

# **Straffelovens §239, uaktsomme drap i trafikken**

Bestemmelsens utvikling og fremtid

Kandidatnr: 324

Veileder: Olav Helge Thue

Leveringsfrist: 25 april 2003

Til sammen 16285 ord

( \* se <http://www.jus.uio.no/sekr/studieinformasjon/fagsider/spesialoppgave/> )

14.05.2003

# Innholdsfortegnelse

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
| <b>1</b> | <b><u>INNLEDNING:</u></b>  | <b>1</b>  |
| 1.1      | AVGRENSNING AV OPPGAVEN.   | 2         |
| 1.1.1    | HVORDAN OPPGAVEN ER BYGD OPP   | 2         |
| <b>2</b> | <b><u>HISTORIEN:</u></b>   | <b>3</b>  |
| 2.1      | MEDIA  | 14        |
| <b>3</b> | <b><u>STRAFFELOVENS §239:</u></b>                                    | <b>18</b> |
| 3.1      | HVA ER UAKTSOMHET?   | 18        |
| 3.1.1    | BEVISST UAKTSOMHET   | 20        |
| 3.1.2    | UBEVISST UAKTSOMHET  | 20        |
| 3.2      | NÅR FORELIGGER UAKTSOMHET?   | 22        |
| 3.2.1    | DEN OBJEKTIVE AKTSOMHETSVALDERINGEN                                  | 22        |
| 3.2.2    | DEN SUBJEKTIVE AKTSOMHETSVALDERING                                   | 23        |
| 3.2.3    | SELVFORSKYLDT RUS:   | 25        |
| 3.3      | ÅRSAKSSAMMENHENG:  | 26        |
| 3.4      | DØDSFØLGEN:  | 27        |
| 3.5      | MEDVIRKNING:   | 30        |
| 3.5.1    | NÅR SJÅFØREN IKKE ER FORVOLDER                                       | 31        |
| 3.5.2    | STRAFFELOVKOMMISJONENS FORSLAG:                                      | 31        |
| <b>4</b> | <b><u>STRAFFEUTMÅLING FOR OVERTREDELSE AV STRAFFELOVENS §239</u></b> | <b>31</b> |
| 4.1.1    | PÅTALEUNNLATELSE, STRPL.§69, 1 LEDD (OPPORTUNITETSPRINSIPPET):       | 34        |
| 4.1.2    | BETINGET FENGSEL:  | 37        |
| 4.1.3    | FORHOLD VED AVDØDE:  | 38        |
| 4.1.4    | ANDRE FORHOLD:   | 39        |
| <b>5</b> | <b><u>PROSESSUELLE SPØRSMÅL:</u></b>                                 | <b>41</b> |
|          | OFFENTLIG PÅTALE:  | 41        |

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
| <b>6</b> | <b><u>ANDRE LANDS PRAKSIS:</u></b>                           | <b>43</b> |
| <b>7</b> | <b><u>DOLUS EVENTUALIS</u></b>                               | <b>44</b> |
| 7.1      | DEN POSITIVE INNVILGELSESTEORI                               | 44        |
| 7.2      | GJERNINGSMANNEN HAR HANDLET I TILLIT TIL AT DET SKAL GÅ GODT | 45        |
| 7.3      | DEN HYPOTETISKE INNVILGELSESTEORI                            | 45        |
| 7.4      | SKILLET MELLOM DOLUS EVENTUALIS OG BEVISST UAKTSOMHET        | 46        |
| 7.5      | GENERELT   | 46        |
| <b>8</b> | <b><u>LITTERATURLISTE</u></b>                                | <b>50</b> |

## **1 INNLEDNING:**

Almindelig borgerlig Straffelov (straffeloven) av 22 mai 1902 nr. 10, §239 er å finne i lovens kap. 22, som omhandler forbrytelser mot liv, legeme og helbred, og er følgelig blant de mest alvorlige straffebud i vår lovgivning. Bestemmelsen rammer den som uaktsomt forvolder et annet menneskes død.

Det sentrale hensyn bak strl. §239 er å verne det rettsgodet vi setter høyest, nemlig livet. Bestemmelsen lyder:

Den som ved Uagtsomhed forvolder en andens Død, herunder ved bruk av motorvogn, straffes med Fængsel indtil 3 Aar eller under særdeles skjærpene Omstændigheter indtil 6 Aar. Under særdeles formildende Omstændigheder kan Bøder anvendes.

