette måtte være avgjørende for vurderingen. 1. voterende uttalte (s. 363-364):
” Vtrl. § 3 tar sikte på å skape trygghet og orden i trafikken. Når det sies at enhver skal ferdes varsomt i trafikken slik at det ikke voldes skade, er den også et vern mot personskade. Påbudet har dog ikke primært karakter av en bestemmelse til vern om private interesser, og det gis ingen fornærmet i straffeprosessuell forstand. Strl. § 239 står i denne lovens kapittel om forbrytelser mot liv, legeme og helbred, og dens direkte formål er å verne disse goder. Ut fra dette må man etter min oppfatning si at de to bestemmelsene verner forskjellige interesser og således har ulike strafferettslige siktemål”. Høyesterett mente altså at vtrl. § 3 først og fremst verner om den offentlige interessen som ligger i trafikkikkerhet og smidig trafikkavvikling og ikke i samme grad det personlige rettsgode som liv og helse utgjør. Dette hensynet ivaretas derimot fullt ut av strl. § 239. Ved å straffe etter begge bestemmelsene får man således fram de forskjellige hensyn som handlingen har rammet.

Det kan etter min oppfatning rettes kritikk mot en slik ”interesseteori”. Det å si at vtrl. § 3 ikke i stor grad også verner om den personlige helse på lik linje med strl. § 239 blir for meg meget søkt og unaturlig. I det hele tatt er skillet mellom private og offentlige interesser et meget kunstig skille som det ofte ikke er noe grunnlag for å stille opp. Det er til det beste for samfunnet at enkeltmenneskene har det bra og det er som oftest positivt for den enkelte at samfunnets interesser fremmes. Jeg synes at den offentlige interessen som ligger i en smidig og effektiv trafikkavvikling nesten blir usynlig å regne i de tilfellene hvor uaktsom opptreden i trafikken har medført at et menneskeliv har gått tapt. Derfor hadde det etter mitt syn vært mer riktig å la strl. § 239 konsumere vtrl. § 3 i de tilfellene hvor begge bestemmelsene er anvendbare og kun dømt tiltalte for uaktsomt drap. At gjeldende rett i dag sier at vtrl. § 3 og strl. § 239 kan benyttes i idealkonkurrens er det allikevel ingen tvil om.

3. Uaktsomhet som skyldkrav

Før det redegjøres for det nærmere innholdet av aktsomhetsnormen i vtrl. § 3 og strl. § 239 synes det hensiktsmessig å si noe generelt om uaktsomhet som skyldkrav i strafferetten.

3.1 Definisjon

Straffelovgivningen inneholder ingen definisjon av uaktsomhetsbegrepet.

Straffelovskommisjonen har derimot foreslått følgende legaldefinisjon av begrepet:

*” Uaktsomhet foreligger hos den som handler i strid med de krav som må stilles til forsvarlig opptreden på området, med mindre det ut fra vedkommendes personlige forutsetninger ikke er grunnlag for bebreidelse”.*¹² Denne definisjonen kan hjelpe oss et stykke på veg med å avklare når noen har opptrådt uaktsomt, men den må suppleres med juridisk teori og rettspraksis for å kartlegge det nærmere innholdet.

Legaldefinisjonen deler uaktsomhetsvurderingen opp i en objektiv og en subjektiv del. Den legger således opp til en totrinns drøftelse hvor det for det første kreves at en objektiv norm for forsvarlig opptreden er brutt. Hvis så er tilfellet blir det andre spørsmål om det allikevel på grunnlag av subjektive momenter ved personen ikke kan rettes noen bebreidelse overfor vedkommende. Den definisjonen som er gitt av Straffelovskommisjonen er ment å være en kodifisering av gjeldende rett og ikke noen nyskapning i forhold til spørsmålet om hva som skal anses som uaktsomt.

¹² Jfr. NOU 1992:23 s. 119.

3.2 Den objektive norm

Det grunnleggende vilkåret for at uaktsomhetsansvar skal inntre er at handlingen står i strid med den norm for forsvarlig opptreden som finnes på vedkommende livsområde. For å finne denne normen konstruerer man en idealperson, en *bonus pater familias*¹³, og stiller spørsmålet om hvordan en slik kyndig og omtenkksom person ville ha handlet i en tilsvarende situasjon.¹⁴ På enkelte områder, som f. eks bilkjøring, forskjellige typer håndverksarbeid, legevirksomhet, advokatvirksomhet og journalister finnes det mer konkrete retningslinjer for hva som er å anse som forsvarlig opptreden. Disse retningslinjene er gjerne nedfelt i lov, forskrift eller instruks utarbeidet av arbeidsgiver eller kompetente utvalg på område. Det finnes også visse profesjoner hvor det stilles krav til en særlig aktpågivenhet. Her er der ofte fastlagt egne sikkerhetsregler for utøvelsen av yrket. Eksempler på slike typer yrker er bl. a. tog - og flypersonell. Brytes disse sikkerhetsreglene, anses vedkommende yrkesutøver nær sagt alltid å ha handlet uaktsomt. I Rt. 1986 s. 1364 hadde en togekspeditør lagt en sporveksel feil slik at en togkollisjon inntrådte og hun hadde blitt tiltalt for brudd på strl. § 151, jfr. § 148 for å ha forårsaket en jernbaneulykke. I herredsretten hadde ekspeditøren blitt frifunnet bl.a. fordi hun hadde vært overbelastet med arbeidsoppgaver. Høyesterett var derimot av den oppfatning at togekspeditøren burde ha prioritert arbeidsoppgavene annerledes slik at de oppgavene som var knyttet til de sikkerhetsmessige sider av jobben kom først. Hun hadde handlet i strid med NSB's sikkerhetsreglement som sa at "*togekspeditøren skal forvise seg om at sporvekslene ligger riktig før tog kjører ut av stasjonen*", og dette la Høyesterett stor vekt på i sin bedømmelse. Herredsretten hadde således lagt en for mild aktsomhetsnorm til grunn og dommen ble opphevet. For flypersonells vedkommende, se Rt. 1989 s. 466.

Retningslinjer som danner utgangspunktet for uaktsomhetsvurderingen fremgår ofte av ordlyden i straffebudet selv. Dette er mest vanlig ved de rene handlingsdelikter, men også ved følgedelikter kan dette være tilfellet. Et godt eksempel er brannvernlovens § 13 som er et rent handlingsdelikt. Bestemmelsen pålegger enhver å vise "*forsiktighet*

¹³ Se Lødrup s. 116 flg.

for å forebygge fare for brann og å behandle ild og brannfarlige ting slik at brann ikke lett kan oppstå, samt i branntilfelle å foreta det som er mulig for å begrense skadevirkningene". Også vtrl. § 3, som både er et handlings – og et følgedelikt, gir retningslinjer for forsvarlig opptreden i trafikken ved bruk av uttrykkene "hensynsfullt, aktpågivende og varsomt". Som jeg vil komme tilbake til nedenfor er det nok allikevel noe begrenset hva man kan utlede av disse begrepene som utgangspunkt for uaktsomhetsvurderingen.

Andre ganger derimot finnes det ingen konkrete regler eller retningslinjer å forholde seg til slik at man ved uaktsomhetsvurderingen rett og slett må falle tilbake på en sammenlikning med hvordan et alminnelig forstandig menneske ville ha opptrådt. Som utgangspunkt spør man da om handlingen er forsvarlig etter en alminnelig forstandig dom.¹⁵ Følgedelikter er ofte bygd opp slik at ordlyden i straffebudet kun angir at det er straffbart å forårsake en følge, uten at det utdypes mer konkret hva aktsomhetsnormen går ut på. Strl. § 239 er et eksempel på dette. Man er da henvist til en mer skjønnsmessig vurdering av om handlingen er uaktsom enn hvor man kan ta utgangspunkt i skrevne eller uskrevne regler og retningslinjer for vedkommende livsområde.

Ikke ethvert avvik fra den objektive normen medfører at uaktsomhet foreligger. Det ville være for strengt å ilegge straff i alle de tilfellene hvor en person ikke har handlet helt i tråd med idealnormen. På den annen side er det ikke tilstrekkelig til frifinnelse at tiltalte har opptrådt som folk flest. Er domstolene av den oppfatning at den sedvane som har opparbeidet seg på et område er uforsvarlig vil man ikke bli hørt med at man har holdt seg til denne praksis og således ikke har opptrådt verre enn noen andre. Dette har blitt slått fast av Høyesterett i flere avgjørelser vedrørende brudd på straffelovens § 352, 2. ledd som gjelder uforsiktig omgang med ild eller brannfarlige stoffer. I Rt. 1969 s. 1349 hadde en reparatør forårsaket en brann i verkstedet der han jobbet fordi han ikke hadde dekket til lett antennelige ting i motorhuset under sveisingsarbeid. Gnistene fra sveisingen hadde antent i oljesøl og gummislang og tatt fyr. Høyesterett opphevet herredsrettens frifinnende dom grunnet feil lovanvendelse da de ikke hadde stilt strenge

¹⁴ Jfr. Andenæs s. 224.

nok krav til aktsomhetsnormen i strl. § 352, 2. ledd. Det faktum at det ikke var vanlig ved verkstedet og foreta slike sikkerhetsforanstaltninger spilte ingen rolle for uaktsomhetsvurderingen. Tilsvarende resonnement finner man også i annen praksis vedrørende strl. § 352, 2. ledd.¹⁶

Selv der vedkommende har handlet med en større grad av aktsomhet enn folk flest kan det være at den objektive norm for forsvarlig opptreden anses brutt. I Rt. 1952 s. 301 var saksforholdene at en gårdbruker hadde oppbevart sprengstoff i en ulåst kjeller under en låvebygning som var under oppførelse. Noen gutter kom seg uberettiget inn i kjelleren og stjal sprengstoff noe som førte til en ulykke da de senere tente på dette. Gårdbrukeren ble tiltalt for overtredelse av strl. § 352, 1. ledd for å ha oppbevart sprengstoff på en uforsiktig måte, men han ble frifunnet i herredsretten. Høyesterett var ikke enig med herredsretten i at det måtte legges avgjørende vekt på at gårdbrukeren hadde utvist større forsiktighet ved oppbevaringen av sprengstoffet enn det som var vanlig på landsbygda. Dette var ikke tilstrekkelig for å konstatere at bonden ikke hadde handlet uaktsomt. Herredsrettens dom ble derfor opphevet.

Det er også på det rene at man ikke kan legge til grunn nøyaktig den samme aktsomhetsnormen som eksisterer innenfor erstatningsretten. I en erstatningssak vil det avgjørende spørsmål være hvem som er nærmest til å bære det økonomiske tapet. Innenfor strafferetten skal man derimot avgjøre om en person ”fortjener” å bli utsatt for samfunnets mest alvorlige sanksjon, nemlig straff. Dette tilsier at aktsomhetsnormen er strengere i erstatningssaker enn den er ved straffesaker.

Innenfor uaktsomhetsbegrepet sonderer man mellom såkalt bevisst og ubevisst uaktsomhet. Bevisst er uaktsomheten når gjerningsmannen er klar over at han tar en risiko mens den er ubevisst når han ikke tenker over konsekvensene av hva han gjør. Sagt på en noe upresis måte er bevisst uaktsomhet det samme som mangel på hensynsfullhet mens ubevisst uaktsomhet kan likestilles med mangel på

¹⁵ Jfr. Andenæs s. 226.