De aller fleste saker etter strl.§239 gjelder uaktsomt drap med motorvogn, de såkalte ”bildrap”.

De få tilfellene som gjelder jakt, sprengninger, medisinsk behandling og andre særlige tilfeller faller utenfor denne fremstillingen.

Strl.§239 er en generell bestemmelse som rammer den som forvolder uaktsomt drap, uavhengig av måten drapet blir begått på, men i denne fremstillingen er det altså bare uaktsomme drap forvoldt ved bruk av motorvogn som vil bli behandlet.

Vegtrafikkloven (vtrl) 18 juni 1965 nr.4, §3 anvendes ofte i sammenheng med strl.§239 fordi bestemmelsene har til dels sammenfallende anvendelsesområde. Man kan si at strl.§239 fanger opp de mest alvorlige trafikkulykker, mens vtrl.§3 fanger opp de ikke fullt så alvorlige.

Vtrl.§3 kan karakteriseres som en grunnregel i veitrafikkretten, og den inneholder den prinsipielle hovedbestemmelse eller grunnregel for all veitrafikk.

Den er en generell aktsomhetsbestemmelse som gir påbud om at enhver som ferdes i trafikken skal være hensynsfull, aktpågivende og varsom. (De andre bestemmelsene i

vtrl. og i forskriftsverket som gir trafikkanter plikter og rettigheter, kan stort sett ses som presiseringer av det alminnelige aktsomhetspåbud i vtrl.§3)

Vtrl.§3 bygger på de viktigste målsettinger som ligger til grunn for vegtrafikklovgivningen, nemlig hensynet til trafikksikkerheten og hensynet til effektiv og smidig trafikkavvikling.

Siden anvendelsesområdet til strl.§239 og vtrl.§3 ligger så tett opp mot hverandre, kommer jeg til å bruke vtrl.§3 i noen sammenhenger som et sammenlikningsgrunnlag i den videre drøftelsen.

## 1.1 Avgrensning av oppgaven.

Det er skrevet mye om strl.§239, så i tillegg til en ”vanlig” drøftelse av strl.§239 har jeg forholdsvis grundig tatt for meg bestemmelsens historiske utvikling. Dette for å belyse en side ved bestemmelsen som ikke tidligere har vært gjenstand for særlig undersøkelse.

I dette bildet spiller media en ikke ubetydelig rolle, noe som også tas opp.

Strl.§239 er en bestemmelse som stort sett har vært likelydende hele tiden, men som har vært praktisert forskjellig. Aktsomhetskravet har variert og jeg ønsker blant annet med den historiske utviklingen å belyse hvorfor og hvordan dette er skjedd.

Medias vinklinger har forandret seg med lovutviklingen. Før lovendringen i 1988 brukte media mye plass på ”offeret”, mens de etter endringen viet gjerningsmannen plass.særlig i de tilfellene der følelsesmessig nært forhold

Om eller hvordan blant annet dette kan ha hatt betydning for rettsutviklingen blir tatt opp i kapittel 2.

### 1.1.1 Hvordan oppgaven er bygd opp

Strl.§239 har endret seg gjennom tiden. Flere faktorer har spilt inn.

De viktigste endringene og forklaringene på dem tar jeg opp i begynnelsen av oppgaven under kapittelet historien. Her skriver jeg også kort om medias mulige rolle i endringene.

Grunnen til at jeg har vektlagt historien i den grad jeg har, har sammenheng med historiens helt grunnleggende betydning for bestemmelsens innhold og mening.

I oppgavens hoveddel tar jeg for meg strl.§239 med hovedvekt på aktsomhetsbegrepet.

Som en slags de lege ferenda vurdering, har jeg tatt for meg spørsmålet om dolus eventualis i større grad bør brukes i de mest alvorlige sakene. Dette er belyst med eksempler.

## **2 HISTORIEN:**

Som en innledning på dette kapittelet ønsker jeg med konkrete eksempler å vise at det har vært en utvikling av strl.§239. Jeg tar for meg tre dommer. En dom avsagt før endringen i 1988, en dom fra 1992, og en domsavgjørelse avsagt etter siste endring i 2001.

Dette som en innledning og et bakteppe til den historiske drøftelsen.

En aktsomhetsvurdering vil være påvirkelig av svingninger i tiden.

Dette har sammenheng med den store grad av skjønnsutøvelse som ligger i en slik vurdering. Holdningsendringer som følger av tiden og utviklingen vil derfor kunne avspeiles i en vurdering av hva som skal betegnes som uaktsomt. En av fordelene med å bruke slike skjønnsmessige begreper i lovgivningen er nettopp at disse begrepene vil kunne tilpasse seg endringer i tiden. Men det er også ulemper med dette, idet selv en gradvis endring vil kunne gå på bekostning av forutberegneligheten, og dermed også rettsikkerheten.

For strl.§239 sin del har vi opplevd flere slike ”svingninger” i aktsomhetsvurderingen. Før lovendringen i 1988, ble det lagt en forholdsvis mild aktsomhetsvurdering til grunn, mens vi etter endringen opplevde en aktsomhetsvurdering som var så streng at det i stortingsmeldingen fra årsskiftet 1991-1992 om bekjempelse av kriminalitet, ble sagt at pendelen muligens var svingt for langt i saker om strl.§239. Selv den minste uoppmerksomhet fra føreren kunne føre til påtale og dom for uaktsomt drap.

Etter lovendringen i 2001 er det grunn til å tro at vi har fått en aktsomhetsnorm som ikke er fullt så streng som den var før siste endring.<sup>1</sup>

Å si noe konkret om graden av skjerpelse og svingninger, og om virkningen av dette i det enkelte tilfelle, lar seg vanskelig gjøre, men for å belyse dette litt har jeg lyst til å trekke frem noen dommer som jeg synes gir en liten pekepinn på utviklingen.

Den første dommen er fra Rt.1976 s.1284.

En mann var satt under tiltale etter vtrl.§3 for å ha kjørt på og drept et lite barn. Ulykken skjedde i oktober, på dagtid, men veibanen var noe isete og glatt, og tiltaltes bil var uten pigger på forhjulene. Tiltalte ble i en avstand av ca. 200 meter oppmerksom på to barn, som han anslo til å være i underkant av 12 år. Barna sto noe utenfor veikanten på venstre side i hans kjøreretning. De sto forholdsvis rolig, og barnet som sto nærmest tiltalte hadde ansiktet vendt mot bilen. Han slo ned farten til ca. 60 km/t.

Førstevoterende, som talsmann for flertallet (3-2) uttalte:

”Etter min oppfatning måtte dette situasjonsbildet etterlate det inntrykk hos tiltalte at han uten risiko kunne kjøre forbi disse barna. Han måtte ha lov til å regne med så meget trafikkaktsomhet hos 12-åringer. Det kan da ikke være uforsvarlig av tiltalte at han ikke satte farten ytterligere ned. Slik jeg ser saken, kan jeg ikke tillegge det noen betydning at vegbanen var noe glatt, og at tiltalte var klar over det. Når ulykken skjedde, var det fordi det ene barnet, som viste seg å være bare 8 år gammelt, plutselig sprang ut i vegbanen. Jeg kan etter dette ikke se at tiltalte kan lastes for ikke å ha vært varsom nok eller for ikke i tilstrekkelig grad å ha satt ned farten ved passering av barn”,(s.1286).

Mindretallet mente at bilføreren på et tidligere tidspunkt burde ha avdempet farten ytterligere for å kunne avverge en ulykke ved mulig uventede bevegelser fra barnas side.

Så over til en dom gjengitt i Rt.1992 s.920<sup>2</sup>.

I denne saken ble gjerningsmannen domfelt i herredsretten for overtredelse av vtrl.§3 og strl.§239. Påtalemyndigheten anket over straffutmålingen, og domfelte motanket over blant annet lovanvendelsen.

---

<sup>1</sup> jfr. Rt.2002 s.190

<sup>2</sup> Det er kun et kort sammendrag av dommen i Norsk Rettstidende, men den finnes på Lovdata, Lnr.104B/1992, snr.113/1992

Forholdet var her at domfelte en dag i mars kom kjørende i sin lastebil. Ulykken skjedde på dagtid, og det var forholdsvis glatt på veien. På en avstand av ca. 300 meter ble domfelte oppmerksom på at det i en busslomme, på venstre side av veien, sto parkert to busser. Bussen nærmest veibanen var en bokbuss, den sto parkert slik at den så vidt kom inn i veibanen, og slik at døren for publikum, midt på bussen, vendte ut mot veibanen.