¹⁶ Jfr. Rt. 1948 s. 963 og Rt. 1965 s. 777.

oppmerksomhet.¹⁷ Denne sontringen har ingen betydning for straffbarheten av handlingen og den har egentlig heller ingen betydning i forhold til straffeutmålingen selv om man kanskje kan få inntrykk av det. Den som bevisst har tatt en risiko straffes som regel strengere enn den som ikke har tenkt igjennom faren ved å handle som han har gjort, men dette skyldes at man som oftest anser dette som en grovere form for uaktsomhet. Man bebreider som regel en som har vist mangel på hensynsfullhet mer enn en som bare har vært uoppmerksom. Hvilken straff man får knyttes derfor i virkeligheten ikke opp mot spørsmålet om uaktsomheten er bevisst eller ubevisst, men hvor graverende den er. En ubevisst uaktsom handling kan i enkelte tilfeller være mer alvorlig enn den bevisste. En bilfører som sitter i sine egne tanker og ikke registrerer en stikkveg fra høyre og derfor kolliderer med en annen bil som han har vikeplikt for vil være et eksempel på en ubevisst uaktsomhet som er særdeles graverende. Den som derimot kjører noen km over fartsgrensa på en lang, rett oversiktlig strekning på tørt føre, men allikevel ikke klarer å stoppe tidsnok når bilen foran bremses bør ikke bebreides i like stor grad selv om det er på det rene at han bevisst har tatt en risiko. Det er etter min mening en feilslutning å hevde at skillet mellom bevisst og ubevisst uaktsomhet er et straffeutmålingsmoment. Det som det i realiteten legges vekt på når man straffer en som har opptrådt bevisst uaktsomt strengere enn en som har utvist ubevisst uaktsomhet er at graden av skyld i det konkrete tilfellet var større. Begrepene bevisst og ubevisst uaktsomhet er kun teoretiske konstruksjoner som er skapt av pedagogiske hensyn. De har ingen rettslig betydning for hvor hardt man bør straffes.

Den bevisste uaktsomhet avgrenses oppad mot forsettet og dolus eventualis. Denne avgrensningen går ikke oppgaven nærmere inn på. Den ubevisste uaktsomheten derimot må avgrenses nedad mot den tillatte risiko og den straffrie handling.

En annen skillelinje som trekkes innenfor uaktsomhetsbegrepet er den mellom grov og simpel uaktsomhet. Skillet går på tvers av forskjellen mellom bevisst og ubevisst uaktsomhet. Som nevnt ovenfor regnes nok den bevisste uaktsomheten ofte som mer graverende enn den ubevisste, men dette gjelder ikke alltid. Sontringen mellom grov og simpel uaktsomhet kan ha betydning for straffbarheten. Eksempler på straffebud som

¹⁷ Jfr. Andenæs s. 225.

krever grov uaktsomhet som skyldkrav er strl. § 271 a som retter seg mot grovt uaktsomt bedrageri og strl. § 422, 1. ledd som straffesanksjonerer grov uaktsomhet i tjenesten for mannskap om bord på skip. Men der grov uaktsomhet ikke er avgjørende for straffbarheten, er spørsmålet om hvorvidt uaktsomheten er grov eller simpel et sentralt straffeutmålingsmoment.

For at uaktsomheten skal være grov er det i rettspraksis lagt til grunn at det må foreligge en kvalifisert klanderverdig opptreden som foranlediger sterke bebreidelser for mangel på aktsomhet.¹⁸ Det er altså ikke nok at man kan si at personen burde handlet annerledes for at uaktsomheten skal være grov. Vedkommende må ha opptrådt på en måte som gjør at man etter en forstandig dom av handlingen reagerer negativt på en sterkere måte enn ved simpel uaktsomhet. En bilfører som på grunn av sin uoppmerksomhet fullstendig ignorerer et stoppskilt eller vikepliktskilt vil man kunne si har handlet grovt uaktsomt i forhold til vtrl. § 3 og strl. § 239. Har en bilist derimot sett vikepliktskiltet, men grunnet uoversiktelige og vanskelige forhold ikke klart å stoppe for en bil han hadde vikeplikt for, vil man nok neppe klandre han i like stor grad forutsatt at ikke spesielle omstendigheter i den konkrete situasjon tilsa noe annet.

Hvis en handling skal anses å være grovt uaktsom må den skille seg fra ”hverdagsuaktsomheten” innenfor det livsområde personen har opptrådt på. Derfor tas det i en viss grad også hensyn til hva som er vanlig innenfor det konkrete område i motsetning til ved spørsmålet om simpel uaktsomhet foreligger. I Rt. 1983 s. 1222 hadde føreren av et fiskefartøy overlatt roret til to av mannskapet og selv gått og lagt seg til å sove. Disse hadde selv sovnet med den følge at båten grunnstøtte. Føreren hadde i byretten blitt dømt for brudd på strl. § 422, 1. ledd for å ha utvist grov uaktsomhet i tjenesten. Høyesterett var ikke enig i at føreren hadde opptrådt grovt uaktsomt og begrunnet dette bl. a. med at føreren ved å beordre to av mannskapet til å ta over styringen hadde fulgt en praksis som var vanlig for fiskefartøyer av denne størrelse.

¹⁸ Jfr. Rt. 1970 s. 1235

3.3 Det subjektive element

Uaktsomhetsbedømmelsen må alltid foretas på grunnlag av den individuelle situasjon. Alle relevante omstendigheter rundt handlingen må tas med i vurderingen. Er det skjedd en bilulykke kan man ikke bare ta hensyn til hvilken fart sjåføren har kjørt med og hvordan han har manøvrert kjøretøyet. Det må også tas hensyn til momenter som vegbredden, oversikten, lysforholdene og føreforholdene.¹⁹ En annen viktig faktor er i hvilken grad vedkommende hadde god tid på seg eller ikke. En feil begått i en vanskelig og tidspresset situasjon må bedømmes annerledes enn der hvor personen hadde god tid til å foreta handlingen.

Et annet spørsmål er i hvilken grad uaktsomhetsvurderingen skal være subjektiv i den forstand at man tar hensyn til den handlendes individuelle egenskaper. Det må være helt på det rene at i den grad man har holdt seg innenfor den objektive norm for forsvarlig opptreden, kan man ikke straffes selv om man ut i fra sine personlige forutsetninger kunne ha handlet med en enda større grad av aktsomhet. Man kan tenke seg en situasjon hvor en spesielt dyktig sjåfør, f. eks. en profesjonell racerbilfører, er ute og kjører i trafikken og så oppstår det en situasjon hvor han er nødt til å foreta en nødmanøver for å hindre at en ulykke inntreffer. En normalt dyktig sjåfør, som hadde opptrådt i samsvar med den objektive normen, hadde ikke klart å unngå en ulykke i en tilsvarende situasjon. Racerbilføreren var derimot egentlig kapabel til å manøvrere bilen slik at en ulykke kunne unngås, men akkurat denne dagen handlet han ikke helt i tråd med de ferdighetene han vanligvis sitter inne med og ulykken inntreffer. Allikevel vil ikke racerbilføreren ha handlet uaktsomt i dette tilfellet. Han har handlet slik den objektive norm forventer og noe mer kreves ikke. Spørsmålet om en subjektiv bedømmelse skal legges til grunn får derfor sin vesentlige betydning vedrørende spørsmålet om individuelle unnskyldningsgrunner kan føre til frifinnelse selv om det objektivt sett er begått en feil.

¹⁹ Jfr. Andenæs s. 227.

Når det gjelder den bevisste uaktsomheten er det vanskelig å tenke seg at man kan bli hørt med argumentet at man manglet de personlige forutsetningene for å handle i tråd med aktsomhetsnormen. Som nevnt er bevisst uaktsomhet i stor grad det samme som mangel på hensynsfullhet. Det er vanskelig å tenke seg at en person skal kunne anføre med hell en individuell unnskyldningsgrunn som går ut på at han generelt i livet er litt mindre hensynsfull enn de fleste andre. Og hvis man på grunn av sin hensynsløshet har havnet i en situasjon man mangler evnene til å håndtere må det avgjørende for uaktsomhetsvurderingen være grunnen til at man havnet i denne situasjonen. En bilfører kjører alt for fort og vet at han tar en risiko under kjøringen. Det oppstår en faresituasjon på grunn av dette. Føreren må foreta en vanskelig nødmanøver som han ikke mestrer, men som ingen andre heller ville klart å gjennomføre. I den grad vedkommende hadde klart manøveren eller unngått å måtte foreta den hvis han hadde kjørt i forsvarlig hastighet, har han allikevel handlet uaktsomt. Det var jo den bevisste uaktsomheten, den høye hastigheten, som er årsaken til at faresituasjonen eller ulykken i det hele tatt oppstod.

I de tilfellene der det er en ubevisst uaktsom handling som er årsaken til at en ulykke har skjedd blir vurderingen litt mer nyansert. Man kan ikke påberope seg som sitt forsvar at man er en notorisk skjodesløs person og at man har utvist sin vanlige grad av oppmerksomhet.²⁰ I enkelte situasjoner kan dessuten aktsomhetsnormen skjerpes fordi den som handler opptrer på et område hvor han mangler kyndighet og erfaring. Den manglende kunnskap og erfaring må så å si kompenseres ved et øket mål av omhu. Men dette er ikke et unntak fra det som ble sagt ovenfor om at man ikke bedømmes strengere selv om man har spesielle personlige forutsetninger for å handle på en bedre måte. Resonnementet er derimot det stikk motsatte. Det er mangelen på slike egenskaper som øker kravet til aktpågivenhet. På den annen side kan det ofte være på sin plass med en mildere norm for aktpågivenhet overfor yngre personer. Det er ikke alltid rimelig å straffe en 16-åring fordi han ikke har vist samme grad av aktpågivenhet som en voksen mann.²¹

²⁰ Jfr. Andenæs s. 228

²¹ Jfr. Rt. 1983 s. 1458 og skadeserstatningsloven § 1-1

Hvis avviket fra den objektive aktsomhetsnormen ikke skyldes mangel på oppmerksomhet, men mangel på intelligens, erfaring, kaldblodighet eller fysiske handicap blir målestokken som utgangspunkt subjektiv. Sagt på en annen måte så er gjerningsmannen straffri hvis han har gjort så godt han kunne ut i fra sine forutsetninger. Man skiller således mellom det vedkommende ”kan for” og det han ”ikke kan for”.²² Det kan dog være sånn at enkelte personer innlater seg på en virksomhet eller et livsområde som de ikke har forutsetninger for å mestre. Som nevnt kan dette medføre at det krav som stilles til aktpågivenheten da økes. Men det kan også anses som uaktsomt i seg selv i det hele tatt å begi seg inn på et område man ikke har forutsetninger for å mestre. Et eksempel på dette kan være at en person uten sertifikat kjører bil.