I det domfelte nærmet seg bokbussen, ble han oppmerksom på to barn, begge 6 år, som krysset veien mot bussen. Det ene barnet gikk inn i bussen, det andre ble stående på stigtrinnet. Domfelte holdt en fart av noe under 40 km/t. Plutselig kom det barnet som hadde gått inn i bussen ut igjen, hoppet direkte ut av bussen og inn i veibanen foran lastebilen og ble påkjørt og drept.

En enstemmig Høyesterett uttalte: ”Jeg ser den uaktsomhet som her er utvist som graverende. Domfelte skal passere en bokbuss. Han ser at det er små barn i og ved bokbussen, men reduserer likevel ikke hastigheten som var noe under 40 km/t. Det er høyst påregnelig at barn opptrer brått og uventet i trafikken, og her var det spesiell grunn til å være oppmerksom på risikoen. Risikoen for påkjørsel var for øvrig særlig stor på grunn av det forholdsvis glatte føret”.

Deretter idømte Høyesterett domfelte en staff på 6 måneders ubetinget fengsel.

Utfallet i disse to dommene ble svært forskjellig. I 1976-dommen var bilføreren kun tiltalt etter vtrl.§3 jfr.§31, men ble altså frifunnet idet flertallet i Høyesterett mente at han ikke hadde vært uaktsom. I 1992-dommen ble bilføreren domfelt både etter vtrl.§3 jfr. §31, og strl.§239, og ved ankebehandlingen over straffeutmålingen uttalte Høyesterett at bilføreren hadde utvist en graverende uaktsomhet.

Utfallet i de to dommene ble altså svært forskjellig, til tross for at de har et forholdsvis likt faktum. Noen forskjeller, som kan tenkes å ha betydning for aktsomhetsvurderingen, kan likevel nevnes. Hvis vi sammenligner de to dommene, så er det klart at føreren i 1976-dommen holdt større fart idet han kjørte frem mot barna, bilen hans var dårlig skodd på glatt vinterføre, og barna befant seg i veikanten.

I 1992-dommen var derimot det ene barnet gått inn i en buss som sto i veikanten, og det andre barnet sto på stigtrinnet og var på vei inn i bussen. Barna i 1992-dommen var yngre enn barna i 1976-dommen. Det er også et moment at bilen i 1992-dommen var en lastebil, og følgelig hadde et større skadepotensiale enn en vanlig personbil. Likevel



synes jeg at disse momentene, sett under ett, gjør tilfellene så like at vi kan se en endring i dommernes syn på aktsomhetsnormen.

Å finne eksempler etter lovendringen i 2001 er ikke lett, men lovgiver ønsket med endringen å markere at det skal en noe mer kvalifisert uaktsomhet til for å bli domfelt etter strl.§239 enn etter den strenge aktsomhetsnormen i vtrl.§3.

Dette kom for eksempel til uttrykk i dommen inntatt i Rt.2002 s.190 hvor det uttales at endringen har medført en viss lemping på ”bindinger mellom aktsomhetsnormen i straffeloven §239 og aktsomhetsnormen i vegtrafikkloven §3”.

Gradvise svingninger i aktsomhetsnormen er et problem når man skal bruke eksempler fra rettspraksis for å forsøke å fastlegge normen.

Det er begrenset med praksis etter siste lovendring (2001), men dom inntatt i Rt.2002 s.1139 belyser aktsomhetsnormen.

Saken gjaldt en mannlig bilist som i høy hastighet, på forkjørvei, kolliderte med en mopedist som ikke overholdt vikeplikten.

Gjerningsmannen hadde nylig foretatt en forbikjøring og holdt høy hastighet, nærmere presisert som minst mellom 110 og 120 km/t. Fartsgrensen på stedet var 80 km/t.

Vegstrekningen hadde god sikt både fremover langs veien og til sidene. Det var flere avkjørsler langs veien. Mopedisten kom fra en av disse, den var klart merket med vikeplikt. Det fremgår av lagmannsrettens dom at bilisten ble oppmerksom på mopedisten ca. 100 meter fra ulykkesstedet, men at han ikke reduserte farten, da han regnet med at føreren av mopeden ville overholde sin vikeplikt. Først da han var ca. 70 meter fra avkjørselen så han at mopedisten ikke ville stanse. Han la bilen over i motsatt side og prøvde å bremse opp. Forsøkene på å unngå kollisjon lyktes ikke og mopedisten ble påført så store skader at han døde.