²² Jfr. Andenæs s. 229

4. Aktsomhetsnormen i vtrl. § 3 og strl. § 239

4.1 Aktsomhetsnormen i vtrl. § 3

Grunnvilkåret for at det skal foreligge et brudd på vtrl. § 3 er at føreren av motorkjøretøyet har latt være å handle "hensynsfullt, aktpågivende og varsomt". Uttrykkene "*hensynsfullt, aktpågivende og varsomt*" er dog en del av det objektive gjerningsinnholdet i bestemmelsen og tolkningen av disse begrepene er derfor strengt tatt ikke en del av vurderingen av om den subjektive skyld foreligger. Tolkningen av disse uttrykkene er rent formelt en del av spørsmålet om vedkommende har opptrådt i strid med det objektive gjerningsinnholdet i bestemmelsen. Men tatt i betraktning at man ved uaktsomhetsvurderingen må fastlegge en objektiv norm for forstandig opptreden følger det naturlig at man tar utgangspunktet i ordlyden i vtrl. § 3 også når man skal avgjøre om personen har handlet med tilstrekkelig grad av subjektiv skyld. Spørsmålet om gjerningsvilkåret i straffebudet er brutt, og spørsmålet om den nødvendige subjektive skyld foreligger, blir således i stor grad sammenfallende. Hvis man ved tolkningen av vtrl. § 3 kommer til at det foreligger en handling i strid med ordlyden i straffebudet, vil man også langt på veg ha konstatert at skyldkravet er oppfylt.

De tre begrepene som er listet opp i vtrl. § 3 gir i seg selv liten veiledning. Men den gir et klart inntrykk av at det er en streng norm man har med å gjøre i vtrl. § 3. En del generelle betraktninger kan også gjøres på bakgrunn av lovteksten. Gjennom uttrykkene "*hensynsfullt*" og "*aktpågivende*" gjøres det klart at både den bevisste og ubevisste uaktsomhet omfattes av bestemmelsen. I "*aktpågivende*" ligger et krav om at trafikanten må være oppmerksom og at han har en plikt til å følge så godt med at han blir klar over forhold av betydning for den videre kjøring. Gjennom ordet "*hensynsfullt*" understrekes kravet om at man skal ta hensyn til andre trafikanters

behov for å komme fram og at man derfor av og til bør gi avkall på sin egen rett. Det kreves med andre ord at trafikanter generelt opptrer med en viss grad av smidighet. Uttrykket "varsomt" innebærer en plikt for trafikanten til å innrette sin ferdsel etter den trafikkinformasjon han har fått. Man skal kjøre slik at risikoen for uhell blir minst mulig. De mest aktuelle tiltak fra førerens side for å oppnå dette er å redusere hastigheten og skjerpe oppmerksomheten.

Også de verdier bestemmelsen er ment å skulle beskytte, nemlig liv og helse, trekker i retning av et strengt aktsomhetskrav.

Forarbeidene til vtrl. gir på samme måte som ordlyden ingen særlig veiledning i og kartlegge innholdet av aktsomhetsnormen i § 3. For å finne ut hvor grensene for aktsomhetsnormen går må ordlyden derfor tolkes i lys av rettspraksis og reelle hensyn.

I og med den skjønnspregede formuleringen av vtrl. § 3 er det nærmere innholdet av den spesifisert i flere av de øvrige trafikkbestemmelsene som f. eks. vtrl. § 5 (skiltreglene), § 6 (fartsreglene), §13 (krav til kjøretøyet) og § 18 (transport av farlig gods). Disse bestemmelsene har således betydning som tolkningsmomenter for § 3. Når det gjelder enkelte av disse bestemmelsene, som f. eks. § 6 og § 13 , kan man spørre seg om det ikke oppstilles et tilnærmet objektivt ansvar for overtredelse av dem. Med andre ord hvis du har handlet i strid med det objektive gjerningsinnholdet, og da også den objektive norm for forsvarlig opptreden, typisk kjørt med høyere hastighet enn det fartsgrensen tillater, så kan du dømmes uten at det i praksis foretas noen skyldvurdering. Individuelle unnskyldningsgrunner kan vanskelig tenkes å føre fram hvis man har kjørt for fort eller hvis ikke kjøretøyet tilfredsstillt kravene som stilles fra biltilsynet. Hvis f. eks. speedometeret er ødelagt slik at en bilist ikke ser at han kjører for fort, vil den uaktsomme handlig være å kjøre uten å ha fått reparert speedometeret.

Siden disse bestemmelsene som er nevnt her retter seg mot de samme type handlinger som også rammes av § 3 blir et interessant spørsmål om også denne bestemmelsen i stor grad utelukker rom for individuelle unnskyldningsgrunner hvis den objektive norm først er overtrådt. Denne problemstillingen er mest praktisk å behandle i tilknytning til de enkelte trafikksituasjonene, jfr. punkt 4.1.1. Men helt generelt kan det sies at vtrl. § 3 gir

rom for denne type unnskyldningsgrunner. I hvilken grad domstolene er tilbøyelige til å ta hensyn til slike subjektive forhold vil nok allikevel variere etter hvilken trafikksituasjon man er i. Har en bilfører f. eks. kjørt over et lite barn skal det nok særdeles mye til å bli hørt med at han ikke klarte å stoppe tidsnok fordi han ikke er en bedre sjåfør og at reaksjonstiden derfor var lengre enn det som er vanlig. Har bilføreren derimot bare kollidert med en annen personbil kan det tenkes at denne type argumenter i større grad får gjennomslag.

Som nevnt ovenfor vil en uaktsomhetsvurdering alltid måtte ta utgangspunkt i den konkrete situasjonen og vektlegge alle de objektivt konstaterbare momenter som har relevans for uaktsomhetsspørsmålet. Gjennom rettspraksis har det etter hvert dannet seg relativt klare retningslinjer for hvordan man bør opptre i gitte situasjoner, typisk ved rygging, kjøring nær gangfelt, eller når det er barn i trafikkbildet. Dette forandrer dog ikke det klare utgangspunktet om at det skal foretas en konkret vurdering.

I og med at det har utviklet seg retningslinjer for uaktsomhetsvurderingen ut i fra hvilken trafikksituasjon man er i, er det mest hensiktsmessig å behandle disse typetilfellene kasuistisk når man skal kartlegge det nærmere innholdet av aktsomhetsnormen. Dette gjøres i punkt 4.1.1.

4.1.1 Kasuistikk

4.1.1.1 Barn ved vegen

En motorvognfører må være forberedt på at barn kan foreta plutselige og umotiverte bevegelser. Det momentet at barnets atferd har vært upåregnelig er derfor sjelden et argument som medfører frifinnelse. En av de grunnleggende avgjørelser om aktsomhetsnormen når det er barn i vegen er Rt. 1962 s. 232. Avgjørelsen gjaldt en bilist som kjørte på en to år gammel jente som plutselig sprang over vegen.

Førstevoterende uttalte (s. 233) med tilslutning av de øvrige dommere: ” *Jeg oppfatter domsgrunnene slik at frifinnelse (i herredsretten) beror på den oppfatning at det ikke var grunn for tiltalte til å regne med at piken plutselig skulle springe over vegen, og at*

det derfor ikke kunne bebreides ham at han ikke bremsset kraftigere opp eller ga signal, men at det var tilstrekkelig at han svingte over i venstre veibane. Slik saksforholdene er beskrevet beror dette, etter min oppfatning, på en uriktig rettsanvendelse. Dette er begrunnet i at man av barn kan og må regne med plutselige og uventede reaksjoner og bevegelser, og her dreiet det seg om en ganske liten pike". Av dette kan det utledes at en motorvognfører som ser barn foran seg i vegbanen bør redusere farten betraktelig, kanskje gi signal og skifte vegbane hvis det er mulig, samtidig som han holder fokus på barnas bevegelser. Barnets alder vil dog til en viss grad være avgjørende for hvilken handlemåte han kan forvente fra dem. For øvrig rettspraksis se Rt. 1969 s. 397, Rt. 1985 s. 12 og Rt. 1992 s. 1050.

4.1.1.2 Ved gangfelt

Kjøring nær gangfelt er også en trafikksituasjon som krever særlig aktpågivenhet. En motorvognfører som nærmer seg et gangfelt bør redusere hastigheten og skjerpe oppmerksomheten. Hvor streng aktsomhetsnormen er i disse tilfellene kommer godt frem i premissene til Rt. 1978 s. 1303 (s. 1304): *" Byretten har lagt til grunn at domfelte med sin bil kom kjørende i en moderat fart som ytterligere ble avdempet da han nærmet seg fotgjengerfeltet. Det som bebreides ham, er en svikt i aktpågivenheten. Oppmerksomheten var konsentrert om en fotgjenger på høyre fortau nær fotgjengerfeltet, og muligheten for at denne kunne gå ut i kjørebane, med den følge at oppmerksomheten i utilstrekkelig grad var rettet mot selve overgangen og fotgjengere som fra venstre fortau kunne komme i den. Det er vesentlig at fotgjengere skal kunne bevege seg trygt i et fotgjengerfelt. Den vurderingsfeil domfelte har gjort seg skyldig i ved ikke å fordele oppmerksomheten slik at han hadde overblikk over fotgjengerfeltet, er i seg selv en alvorlig forgåelse".* Her hadde altså bilisten holdt forsvarlig hastighet, men fordelt sin oppmerksomhet feil. Feilfordeling av oppmerksomhet er gjerne noe som skyldes at man rett og slett ikke er en bedre sjåfør. Som nevnt i punkt 3.2 og 3.3 om uaktsomhet som skyldkrav generelt i strafferetten og individuelle unnskyldningsgrunner skal det skilles mellom det en person kan og ikke kan noe for ved uaktsomhetsvurderingen. I lys av dette skal en bilfører ikke straffes når han ikke kan kjøre bedre enn det han har gjort. Dette er dog ikke et argument Høyesterett la vekt på i

denne avgjørelsen. På bakgrunn av dette kan det tyde på at det ikke er helt samsvar mellom den generelle uaktsomhetslæren og den uaktsomhetsvurderingen som foretas konkret på vegtrafikkens område. Se også Rt. 1986 s. 678 og Rt. 2000 s. 1788 (omtalt nedenfor i punkt 4.2.2).

4.1.1.3 Rygging

Kravet til aktsomhet er særlig strengt ved rygging. Da er oversiktligheten som regel dårligere og dette må bilførerene ta hensyn til. Ikke minst gjelder dette når ryggingen foretas med en stor bil og skadeevnen derfor er større enn ellers. I Rt. 1973 s. 489 hadde en maskinfører under rygging med en hjullaster kjørt på et tre år gammelt barn. Han ble domfelt for overtredelse av vtrl. § 3 og førstevoterende uttalte (s. 489): *” Byrettens domsgrunner viser at domfelte med de begrensede muligheter for tilstrekkelig utsikt bakover som han hadde, ikke kan ha hatt visshet for at det ingen hindringer var for rygging. Av byrettens dom fremgår det at det var arbeidskamerater i nærheten som kunne ha holdt utkikk for ham mens han rygget”*. Ved rygging med biler av en viss størrelse i områder hvor det er mye trafikk eller kan oppholde seg barn, krever aktsomhetsnormen i vtrl. § 3 at man får noen til å holde utkikk mens man rygger. Hvis det ikke finnes noen som kan gjøre dette må man i hvert fall forvise seg om så godt det er mulig at det er klar bane bakover før man starter ryggingen. I enkelte tilfeller må man rett og slett vente med å foreta en slik manøver. I Rt. 1970 s. 1121 opphevet Høyesterett en frifinnende dom fra herredsretten (dissens 3-2) og det ble bl.a. uttalt følgende (s. 1121): *” Hvis føre – og plassforholdene, trafikkhyppigheten og brøytekanterene medførte at det ikke var forsvarlig å bruke signalmann, må det enda mindre ha vært forsvarlig under slike forhold å rygge dette tunge kjøretøy, når føreren ikke kunne se vesentlige deler av den vegbane som kjøretøyet skulle rygge på. Trafikkreglene må i en slik situasjon føre til at signalmann anvendes hvor det er mulig. Er det av noen grunn ikke mulig i en situasjon som her beskrevet, må det være riktig å vente til forholdene endrer seg slik at ryggingen kan skje forsvarlig”*. Se også Rt. 1977 s. 1299, Rt. 1974 s. 246, Rt. 1985 s. 16 og Rt. 1986 s. 386.

4.1.1.4 Forbikjøring

I hvilken grad en forbikjøring er forsvarlig vil avhenge av momenter som sikt, føreforhold, lysforhold og hastighet. I og med at forbikjøring innebærer at man kommer over i motsatt kjørefelt, med unntak av tofils-veger, og muligheten for en kollisjon øker betraktelig, bør dette kun skje der man har fullstendig oversikt og der føreforholdene tillater det. I Rt. 1987 s. 655 hadde en bilfører startet forbikjøringen av en forankjørende bil noe i underkant av 100 meter før en uoversiktlig høyrekurve. Han hadde ingen muligheter til å avslutte forbikjøringen før kurven og kunne heller ikke se om det kom noen biler imot ham i svingen. I svingen møtte bilisten en politibil som fikk unngått en frontkollisjon ved å bråbremse slik at tiltalte kom seg tilbake i sin egen kjørebane. På tross av at ingen skade hadde inntruffet ble vedkommende straffet med ubetinget fengsel for overtredelse av vtrl. § 3.

4.1.1.5 Mørke og dårlig sikt

Vanskelige sikt - og lysforhold har ikke i særlig grad blitt vektlagt til fordel for tiltalte. Resonnementet som ofte benyttes av Høyesterett i slike situasjoner er heller at motorvognføreren skulle ha innrettet seg etter de vanskelige forholdene og kjørt deretter. Rt. 1975 s. 852 gjaldt en bilfører som i mørke kjørte med en hastighet av 30-35 km/t. Han ble blendet av en møtende bil og for sent oppmerksom på en mørkkledd fotgjenger. Høyesterett opphevet herredsrettens frifinnende dom, da de var av den oppfatning at frifinnelsen bygget på en for mild aktsomhetsnorm: ” *Etter hvert som den møtende bilen kom nærmere, sjenerte lysene enda mer – det var som om hans egne lys gradvis ble svakere. Han reduserte sin fart til 30-35 km/t og fortsatte kjøringen i denne fart med det resultat at han for sent ble oppmerksom på at det kom en mørkkledd fotgjenger mot han langs kanten av vegen. Selv om jeg ikke anser kjøringen som særlig graverende, mener jeg at kjøringen ikke tilfredstiller de strenge krav til aktsomhet som vegtrafikkloven og trafikkreglene stiller*” (s. 852).

4.1.1.6 Oppsummering

Gjennomgangen av de forskjellige typetilfellene viser at det er mange situasjoner i trafikken som krever en særlig aktpågivenhet og at aktsomhetsnormen i vtrl. § 3 i disse

tilfellene er meget streng. Det kan også virke som om Høyesterett har vært lite tilbøyelige til å legge vekt på individuelle unnskyldningsgrunner i disse tilfellene. I den grad man har overtrådt den objektive normen for forsvarlig opptreden i den aktuelle situasjonen, har man ikke blitt hørt med at man gjorde så godt man kunne ut i fra sine forutsetninger som bilfører. Ikke minst avgjørelsene i Rt. 1978 s. 1303 og Rt. 1975 s. 852 trekker i retning av en slik rettstilstand.

4.2 Aktsomhetsnormen i strl. § 239

4.2.1 Historikk

Allerede på 60- tallet foretok Johs. Andenæs og Ragnar Hauge en undersøkelse om uaktsomt drap i de nordiske land.²³ Undersøkelsen gikk bl.a ut på å sammenligne hyppigheten av domfellelser for uaktsomt drap i de nordiske landene. Norge hadde i perioden 1955-1959 klart færre domfellelser for uaktsomt drap enn sine naboer. I forhold til folkemengden hadde Danmark seks ganger, Finland atten ganger og Sverige seksten ganger så mange domfellelser for uaktsomt drap som Norge. Denne sammenligningen knyttet seg til uaktsomme drap generelt og ikke bare til uaktsomme drap i trafikken, men tatt i betraktning at det store flertall av uaktsomme drap ble begått i trafikken sa disse tallene noe interessant vedrørende forholdet mellom strl. § 239 og vtrl. § 3. Undersøkelsen kunne tyde på at vi i Norge krevde en mer graverende form for uaktsomhet for å domfelle noen for uaktsomt drap enn det som var tilfelle for våre nordiske naboer.

En gjennomgåelse av samtlige dødsulykker i trafikken i Norge for året 1960 viste at av 232 overlevende bilførere ble bare to dømt for uaktsomt drap, mens ikke mindre enn 42 ble dømt, vedtok forelegg eller fikk påtaleunntatelse for overtredelse av den gamle motorvognlovens § 17 som nå tilsvarer vtrl. § 3. På bakgrunn av dette var det også nærliggende å tro at aktsomhetsnormen i strl. § 239 var en annen enn i vtrl. § 3. En gjennomgang av kriminalstatistikken for de siste hundre år viste også at antall

²³ Jfr. Uaktsomt drap i de nordiske land (stensil). Institutt for kriminologi og strafferett, UiO, 1965.

domfellelser for uaktsomt drap i Norge hadde holdt seg rimelig konstant til tross for økningen i folketallet og økningen i antall dødsulykker i trafikken.

Forholdet mellom aktsomhetsnormen i vtrl. § 3 og strl. § 239 ble vurdert første gang i Rt. 1963 s. 744. Saken gjaldt en billist som kjørte ned og drepte en syklist. Han ble i lagmannsretten dømt for overtredelse av både strl. § 239 og den gamle motorvognlovens § 17. Tiltalte gjorde gjeldende at lagmannsretten hadde lagt feil lovanvendelse til grunn når den ga uttrykk for at det ikke skulle stilles mildere krav til aktsomheten etter strl. § 239 enn etter motorvognloven § 17. Dette ble begrunnet med at en annen rettsoppfatning var gjort gjeldende i fast og langvarig retts – og påtalepraksis. Høyesterett var ikke enige i dette. Det kunne ikke oppstilles en mindre streng aktsomhetsnorm ved tolkningen av strl. § 239. Uaktsomhetsvurderingen var etter deres oppfatning den samme for begge bestemmelsene. At det var en forskjell i praksis, slik undersøkelsen til Andenæs og Hauge hadde vist, kunne ikke få noen rettslig betydning.

På tross av denne avgjørelsen var det lite som tydet på at påtale – og underrettspraksis forandret seg nevneverdig. Andenæs og Hauge gjennomgikk samtlige dommer ved lagmannsrettene i en to-års periode etter kjennelsen i 1963 for å undersøke om underrettsdomstolene hadde fulgt opp signalene fra Høyesterett. I tillegg innhentet de uttalelser fra samtlige statsadvokatembeter vedrørende påtalepraksisen i saker angående dødsulykker i trafikken. Gjennomgangen viste at lite hadde forandret seg. Det ble fortsatt svært sjelden tatt ut tiltale for uaktsomt drap og i de tilfellene dette ble gjort var resultatet som oftest frifinnelse eller domfellelse etter motorvognloven § 17. Andenæs har for øvrig drøftet denne problemstillingen senere i LoR 1996 s. 294 hvor han konkluderer med at vi i Norge i en lang periode hadde en påtale – og underrettspraksis som ikke var i tråd med de signaler som var blitt gitt fra Høyesterett om at aktsomhetsnormen i vtrl. § 3 og strl. § 239 var den samme.

Andenæs og Hauge hadde sine teorier om hvorfor underrettsdomstolene (lagmannsrettene) kviet seg for å dømme noen for uaktsomt drap. Sakene om uaktsomt drap ble behandlet med jury. I følge Andenæs og Hauge hadde lekdommerne i lagretten en sterk motvilje mot å sette forbryterstempel på en ellers bra mann (eller kvinne) på grunn av et øyeblikks tankeløshet eller uforsiktighet. Følelsen av at det like gjerne

kunne vært dem selv var nok ofte utslagsgivende for medlemmene av juryen. Dessuten er uaktsomhetsbegrepet så vanskelig å redegjøre for generelt, og avgjørelsen i det konkrete tilfellet så skjønnsmessig, at lagretten i alminnelighet til tross for lagmannes rettsbelæring ville kunne svare nei på skyldspørsmålet uten å ha noen følelse av at den avsier en juridisk uriktig kjennelse.

Disse synspunktene ble etter hvert fulgt opp av lovgiver. I lov av 8. juli 1988 nr. 70 ble det foretatt to endringer for å snu praksisen vedrørende uaktsomme drap. Den strafferettslige endringen var at det i ordlyden i § 239 ble inntatt ordene *”ved bruk av motorvogn”*. Dette var ikke ment å skulle medføre noen realitetsendring, men derimot gi klare signaler til påtalemyndighet og domstoler at dødsulykker i trafikken oftere skulle lede til domfellelse for uaktsomt drap. Den andre lovendringen var av prosessuell art, men kanskje langt viktigere. Saker om uaktsomt drap ved bruk av motorvogn skulle ikke lenger behandles med jury.

Strafferettsapparatet tok signalene fra lovgiver alvorlig og antallet domfellelser for uaktsomme drap ble tredoblet etter 1988. I perioden 1980 til 1987 ble gjennomsnittelig 13 personer hvert år dømt for uaktsomt drap, mens det tilsvarende tallet for perioden 1988 til 1994 var 41. I St. meld. nr. 23 (1991-1992) om bekjempelse av kriminalitet uttalte den daværende regjering (s. 121) at lovendringene i 1988 muligens hadde ført til at *”pendelen er svingt noe langt i disse sakene, slik at selv den minste uoppmerksomhet fra en bilfører kan føre til påtale og dom for uaktsomt drap”*. Men departementet ga uttrykk for at det i første rekke måtte være opp til riksadvokaten å treffe avgjørelse om en slik justering. Disse synspunktene fikk tilslutning fra justiskomiteen, jfr. Innst.S.nr.192 (1991-1992) s. 44.

I et brev til Justisdepartementet i juli 1996 ga riksadvokaten uttrykk for at påtalemyndigheten ikke burde ta ansvaret for og styre en slik kursendring som departementet antydte i Stortingsmeldingen. Regjeringen burde heller fremme de nødvendige lovforslag overfor Stortinget eller ta initiativ til en debatt i nasjonalforsamlingen.

I brev av 2. mars 1998 til riksadvokaten uttalte departementet at det kunne synes som praksis var i ferd med å justere seg slik at det nå skulle noe mer til for å bli domfelt etter strl. § 239. Departementet viste særlig til en høyesterettsdom fra 1997 (Rt. 1997 s. 1764), hvor Høyesterett opphevet en domfellelse for uaktsomt drap i en trafikksak. Ulykken skjedde i et veikryss hvor den domfelte hadde vikeplikt etter høyreregelen. Han hadde feilaktig oppfattet den andre bilførerens opptreden dit hen at denne oppga sin forkjørersrett. Høyesterett hadde tidligere uttalt at vikeplikten er absolutt (Rt. 1963 s. 890), men mente i den foreliggende sak at unntak kunne tenkes. På bakgrunn av de signaler den senere rettspraksis fra Høyesterett hadde gitt mente departementet at man burde se an Høyesteretts videre praksis før man eventuelt vurderte å sette i verk tiltak med sikte på en lovendring.