Når det her gjelder aktsomhetskravet uttaler dommer Stabel:

”Spørsmålet i saken er om lagmannsretten har lagt en for streng aktsomhetsnorm til grunn ved domfellelse etter straffeloven §239. Jeg nevner her at bestemmelsen ble endret ved lov 15. juni 2001 nr.64, i kraft samme dag. Lagmannsretten skulle derfor ha lagt den nye lovteksten til grunn for sin vurdering, jfr. Rt.2002 s.190, der det også gjøres rede for at lovendringen til en viss grad gir uttrykk for en noe mildere aktsomhetsnorm en tidligere. Således er det ikke lenger uten videre slik at det er samme aktsomhetsnorm som legges til grunn i vegtrafikkloven §3 og straffeloven §239 om

uaktsomt drap. Når lagmannsretten i dommen gir uttrykk for at graden av uaktsomhet er den samme etter de to bestemmelsene, kan det således se ut som den ikke har tatt lovendringen i betraktning. Det er i så fall uttrykk for en feilaktig lovanvendelse”.

Dommer Stabel kommer i motsetning til lagmannsretten til at tiltalte ikke kan dømmes for overtredelse av strl.§239, dog under tvil.

”Slik forholdene lå an i denne saken, finner jeg ikke å kunne bebreide A (gjerningsmannen) at han ikke umiddelbart regnet med muligheten for at føreren av mopeden til tross for vikeplikten ville kjøre rett ut i veien”.

”Som jeg har vært inne på, har lagmannsretten lagt til grunn at ulykken kunne ha vært avverget dersom fartsgrensen hadde vært overholdt. Selv om jeg har funnet vurderingen vanskelig, er jeg kommet til at dette ikke er tilstrekkelig til, som lagmannsretten gjør, å si at uaktsomheten klart også omfatter dødsfølgen”.

Av eksemplene ser vi at aktsomhetsnormen har vært i bevegelse. For å prøve å finne ut hvorfor og hvordan dette har skjedd, må vi gå tilbake i historien.

De første bilene i Norge kom ikke i bruk før 1895. Før denne tid, nærmere bestemt i 1863, ble det startet et prosjekt med såkalte ”landevegsløkomotiver”. Dette mislyktes. Sykkelen, eller ”velocipeden” som den da ble kalt, ble ikke vanlig i Norge før rundt århundreskiftet. Det ble i den sammenheng uttalt at det nye kjøretøyet (”velocipeden”) ”virket skremmende på annen ferdsel”<sup>3</sup>.

De første bilene kom i bruk fra 1895, og det skapte stor oppstandelse blant vanlige folk. På landsbygda ble bilen sett på som en trussel. I 1908 sto følgende oppslag i avisen Dalanes Tidende: ”Advarsel. Folk bedes holde hestene inne da man venter en automobil oppover dalen”.

Myndighetene tok konsekvensen av den tiltagende bilbruken, og i 1912 ble den første motorvognlov vedtatt.

Høyesterett behandlet den første straffutmålingsanken etter strl.§239 først i 1930.

Det skulle altså gå 25 år, etter lovens ikrafttredelse, før Høyesterett behandlet den første straffutmålingsanken.

---

<sup>3</sup> Ot.prp. nr.35, 1890

En undersøkelse (Johs. Andenæs og Ragnar Hauge: Uaktsomme drap i de nordiske land) fra 1965, viste at domfellelse for uaktsomt drap ved dødsulykker i trafikken forekom langt sjeldnere i Norge enn i andre land som det var naturlig å sammenlikne seg med. Jeg tenker først og fremst på de nordiske land.

I forhold til folkemengden hadde Danmark i femåret 1955-1959 omtrent seks ganger, Finland omtrent atten ganger og Sverige omtrent seksten ganger så mange straffelte for uaktsomt drap som Norge.

Nå sier ikke statistikken noe om hvor mange av disse som er trafikkdrap, men ved å sammenlikne dommene for uaktsomt drap med trafikkulykkesstatistikken fikk man et tallmessig uttrykk; for femåret 1955-59 fant vi i Danmark at hvert syvende dødsfall i trafikken førte til straffeelse for uaktsomt drap. I Finland og Sverige var forholdstallet 1:4, i Norge 1:46.