4.2.2 Rettstilstanden før 15. juni 2001

Før lovendringen av 15. juni 2001 som inkorporerte ordene ”*ved bruk av våpen*” i lovteksten og som knyttet til seg viktige uttalelser i forarbeidene²⁴, hadde Høyesterett ved flere anledninger gjort det klart at aktsomhetsnormen i vtrl. § 3 og strl. § 239 var den samme. Første gang var som nevnt i Rt. 1963 s. 744, men også senere har dette blitt slått fast bl.a. i Rt. 1999 s. 1985, Rt. 2000 s. 1788 og Rt. 2001 s. 890. Det er dog liten tvil om at disse synspunktene i en lang periode ikke ble fulgt opp og etterlevd i praksis hos påtalemyndighet og underrettsdomstoler. Dette var utvilsomt tilfellet fram til lovendringene i 1988, men også i de senere år har det nok ikke vært fullstendig samsvar mellom den lære som Høyesterett har gitt uttrykk for og praksis for øvrig. Den eneste perioden man kanskje kan si at det har vært samsvar mellom teori og praksis på dette område er de første årene etter lovendringene i 1988 hvor antall domfellelser for uaktsomt drap steg kraftig. En slik forskjell mellom såkalt ”*law in books*” og ”*law in action*” kan heller ikke bare forklares med at uaktsomheten i strl. § 239 også må omfatte en dødsfølge. Både rettspraksis²⁵ og juridisk teori²⁶ har klart gitt uttrykk for at dette vilkåret spiller relativt liten rolle i praksis. I den grad man har opptrådt uaktsomt

²⁴ Jfr. Ot.prp.nr. 46 (2000-2001)

²⁵ Jfr. Rt. 1991 s. 888, Rt. 1996 s. 884 og Rt. 2001 s. 890.

²⁶ Jfr. Andenæs s. 230.

ved bruk av motorkjøretøy har man også måttet innse muligheten av at en dødsfølge kunne bli resultatet (se punkt 2.2.2 om dette).

Fra lovgiverhold har det utover på 90- tallet kommet klare signaler om at en lik aktsomhetsnorm i vtrl. § 3 og strl. § 239 ikke er ønskelig. Både i St.meld.nr. 23 (1991-1992) og Innst.S.nr. 92 (1991-1992) ble det gitt uttrykk for at den strengere praksis, som hadde kommet som en følge av lovendringene i 1988, hadde gått for langt og burde endres. I innstillingen fra justiskomiteen (på s. 44) ble det uttalt at tiltale for uaktsomt drap burde reserveres for de mer kvalifiserte former for uaktsomhet og at påtalemyndigheten burde endre sin praksis slik at den kom i samsvar med lovgivers intensjoner. Dette rettslige utgangspunktet var altså stikk i strid med den rettsoppfatning som var blitt lagt til grunn av Høyesterett om at det ikke var noen forskjell på aktsomhetsnormen i vtrl. § 3 og strl. § 239.

På tross av disse signalene fra lovgiver og også det faktum at tallene for domfellelse etter strl. § 239 for årene 1993 og 1994 tyder på at påtalemyndigheten til en viss grad endret sin praksis, endret ikke Høyesterett standpunkt i spørsmålet om hva som var å anse som gjeldende rett²⁷.

Våren 1999 meldte stortingsrepresentant Finn Kristian Marthinsen en interpellasjon til justisministeren om uaktsomt drap ved bruk av motorvogn. Marthinsen reiste spørsmål om det kunne være grunn til å endre loven slik at det bare ble mulig å straffe for uaktsomt drap ved bruk av motorvogn når det er snakk om høy fart, kjøring i beruset tilstand eller andre grove regelbrudd. I interpellasjonsdebatten som fulgte 31. mai 1999 uttalte den daværende justisminister (Dørum) bl.a. følgende: ” *Strafferettsapparatet må gi klare signaler om det store ansvar som påhviler bilførere. Men jeg er enig med dem som har hevdet at praksis etter lovendringen i 1988 var for streng. Det er ikke rimelig at selv den minste uaktsomhet skal føre til domfellelse for uaktsomt drap. Både Høyesterett og riksadvokaten har gitt signaler som kan tyde på at praksis er i ferd med å bli justert, slik at det skal mer til for å domfelle for uaktsomt drap nå enn i årene etter lovendringen i 1988. Dette er en riktig utvikling. På denne bakgrunn mener jeg at det*

²⁷ Jfr. Rt. 1999 s. 1985, Rt. 2000 s. 1788 og Rt. 2001 s. 890.

ikke nå bør foretas noen lovendringer med sikte på å justere praksis ytterligere.” Det er usikkert hvilken Høyesterettspraksis justisministeren her siktet til, men mest sannsynlig er det avgjørelsen i Rt. 1997 s. 1764 (som jeg har behandlet ovenfor) vedrørende oppgivelse av forkjørsretten det henvises til.

I Rt. 1999 s. 1985 nevner Høyesterett både uttalelsene fra Stortingsmeldingen, innstillingen fra justiskomiteen og interpellasjonsdebatten, men fastholder allikevel det tradisjonelle utgangspunktet om at aktsomhetsnormen er den samme i vtrl. § 3 og strl. § 239. I Rt. 2000 s. 1788 henviser førstevoterende til justisministerens uttalelser i interpellasjonsdebatten, men konkluderer allikevel som følger (s. 1790): *”Jeg kan ikke se at det er grunnlag for Høyesterett til å endre den lovførståelse at aktsomhetsnormen er den samme etter begge bestemmelser. Hvis lovgiver ønsker en annen aktsomhetsnorm ved domfellelse etter § 239, forutsetter det etter min mening at lovens ordlyd endres.*” Det kan virke som om Høyesterett føler at de i alt for stor grad ble pålagt rettskapende funksjoner gjennom disse uttalelsene i Stortingsdokumentene. Til tross for relativt klare påtrykk fra lovgiver har de vegret seg for å gå bort fra den tradisjonelle lære. Nå kan man jo godt tenke seg at Høyesterett endrer sin praksis uten at dette sies med klare ord og avgjørelsen i Rt. 1997 s. 1764 kunne kanskje tyde på at en slik endring var på gang. Men ser man på avgjørelsen i Rt. 2000 s. 1788 blir man derimot på ingen måte overbevist om at så har vært tilfellet. Her opphevet Høyesterett en frifinnende lagmannsrettsdom overfor en bilist som hadde kjørt ned og drept en eldre dame som var i ferd med å krysse vegbanen i et fotgjengerfelt. Bilføreren hadde holdt en fart på 30-35 km/t inn mot fotgjengerovergangen. Vegbanen var våt, men det regnet ikke. Det var dog meget mørkt og i tillegg hadde en møtende bil blendet tiltalte. Den sakkyndige i lagmannsretten hadde uttalt at det under de rådende forhold var særdeles vanskelig for tiltalte å oppdage fotgjengeren i tide. På tross av dette mente Høyesterett at lagmannsretten hadde lagt en for mild aktsomhetsnorm til grunn. Det ble lagt vesentlig vekt på at en bilfører har en absolutt vikeplikt for gående som befinner seg i et gangfelt, jfr. vtrl. § 9, og at passering av gangfelt derfor krever en særlig aktpågivenhet. Kjennelsen bærer etter min oppfatning ikke preg av noen endret holdning hos Høyesterett vedrørende aktsomhetsnormen i strl. § 239.

Høyesterett har således vært standhaftige og fram til lovendringen i juni 2001 opprettholdt det tradisjonelle utgangspunktet om at aktsomhetsnormen i vtrl. § 3 og strl. § 239 er den samme. Praksisen er her klar og entydig. Da er det vanskelig å se at en avvikende påtale – og underrettspraksis og klare uttalelser fra lovgiverhold om en annen rettsoppfatning skal kunne rokke ved dette. St.meld.nr. 23 (1991-1992), Innst.S.nr. 46 (1991-1992) og uttalelsene i interpellasjonsdebatten av 31. mai 1999 må rettslig sett anses som etterarbeider. Den rettskildemessige betydningen av slike etterfølgende uttalelser fra lovgiverhold om tolkningen av en lov er noe usikker. Erik Boe, som kanskje er den juridiske forfatter som har gått lengst i å hevde at etterarbeider kan ha betydelig rettskildemessig vekt, mener dog at slike etterfølgende uttalelser ikke kan ha samme rettskildemessige betydning som forarbeider og at de må benyttes med varsomhet i rettskildedrøftelsene.²⁸ Uavhengig av hvilken rettskildemessig vekt man skal tillegge etterarbeidene tilknyttet strl. § 239 kan de ikke skyve til side en klar og ensartet Høyesterettspraksis. Fram til lovendringen i 2001 hadde man med andre ord ikke grunnlag for å si at aktsomhetsnormen i strl. § 239 var av en mildere karakter enn normen i vtrl. § 3.

4.2.3 Rettstilstanden etter 15. juni 2001

Den 15. juni 2001 kom det en lovendring i strl. § 239.²⁹ Det eneste nye som ble inntatt i lovteksten var ordene ”ved bruk av våpen”. ”Bruk av våpen” ble tatt med som eksempel på en dødsårsak på lik linje med med ”bruk av motorvogn” slik at bestemmelsen nå lyder: ” Den som uaktsomt ved bruk av våpen, ved motorvogn eller på annen måte forvolder en annens død straffes med fengsel inntil 3 år eller under særdeles skjerpene omstendigheter inntil 6 år (1. pkt.)”. Umiddelbart er det vanskelig å se at denne lovendringen har noen betydning for rettstilstanden vedrørende drap i trafikken. Ordlyden i seg selv gir ingen indikasjoner på en slik intensjon fra lovgivers side. Det eneste man kan lese ut av lovteksten er at uaktsomt bruk av våpen og motorvogn nevnes som konkrete eksempler på handlinger som kan medføre domfellelse for uaktsomt drap. Ordlyden sier ingenting om selve innholdet av aktsomhetsnormen i forhold til trafikktilfellene.

²⁸ Jfr. Boe s. 238.

Forarbeidene til lovendringen derimot, Ot.prp.nr. 46 (2000-2001), viser tydelig at lovgiver mener at aktsomhetsnormen i strl. § 239 bør være av en mildere karakter enn aktsomhetsnormen i vtrl. § 3 og at lovendringen kommer som en følge av denne oppfatningen. Disse synspunktene sluttet også en enstemmig justiskomitee seg til, jfr. Innst.O.nr. 113 (2000-2001) s. 17. Proposisjonen foretar en grundig gjennomgang av rettstilstanden frem til lovendringen og gjennomgår både retts – og påtalepraksis. Det konkluderes på s. 66: ” *Men i og med at Høyesterett ikke har funnet rom for å tolke § 239 slik at aktsomhetsnormen ikke er helt sammenfallende med normen i vtrl. § 3, synes det å være grunn til å justere lovgivningen noe. Departementet foreslår derfor en justering av straffeloven §§ 238 og 239 for å sikre en rettspraksis i samsvar med det som i proposisjonen her er lagt opp til på grunnlag av påtalemyndighetens praksis. Dette vil kunne gjøres ved at det i §§ 238 og 239 nevnes noen flere eksempler på situasjoner som omfattes. I dag er det kun bruk av motorvogn som fremheves særskilt. Med støtte i motivene til lovendringen vil domstolene ha den nødvendige frihet til å nytte en noe forskjellig aktsomhetsnorm etter vtrl. § 3 og strl. §§ 238 og 239, i tråd med den påtalepraksis som foreligger i dag*”. Det fremkommer dårlig hvordan en mer omfattende eksemplifisering i lovteksten skal kunne gi Høyesterett et slikt spillerom. Forarbeidene sier heller ikke noe mer om dette og Høyesterett har selv i Rt. 2002 s. 190 uttrykt sitt syn på den nye ordlyden i strl. § 239: ” *Den nye ordlyden, der bruk av våpen er tatt inn som et innskudd på linje med bruk av motorvogn, gir i seg selv ingen indikasjon på en mildere aktsomhetsnorm, verken generelt eller spesielt i forhold til motorvognsituasjonen*”.