For Tyskland, hvor statistikken gav særskilte tall for uaktsomme drap i trafikken, var forholdet omtrent som i Finland og Sverige.

I Norge ble førerne gjerne heller dømt etter den alminnelige uaktsomhetsbestemmelsen i motorvognloven (nå vegtrafikkloven). Forklaringen som ble brukt på dette var at saker om uaktsomt drap i Norge ble behandlet for jury, og at juryen nødvendig brukte stempelet uaktsomt drap når uaktsomheten var av en slik grad som de fleste bilførere gjør seg skyld i fra tid til annen. Resultatet ble ofte at juryen vek tilbake for å dømme for uaktsomt drap med mindre det var snakk om graverende uaktsomhet.

Juryen begrunner ikke sin avgjørelse, så derfor kunne en frifinnelse vanskelig overprøves, og for å unngå omstendelig lagmannsrettsbehandling, unnlot påtalemyndigheten etter hvert i en del saker å ta ut tiltale for uaktsom kjøring.

Et sitat av statsadvokat Anstein Gjengedal kan være illustrerende:

”Ved Eidsivating statsadvokatembeter har det gjennom års praksis bygget seg opp et erfaringsgrunnlag for hvilke omstendigheter som må foreligge før lagretten svarer ja på skyldspørsmålet om uaktsomt drap ved bruk av motorkjøretøy. Det er to forhold som synes å måtte foreligge i kombinasjon, nemlig kjøring i påvirket tilstand og høy hastighet, eller annen grov uforsvarlig kjøring. Selv om begge disse forhold foreligger hender det ikke rent sjelden at lagretten svarer nei på skyldspørsmålet etter §239, selv om vilkårene for straffellelse foreligger<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> Gjengedal. Lever jussen i et vakum? s. 88-89

I tilfelle hvor føreren ikke er påvirket av alkohol er erfaringen at lagretten har svært lett for å svare nei selv om det foreligger virkelig farlig og grov uaktsom kjøring. På denne bakgrunn har det nok utviklet seg en håndhevelsespraksis hvoretter det ikke tas ut tiltale etter §239 selv om vilkårene egentlig er tilstede.”

I Rt.1963 s.744 ga Høyesterett uttrykk for at aktsomhetsnormen i strl.§239 var den samme som vtrl.§3. En disponent hadde kjørt på en kvinnelig syklist med den følge at hun senere døde. Han ble i lagmannsretten dømt blant annet etter strl.§239. Han anket over lovanvendelsen fordi lagmannen i sin rettsbelæring hadde gitt uttrykk for, at det i prinsippet ikke skulle stilles strengere krav til uaktsomhet etter strl.§239 enn etter motorvognlovens §17, 1. ledd, annet punktum (nå tilsvarende vegtrafikklovens §3). Anken ble forkastet med denne begrunnelse: ”Ordlyden i §239 gir intet holdepunkt for å stille særlige skyldkrav, og strafferammen, jfr. særlig annet punktum om bøtestraff, synes å gi uttrykk for en forutsetning om at straffebudet kan få anvendelse også i tilfelle hvor uaktsomheten ikke er særlig grov. Slik har bestemmelsen også vært forstått i rettspraksis.”

Det eneste som da skilte strl.§239 fra vtrl.§3, var at strl.§239 krevde at døden måtte ha vært en påregnelig følge av uaktsomheten. Senere rettspraksis viser at dette ofte vil være tilfelle.

Avgjørelsen førte likevel ikke til noen særlig endring i påtalemyndighetens og de underordnede domstolenes praksis, hvor man ved dødsulykker i flere tilfeller opplevde at påtalemyndigheten nøyde seg med å ta ut tiltale for overtredelse av vtrl.§3, eller at lagretten frifant for uaktsomt drap, men dømte for overtredelse av vtrl.§3.

Også hvis vi ser på kriminalstatistikken, kan vi se at avgjørelsen fikk liten praktisk betydning når det gjelder antall dømte for uaktsomt drap.