Grunnen til at lovgiver ikke har villet regulere innholdet av aktsomhetsnormen nærmere i ordlyden blir forklart med at: ” *Etter departementets mening lar det seg ikke gjøre å beskrive aktsomhetskravet helt presist i loven. Jo lenger loven går i å angi aktsomhetskravet eksakt, desto mer avskjærer man domstolene fra å foreta en samlet bedømmelse i lys av de foreliggende konkrete forhold i saken. Avgjørelsen av om føreren har handlet tilstrekkelig aktsomt, må foretas ut fra alle de relevante konkrete omstendigheter i saken. Heller ikke med en lovendring kan man derfor få til en eksakt*

²⁹ Lov av 15. juni 2001 nr. 64 om endringer i straffeloven.

justering av aktsomhetskravet. Dette tilsier at man bør være tilbakeholden med å justere aktsomhetskravet ved lovendring. Hvis ikke praksis gjennomgående er urimelig streng, bør en eventuell justering overlates til rettspraksis, i første rekke Høyesterett. En mindre lovendring kan imidlertid innebære et budskap til Høyesterett om å justere den praksis som tidligere har vært fulgt, og motivene til lovendringen kan vise hvilken vei justeringen bør gå”, jfr. Ot.prp.nr.46 s. 65. Det er således liten tvil om at lovgiver har ment at lovendringen og ordene ”ved bruk av våpen” skulle medføre en realitetsendring i forhold til trafikksituasjonene. Det er dog særdeles vanskelig å se på hvilken måte den nye ordlyden i § 239 skal kunne benyttes til å utlede noe om innholdet av aktsomhetsnormen. Skal domstolene ha noen mulighet til å endre sin praksis og vurdere aktsomhetsnormen i strl. § 239 på en mildere måte enn tidligere, må de ta utgangspunkt i det som sies om aktsomhetsnormen i forarbeidene. Dette er tydeligvis også intensjonen fra lovgiver, jfr. sitatet ovenfor.

I brev av 29. mars 2000 til Justisdepartementet ga Riksadvokaten en redegjørelse for påtalepraksis. Riksadvokaten hadde i et rundskriv av 19. mars 1998 til samtlige statsadvokatembeter, som han henviser til i brevet til departementet, bedt statsadvokatene vise rettsutviklingen på dette området særlig oppmerksomhet. I rundskrivet heter der bl.a.: ” Ved vurderingen av om straffeloven § 239 skal anvendes i tillegg til vtrl. § 3 , må det som ett av flere relevante momenter kunne vektlegges om de objektive og subjektive omstendigheter er slik at det fremstår som rimelig at man fra samfunnets side knytter den alvorlige karakteristikken ”uaktsomt drap” til handlingen”. I brevet til Justisdepartementet uttaler Riksadvokaten dessuten at han mener det er vanskelig ” å belaste en hverdagsbilist med tiltale for uaktsomt drap, dersom uaktsomheten er av en karakter som alle førere må erkjenne at en gjør seg skyldig i fra tid til annen”. Ot. prp. nr. 46 støtter opp om disse uttalelsene til Riksadvokaten (s. 65-66). Lovgiver er enig i at enhver uaktsomhet ikke bør medføre domfellelse etter strl. § 239. I brevet til Justisdepartementet fra Riksadvokaten ble det redegjort for i hvilke tilfeller påtalemyndigheten tar ut tiltale for uaktsomt drap. Det uttales i Ot.prp.nr. 46 at denne praktiseringen av aktsomhetsnormen bør være retningsgivende for å fastlegge hvor grensene går i forhold til strl. § 239:

” Departementet er av den oppfatning at påtalemyndighetens praktisering av aktsomhetsnormen i § 239, slik den er redegjort for innledningsvis, er hensiktsmessig.

Et påtaledirektiv om dette, og med Stortingets tilslutning på grunnlag av proposisjonen her, vil reelt sett bli bestemmende for rettstilstanden” (s. 66). Påtalemyndighetens praksis blir behandlet nedenfor.

4.2.3.1 Riksadvokatens prinsipputtalelse

Vi skal i første omgang se litt nærmere på prinsipputtalelsen fra riksadvokaten, og som er blitt fulgt opp av lovgiver og Høyesterett³⁰, om 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*”. Nå tror jeg dessverre at de aller fleste bilførere fra tid til annen begår relativt grove feil i trafikken, men som ikke får konsekvenser og som i hvert fall ikke medfører en dødsfølge. Skulle man derfor tolke denne uttalelsen på ordet ville det nok føre galt av sted. Strengt tatt gir denne setningen oss ikke alt for mye å bygge på. At den er et utslag av et ønske om at aktsomhetsnormen i § 239 ikke skal ramme de laveste og minst graverende tilfellene av uaktsomhet er på det rene. Men utover dette gir ikke formuleringen oss særlig veiledning i å kartlegge innholdet av den nye aktsomhetsnormen.

Et viktig spørsmål er hva som ligger i begrepet ”hverdagsbilist”? Er det her ment å trekke et skille mot yrkessjåfører slik som trailersjåfører, buss – og drosjesjåfører, trikke – og togkonduktører m.v.? Innbefattes ikke disse av den lempede aktsomhetsnormen? Forarbeidene gir ikke noe svar på dette. I juridisk teori³¹ har det blitt hevdet at den nye aktsomhetsnormen ikke omfatter yrkessjåfører. Hartmann mener man kan trekke en slik slutning ut i fra avgjørelsen i Rt. 2002 s. 709. En 22 år gammel mann ble funnet skyldig i overtredelse av strl. § 239 og vtrl. § 3. Mannen hadde kjørt en lastebil til tross for at han var så trøtt og sliten at han ikke var skikket til å kjøre. Lastebilen kom over i motgående kjørefelt og kolliderte med en personbil slik at føreren av denne ble drept. Det uttales av førstevoterende: ”*Det faktum flertallet (i lagmannsretten) har beskrevet, viser at det ikke er tale om en slik mindre uaktsomhet som bilførere flest gjør seg*

³⁰ Jfr. bl.a. Rt. 2002 s. 190.

skyldig i fra tid til annen. Det dreier seg om tilsidesettelse av et grunnleggende krav til enhver sjåfør, et krav som skjerpes for yrkessjåfører i tunge biler, hensett til den økte risiko for alvorlige skader som kjøretøyene medfører”. ”Kravet” det henvises til her er å være tilstrekkelig uthvilt og opplagt når man setter seg bak rattet. Det at kravet til aktsomhet øker når man kjører en bil med større skadepotensiale enn vanlig, en såkalt ”tung bil”, er derimot helt naturlig og innebærer ikke i seg selv at man snakker om to forskjellige aktsomhetsnormer. Men i og med at Høyesterett her sier at aktsomhetsnormen skjerpes for ”yrkessjåfører med tunge biler”, og ikke andre med tunge biler kan det virke som det oppstilles to forskjellige aktsomhetsnormer – en for hverdagsbilister og en for yrkessjåfører. På den annen side er det nesten bare yrkessjåfører som kjører tunge biler av den type det her var snakk om. Hvorvidt Høyesterett av den grunn har vært veldig bevisst i sin formulering kan nok være noe tvilsomt. Det kan like gjerne tenkes at førstevoterende egentlig mente førere av biler med ekstra stort skadepotensiale generelt. Det klare utgangspunktet ved en uaktsomhetsvurdering er, som nevnt under punkt 3.2, at den objektive norm for forsvarlig opptreden ikke er strengere selv om man har spesielle forutsetninger utover det vanlige for å mestre en situasjon. Yrkessjåfører må som regel anses å ha slike forutsetninger i forhold til bilkjøring. På bakgrunn av dette prinsippet kan jeg vanskelig se at man kan operere med to forskjellige aktsomhetsnormer knyttet til behandling av motorkjøretøyer, slik at yrkessjåfører fortsatt skal vurderes etter den gamle og strengere aktsomhetsnormen, mens hverdagsbilistene bedømmes etter den nye og lempede normen.

4.2.3.2 Påtalemyndighetens praksis

Oversikten over påtalemyndighetens praksis vedrørende strl. § 239, som riksadvokaten redegjorde for i brev av 29. mars 2000 til Justisdepartementet, er todelt. Det redegjøres først for hvilke typetilfeller som regelmessig medfører tiltale for uaktsomt drap og så fremstilles det i hvilke situasjoner man nøyer seg med tiltale kun etter vtrl. § 3. Denne listen over tiltalekriterier kan ikke anses som uttømmende, jfr. ord som ”regelmessig”

³¹ Jfr. Hartmann i Tidsskrift for strafferett 2002 s. 261.

og ”oftest”. Listen over situasjoner som regelmessig medfører tiltale for uaktsomt drap er som følger:

- (1) - ”Fører har vært alkoholpåvirket eller sovnet ved rattet.”
- (2) - ”Fører har holdt en markant for høy hastighet ut fra de rådende kjøreforhold.”
- (3) - ”Fører har vist mangel på aktsomhet i situasjoner som påkaller en særlig aktpågivenhet som f. eks. passering av fotgjengerfelt, buss som har stanset på holdeplass, små barn i vegbanen m.v.”
- (4) - ”Det gis ingen forklaring på hvorfor fører ikke i tide er blitt oppmerksom på eller har innrettet seg på åpenbare faremomenter (markant ubevisst uaktsomhet).”
- (5) - ”Fører har bevisst tatt en sjanse.”
- (6) - ”Fører har konsentrert sin oppmerksomhet om forhold som er føringen uvedkommende.”

Det heter videre i brevet fra riksadvokaten:

”Ulykker som kun blir irettesført med tiltale etter vtrl. § 3 vil på den annen side oftest høre hjemme i en av følgende grupper ”:

- (7) - ”Det kan gis en forstandig forklaring på hvorfor fører ikke i tide er blitt oppmerksom på faremomenter, f. eks. at det er særlig glatt på den aktuelle strekning.”
- (8) - ”Ekstraordinær eller ulovlig trafikkatferd fra den forulykkede utgjør et sentralt ledd i årsaksrekken.”
- (9) - ”Fører har i et komplisert trafikkbilde kortvarig feilfordelt sin oppmerksomhet om trafikkrelevant, men ikke den mest sentrale informasjon.”

De tilfellene som er nevnt i forbindelse med tiltale etter vtrl. § 3 er ikke ment som noen fullstendig liste over når det tas ut tiltale etter denne bestemmelsen, men som et bilde av

hvilke situasjoner som rammes av vtrl. § 3 og ikke strl. § 239. De typetilfellene som faller inn under strl. § 239 rammes også av vtrl. § 3. Listene må således leses i sammenheng. Situasjonene i punkt (7), (8) og (9) kvalifiserer etter påtalemyndighetens oppfatning ikke til tiltale for uaktsomt drap.

De sakene hvor føreren har vært ruspåvirket eller sovnet bak rattet (1) er det ikke så mye å si om. Er det årsakssammenheng mellom ruspåvirkningen eller søvnen og dødsfølgen rammes man av strl. § 239. Det eneste unntaket man her kan tenke seg er hvis rusen eller det at man sovnet er uforskyldt. Noen har f. eks. lurt i en person sovetabletter før han skulle ut å kjøre.

Situasjonene som er nevnt i henholdsvis i punkt (2) og (5) knytter seg begge til den bevisste uaktsomhet. Punkt (5) tar generelt for seg alle tilfeller hvor noen bevisst har tatt en sjanse, mens punkt (2) nevner høy hastighet som et konkret eksempel. Dette trekker klart i retning av at hva angår den bevisste uaktsomheten har ikke aktsomhetsnormen blitt lempet. Mangel på hensynsfullhet skal altså bedømmes på samme måte som tidligere (se også det som ble sagt om bevisst uaktsomhet i punkt 3.3). Punkt (8) kan derimot tyde på at i den grad også den forulykkede har opptrådt uaktsomt kan man ikke straffes etter § 239. Her kan det se ut som riksadvokaten har blandet sammen spørsmålet om uaktsomhet foreligger med spørsmålet om årsakssammenheng. Når det benyttes formuleringen "*et sentralt ledd i årsaksrekken*" er det noe uklart hva som menes. I den grad man her mener at ulykken hadde inntrådt selv om gjerningspersonen hadde handlet aktsomt er det helt riktig at man ikke skal dømmes. Da mangler tilstrekkelig årsakssammenheng. Hvis man derimot har ment at selv om årsakssammenheng foreligger, må aktsomhetsnormen lempes der også offeret kan bebreides for sin handlemåte, mener jeg påtalemyndigheten tar feil. Det er gjerningsmannens uaktsomhet man vil straffe og den blir ikke noe mindre selv om den forulykkede også har handlet uaktsomt. Dette er også lagt til grunn i Høyesterettspraksis, jfr. Rt. 2001 s. 115 og Rt. 2001 s. 890 og juridisk teori³². Selv om man bevisst har tatt en risiko er det derimot ikke sikkert at uaktsomheten omfatter dødsfølgen, jfr. Rt. 2002 s. 1139.

³² Jfr. Hartmann i tidsskrift for strafferett s. 244 (på s. 256).

Punkt (4) og (7) er mer et utslag av bevisspørsmål enn jus. Hvis tiltalte ikke kan gi en forklaring på hvorfor han har oversett åpenbare faremomenter trekker det i retning av en markant, og kanskje også grov, ubevisst uaktsomhet. Selv om det er påtalemyndigheten som har bevisbyrden i straffesaker, har tiltalte en vanskelig sak hvis han ikke kan gi en fornuftig forklaring på hvorfor han handlet som han gjorde. Nå er det ikke sånn at man slipper straff etter § 239 bare man kan forklare hvorfor man handlet uaktsomt. I punkt (7) gis det uttrykk for at man må ha en "forstandig forklaring" og i motsetning til punkt (4) gjelder kun punkt (7) uoppmerksomhet vedrørende "*faremomenter*" og ikke "*åpenbare faremomenter*". Punkt (4) relaterer seg altså til situasjoner der det i større grad kunne forventes at tiltalte innrettet seg etter faremomentene. Med uttrykket "*forstandig forklaring*" må menes en forklaring som tilfredsstillende kriteriene i den lempede aktsomhetsnormen og som påtalemyndigheten ikke har noen grunn til å tvile på selv etter en etterforskning. Det betyr dog ikke at ikke gjerningsmannen kan ha opptrådt mer graverende enn det etterforskningen viser.

Punkt (3) viser at lempingen av aktsomhetsnormen ikke knytter seg til de trafikktilfellene som krever en særlig aktpågivenhet, typisk passering av barn i veibanen, fotgjengeroverganger eller en buss som har stanset på en holdeplass. I disse situasjonene opprettholdes den strenge normen som også benyttes ved tolkningen av vtrl. § 3. Det som er sagt om aktsomhetsnormen i vtrl. § 3 i punkt 4.1.1.1 (små barn i vegkanten), 4.1.1.2 (gangfelt) og 4.1.1.3 (rygging) ovenfor har således fremdeles gyldighet også i forhold til aktsomhetsnormen i strl. § 239. I Ot.prp.nr.46 nevnes det et eksempel som lovgiver i motsetning til tidligere rett ikke mener bør falle inn under § 239. En bilfører som en kort stund tar oppmerksomheten bort fra veien for å regulere varmeapparatet i bilen med den følge at noen blir drept bør ikke straffes for uaktsomt drap. Men sett i sammenheng med det som følger av påtalepraksis, punkt (3), kan dette ikke gjelde i de tilfellene hvor f. eks. en bilist nærmer seg et gangfelt eller skal passere et barn i vegkanten. I disse situasjonene må føreren knytte all sin oppmerksomhet mot henholdsvis barna og gangfeltet og ikke bry seg om varmeapparatet eller stereoanlegget overhodet.

4.2.3.3 Hva er innholdet av den lempede aktsomhetsnorm?

Påtalemyndighetens praksis og Ot.prp.nr.46 (2000-2001) viser tydelig at det er i forhold til den ubevisste uaktsomheten at aktsomhetsnormen i strl. § 239 et stykke på veg lempes. Et øyeblikks uoppmerksomhet eller feilfordeling av oppmerksomhet i trafikken skal ikke uten videre føre til domfellelse for uaktsomt drap slik det var tidligere. I odelstingsproposisjonen nevnes først eksempelet med bilføreren som skrur på varmeanlegget og deretter uttales det (på s. 66): *” 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. Risikoen for at bilen foran brått vil sette ned farten, eller for selv å komme over i motgående kjørefelt, må tas i betraktning”*.

Disse uttalelsene samsvarer ikke helt med punkt (6) i påtalemyndighetens liste hvor det gis uttrykk for at man i utgangspunktet tar ut tiltale for uaktsomt drap der uoppmerksomheten knytter seg til forhold som er kjøringen uvedkommende. Det vil jo også en regulering av varmeapparatet i bilen være. Det avgjørende må være hvorvidt uoppmerksomheten knytter seg til et enkelt håndgrep eller om handlingen er mer komplisert enn dette. Et eksempel som kan vise forskjellen er hvor en bilfører skal sette på en cd eller kassett som ikke allerede står i spilleren, men som må hentes frem fra hanskerommet, tas ut av etuiet og settes i spilleren. Skjer det en ulykke på grunn av at føreren er opptatt med dette kan man straffes etter strl. § 239 også etter lovendringen. Står derimot cd-platen allerede i spilleren slik at man bare behøver å skru på musikkanlegget å trykke på ”play”, men dette medfører en dødsulykke siden oppmerksomheten tas bort fra trafikkbildet en kort stund, skal det mye til for at man dømmes for uaktsomt drap etter den nye aktsomhetsnormen. Hvilket trafikkbildet man befinner seg i vil dog selvfølgelig spille en rolle for uaktsomhetsvurderingen. Som nevnt i forarbeidene vil den uoppmerksomheten man tillater en bilfører avhenge av flere faktorer som f. eks. bilens hastighet, lysforhold, mye eller lite trafikk og uoversikteligheten i trafikkbildet. Og som nevnt vil man i enkelte situasjoner, typisk

kjøring nær gangfelt eller barn, kanskje ikke tillate uoppmerksomhet overhodet (se punkt (3) i oversikten over påtalemyndighetens praksis).

I Rt. 2002 s. 190 var saksforholdet at en kaptein i den norske KFOR – styrken i Makedonia hadde kollidert med en motgående bil med den følge at fire personer mistet livet. Han var tiltalt for brudd på både vtrl. § 3 og strl. § 239. Ulykken skyldtes at kapteinen hadde misforstått trafikkbildet og kjørt mot kjøreretningen. Han ble frikjent for uaktsomt drap i lagmannsretten fordi trafikkbildet og skiltingen på stedet var særdeles uoversiktlig og villedende. Høyesterett var ikke enig i denne vurderingen og opphevet dommen. Førstevoterende uttalte seg først generelt om dagens rettstilstand: ” *Det fremgår av de lovforarbeider som her er gjengitt, at meningen har vært å lempe noe på bindingen mellom aktsomhetsnormen i strl. § 239 og aktsomhetsnormen i vtrl. § 3. Denne endring er imidlertid ikke kommet til uttrykk i den nye lovteksten, og lovendringen kan – isolert betraktet – vanskelig oppfattes som en presisering i den retning som forarbeidene gir uttrykk for. Siden det imidlertid her er tale om å foreta en lemping av aktsomhetsnormen i forhold til tidligere praksis og dette også har fått tilslutning fra en enstemmig justiskomitee, finner jeg at de forutsetninger som er lagt til grunn i forarbeidene må bli retningsgivende for rettspraksis. Det fremstår likevel som uklart hvor langt lovendringen har ment å lempe på aktsomhetskravet i § 239, ut over henvisningen til riksadvokatens påtalepraksis og en mer generell avgrensning mot uaktsomhet ” av en slik karakter som alle førere må erkjenne at en gjør seg skyldig i fra tid til annen”. Meningen må særlig antas å være å avgrense mot saksforhold av den type som er omtalt i Rt. 1990 s. 1021 og Rt. 1991 s. 216*”.³³ Vedrørende de konkrete saksforhold ble det konkludert med: ” *Selv om skiltingen burde ha vært bedre, og det er opplyst at andre har feiltolket trafikkbildet på samme måte som B gjorde, finner jeg at hans kjøring ikke var i den lave uaktsomhetskategori lovendringen er tenkt å omfatte. Det dreier seg ikke om et øyeblikks uoppmerksomhet eller feilfordeling av oppmerksomheten, som erfaringsmessig er noe alle bilister kan gjøre seg skyldig i, men om en vedvarende feilvurdering av trafikkbildet i en situasjon der han hadde både tid og mulighet til å handle annerledes.*”

³³ Det samme utgangspunktet er lagt til grunn i Rt. 2002 s. 709 og Rt. 2002 s. 1139.

Premissene i Rt. 2002 s. 190 slår altså fast det samme utgangspunktet som forarbeidene og påtalemyndighetens praksis at uaktsomheten ikke rammes hvis den består i uoppmerksomhet eller feilfordeling av oppmerksomhet og er av meget kort varighet.

Både i Rt. 2002 s. 190 og Ot.prp.nr.46 nevnes avgjørelsene i Rt. 1990 s. 1021 og Rt. 1991 s. 216 som eksempler på uaktsomhet i trafikken som lovgiver i dag mener ikke bør rammes av strl. § 239. For å kartlegge det nærmere innholdet av aktsomhetsnormen er det derfor hensiktsmessig å se litt nærmere på disse sakene.

I Rt. 1990 s. 1021 var saksforholdet at en bilist, som om morgenen kom kjørende i kø på E 18, hadde kjørt inn i bilen foran seg og tatt livet av en av passasjerene i denne. Bilføreren hadde holdt en fart på ca. 70-80 km/t, altså godt under fartsgrensen, men festet for mye av oppmerksomheten på en motorsyklist som kom fort inn fra en tilførselsveg på høyre side slik at han ikke i tide ble oppmerksom på oppbremsing i køen foran. Han ble i herredsretten tiltalt for overtredelse av strl. § 239 og vtrl. § 3, men kun domfelt for brudd på vtrl. § 3. Høyesterett var uenige i lovanvendelsen og avsa en fellende dom også for uaktsomt drap. Etter deres oppfatning krevde den aktuelle trafikksituasjonen, kjøring i kø i en slik hastighet, en særlig oppmerksomhet fra førerens side og det kunne bebreides han at han feilfordelte sin oppmerksomhet på motorsyklisten.

I Rt. 1991 s. 216 var en lastebilsjåfør tiltalt for overtredelse av både vtrl. § 3 og strl. § 239. Han skulle svinge til venstre i et vegkryss og kolliderte da med en personbil som kom fra høyre i motgående kjørebane og som han hadde vikeplikt for. Tiltalte hadde foretatt svingen i forsvarlig hastighet, rundt 30 km/t, mens bilen som kom fra høyre kjørte fortere enn tillatt, rundt 70 km/t i 50-sone, og kom derfor meget brått på han. Føreren av lastebilen hadde av en eller annen grunn ikke blitt oppmerksom på den andre bilen noe som kunne skyldes at sollyset gjorde det vanskelig å se. Tiltalte ble domfelt etter begge bestemmelsene i herredsretten og Høyesterett forkastet anken.

Førstevoterende uttalte (s. 217): ” Som herredsretten finner jeg det ikke tvilsomt at domfelles forhold rammes av strl. § 239 og vtrl. § 3. Han utviste ikke tilstrekkelig oppmerksomhet da han startet svingningen uten å forvise seg om at det ikke kom biler

imot. Men domfeltes forhold må sies å ligge i det nedre sjikt for den uaktsomhet som rammes av strl. § 239 og vtrl. § 3 ”.

Saksforholdene i disse avgjørelsene er eksempler på opptreden i trafikken som mest sannsynlig ikke ville ha blitt rammet av den mildere aktsomhetsnormen etter lovendringen. Årsaken til dødsulykken var i dommen fra 1990 en bilførers kortvarige feilfordeling av oppmerksomheten. Dessuten var feilfordelingen av oppmerksomheten knyttet til annen trafikkrelevant informasjon, motorsyklisten som kom kjørende fra høyre, og ikke forhold som var kjøringen uvedkommende. Hadde derimot førerens uoppmerksomhet skyldtes håndtering av stereoanlegget kunne han nok blitt dømt for uaktsomt drap også etter dagens rettstilstand i og med at han kjørte rett bak en annen bil, jfr. eksempelet i Ot.prp.nr.46, og derfor burde holdt oppmerksomheten på trafikken rundt seg. I den andre saken inntraff ulykken grunnet bilistens kortvarige mangel på oppmerksomhet. Begge tilfellene er utvilsomt forhold som en hverdagsbilist må erkjenne at han gjør seg skyldig i fra tid til annen.

Den mildere aktsomhetsnormen knytter seg til den objektive delen av uaktsomhetsvurderingen. Det er den objektive normen for forsvarlig opptreden som er lempet (se punkt 3.2 og 3.3). Hvorvidt domstolene i dag er tilbøyelige til å legge større vekt på individuelle unnskyldningsgrunner når denne objektive normen først er brutt, og således la tiltaltes personlige forutsetninger få større betydning enn tidligere, er høyst tvilsomt. Ot.prp.nr.46 sier ingenting om dette. Det er dog vanskelig å tenke seg at Høyesterett først vil konstatere at en trafikant har overtrådt den nye lempede normen for forsvarlig atferd for deretter å frikjenne vedkommende grunnet en mildere vurdering av de individuelle unnskyldningsgrunnene. Med andre ord; den lempede aktsomhetsnormen gjør ikke at tiltalte får i både pose og sekk.

Man kan stille seg spørsmålet hvilken innvirkning den nye aktsomhetsnormen i strl. § 239 har på vurderingen av om uaktsomheten også omfatter dødsfølgen. Knytter den mildere aktsomhetsnormen seg bare til den forårsakende handling eller gjelder den også ved uaktsomhetsvurderingen i forhold til dødsfølgen. Dette kommer ikke klart frem i forarbeidene, men i og med at dette ikke nevnes spesielt og alle eksemplene og drøftelsene i odelstingsproposisjonen bare refererer seg til den forårsakende handling,

kan det tyde på at den nye aktsomhetsnormen kun gjelder for denne. I så fall er det fortsatt tilstrekkelig for at dødsfølgen skal omfattes av uaktsomheten at man har innsett muligheten av en dødsfølge uten at det blir lagt til grunn en mildere norm ved denne vurderingen. En slik todelt aktsomhetsnorm kan nok bidra til forvirring.

Forutberegnelighetshensyn taler således imot en slik løsning ikke minst siden ordlyden ikke nevner noe om dette. Hartmann tar til ordet for en slik todelt aktsomhetsnorm³⁴ og begrunner dette med at forarbeidene kun behandler aktsomhetsnormen i forhold til den forårsakende handling og ikke sier noe om dødsfølgen. I Rt. 2002 s. 1139 drøftet Høyesterett om en bilfører som i for høy hastighet hadde kjørt ned og drept en mopedist hadde utvist uaktsomhet også i forhold til dødsfølgen. Førstevoterende ga uttrykk for at rettstilstanden er endret etter lovendringen, men sa ikke noe om hvorvidt dette kun gjelder ved uaktsomhetsvurderingen vedrørende selve handlingen. Høyesterett kom frem til at lagmannsretten hadde lagt til grunn en for streng norm ved vurderingen av om uaktsomheten omfattet dødsfølgen. Det er allikevel uklart om dette skyldtes en endret norm eller om Høyesterett bare var uenig med lagmannsretten i deres vurderinger innenfor den gamle og strengere aktsomhetsnormen. Det gjenstår derfor å se om den nye og mildere aktsomhetsnormen i strl. § 239 vil få anvendelse ikke bare på den forårsakende handlingen, men også på vurderingen av om uaktsomheten omfatter dødsfølgen.

Det kan oppsummeres med at aktsomhetsnormen i strl. § 239 er av en mildere art enn før lovendringen av 15. juni 2001 og at den ikke lenger går i ett med aktsomhetsnormen i vtrl. § 3. Endringen er dog ikke av omfattende karakter. I forhold til den bevisste uaktsomheten tyder det meste på at normen er som før og i forhold til den ubevisste uaktsomheten er det kun kortvarig uoppmerksomhet eller feilfordeling av oppmerksomheten som gir grunnlag for en mildere vurdering. Den mer konkrete avgrensningen må trekkes opp av rettspraksis i de sakene de får for hånden. Det er fortsatt for tidlig å si hvor langt Høyesterett vil gå i en mildere bedømmelse av trafikkovertredere tiltalt for uaktsomt drap.

³⁴ Jfr. Hartmann i Tidsskrift for strafferett s. 262.

Litteraturliste

Bøker, artikler mm:

- Andenæs** Andenæs, Johs. Alminnelig strafferett. 4. utg. 3. opplag. Oslo, 1999
- Andenæs i LoR 1996** Andenæs, Johs. Lov og praksis om uaktsomt drap - særlig i trafikkulykker. I: Lov og rett 1996, s. 294-305.
- Andenæs og Bratholm** Andenæs, Johs og Anders Bratholm. Spesiell strafferett, utvalgte emner. 3.utg. 4.opplag. Oslo, 2000
- Boe** Boe, Erik. Innføring i juss. 1.utg. Oslo, 1996
- Bjørnvik i JV 1999** Bjørnvik, Arve Martin. Uaktsomhet som skyldkrav i strafferetten. I: Jussens Venner 1999, hefte 4, 224-241
- Eskeland** Eskeland, Ståle. Strafferett. 1.utg. Oslo, 2000

**Hartmann i Tidsskrift
for strafferett 2002**

Hartmann, Carl Graff. Straffbar uaktsomhet –
noen problemstillinger i tilknytning til saker om
uaktsomt drap. I: Tidsskrift for strafferett nr.3,
2002 s. 244-263

Lødrup

Lødrup, Peter. Lærebok i erstatningsrett. 3.utg.
Oslo, 1995

Olsen

Olsen, Leif N. Vegtrafikkloven med
kommentarer. 2.utg. Autoriserte Trafikkskolers
Landsforbund, 2001

Paulsen

Paulsen, Hilde E. Forholdet mellom
vegtrafikkloven § 3 og straffeloven § 239 –
en redegjørelse for anvendelsen av vtrl. § 3 og
strl. § 239 på dødsulykker i trafikken.
Særavhandling nr. 66, 1995, Institutt for
rettsvitenskap ved Universitetet i Tromsø

Torgersen og Engstrøm

Torgersen, Rolf N. og Bjørn Engstrøm.
Vegtrafikkloven og trafikkreglene med
Kommentarer. 3.utg. Oslo, 1998

Forarbeider, etterarbeider:

Ot.prp. nr.46

Ot.prp. nr.46 (2000-2001). Om lov om endringer i straffeloven av 15. juni 2001

Innst.O.nr.113

Innst.O.nr.113 (2000-2001). Om lov om Endringer i straffeloven av 15. juni 2001

NOU 1992:23

NOU 1992:23. Utkast til ny straffelov

St.meld.nr.23

St.meld.nr.23 (1991-1992). Om bekjempelse av kriminalitet

Innst.S.nr.192

Innst.S.nr.192 (1991-1992). Om bekjempelse av kriminalitet

Lovregister:

Grunnloven (lov av 17. mai 1814)

§ 96

Lov av 22. mai 1902 nr. 10, Almindelig borgerlig Straffelov (straffeloven)

§ 40

§ 42

§ 62

§ 63

§ 148

§ 151

§ 185

§ 192

§ 196

§ 197
§ 233
§ 239
§ 271 a
§ 352
§ 387
§ 407
§ 422

Lov av 18. juni 1965 nr.4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven)

§ 3
§ 5
§ 6
§ 9
§ 13
§ 18
§ 31

Lov av 13. juni 1969 nr. 26 (skadeserstatningsloven)

§ 1-1

Lov av 22. mai 1981 nr. 25 (straffeprosessloven)

§ 33
§ 38
§ 51
§ 63
§ 70
§ 252
§ 315

Lov av 5. juni 1987 nr. 26 (brannvernloven)

§ 13

Domsregister:

Rt. 1948 s. 963

Rt. 1952 s. 301

Rt. 1962 s. 232

Rt. 1963 s. 744

Rt. 1963 s. 890

Rt. 1965 s. 777

Rt. 1969 s. 397

Rt. 1969 s. 1349

Rt. 1970 s. 1121

Rt. 1970 s. 1235

Rt. 1973 s. 489

Rt. 1974 s. 246

Rt. 1975 s. 852

Rt. 1977 s. 1299

Rt. 1978 s. 1303

Rt. 1980 s. 360

Rt. 1983 s. 1222

Rt. 1983 s. 1458

Rt. 1985 s. 12

Rt. 1985 s. 16

Rt. 1986 s. 386

Rt. 1986 s. 678

Rt. 1986 s. 1364

Rt. 1987 s. 655

Rt. 1989 s. 466

Rt. 1990 s. 1021

Rt. 1991 s. 196

Rt. 1991 s. 216

Rt. 1991 s. 678

Rt. 1991 s. 888

Rt. 1992 s. 810
Rt. 1992 s. 1050
Rt. 1995 s. 668
Rt. 1995 s. 1685
Rt. 1996 s. 884
Rt. 1997 s. 1764
Rt. 1999 s. 1985
Rt. 2000 s. 1788
Rt. 2001 s. 115
Rt. 2001 s. 890
Rt. 2002 s. 190
Rt. 2002 s. 709
Rt. 2002 s. 1139