Frem til slutten av 1980-tallet var det bildet som undersøkelsen i 1965 viste, stort sett uforandret. Juridisk sett var Høyesteretts kjennelse fra Rt.1963 s.744 retningsgivende. De saker om uaktsomt drap som Høyesterett hadde til behandling, gjaldt nesten utelukkende straffutmålingen.

Det var en viss, men ikke særlig stor stigning i antallet domfellelser for uaktsomt drap. Mens det gjennomsnittlige årlige antall i tiåret 1955-64 var 8, lå det i årene 1965-87 på 13. Samtidig hadde det i 1960 og 1970 årene vært en økning i antall dødsoffer i trafikken.

Det oppstod en forskjell mellom ”law in books” og ”law in action”.

Dette betyr at den rettsoppfatning som ble anvendt i praksis var forskjellig fra den som i følge Høyesterett var gjeldende rett.

Også i forarbeidene til lovendringen i 1988, kom denne oppfatningen til syne.

Det gis her uttrykk for at praksis ikke har vært i samsvar med det som må anses å være gjeldende rett, og at det er et formål med lovendringen å få praksis i samsvar med det som er å anse som gjeldende rett, og således i økende grad få domfellelse etter strl.§239 når vilkårene foreligger.

Etter dette kan vi nok trygt si at vi, i alle fall frem til 1988, har hatt en rettsstilstand hvor aktsomhetsnormen har vært relativ i forhold til vtrl.§3 og strl.§239.

I praksis har det vært krevd en merkbart større grad av uaktsomhet for å bli domfelt etter strl.§239 enn etter vtrl.§3.

Som ledd i økt innsats mot trafikkulykker, ønsket Justisdepartementet på slutten av 1980- tallet å innskjerpe ansvaret for motorvognførere. De ønsket også å skjerpe motorvognførernes aktsomhet i trafikken.

”Dette ansvaret bør framgå klart og utvetydig av de relevante lovbestemmelsene på området. Departementet mener videre at det i en del tilfelle av uforsvarlig kjøring bør reageres strengere enn i dag. Så vidt mulig bør det også reageres raskere enn nå, slik at det ikke går for lang tid mellom lovbruddet og reaksjonen”<sup>5</sup>.

Med denne bakgrunn vedtok Stortinget ved lov av 8.juli 1988 nr 70, at strl.§§238 og 239 om henholdsvis uaktsom betydelig legemsbeskadigelse og uaktsomt drap, fikk et tillegg hvor det uttrykkelig framgikk at bestemmelsene kom til anvendelse også når overtredelsene skjer ved bruk av motorvogn.

Strl.§239 fikk tillegget ”herunder ved bruk av motorvogn”.

Tilføyelsen innebar ikke noen endring av rettsstilstanden, idet uaktsomme drap i trafikken også tidligere hadde vært omfattet av strl.§239, dette ble også gitt klart til uttrykk av flere av høringsinstansene, deriblant riksadvokaten.

Tilføyelsen var et uttrykk for at lovgiveren ønsket at flere dødsulykker i trafikken som skyldtes uaktsom kjøring med motorvogn, skulle resultere i domfellelse etter strl.§239.

---

<sup>5</sup> Ot. prp. Nr. 66 (1987-88).

Reaksjonene i trafikksaker i forhold til dagjeldende praksis skulle skjerpes.

Samtidig fikk vtrl.§31 inn en henvisning til strl.§§238 og 239.( Vtrl.§31 inneholder de ”alminnelige straffebestemmelser” i vegtrafikkloven)

Strpl.§6 ble også endret, og saker etter strl.§239 skulle nå behandles ved herreds- eller byretten og ikke i lagmannsretten med jury (lov 8. juli 1988 nr. 70) når døden var voldt med motorvogn.

Det overveiende flertall av høringsinstansene<sup>6</sup> gikk inn for dette (også flere av de instansene som i utgangspunktet var mot forslaget til endringer i strl.§§238 og 239).

Til fordel for å utvide herreds- og byrettens kompetanse, framheves særlig prosessøkonomiske hensyn og hensynet til en effektiv rettspleie.

Det framholdes også som en fordel at samme type saker dermed vil bli behandlet for samme domstol.

De fleste sakene om uaktsomt drap gjelder trafikkuulykker.

Trafikksaker hører vanligvis under herreds- og byretten. I og med at tiltale for brudd mot vtrl.§3 som har ført til noens død, blir reist for herreds- og byretten, er det naturlig og hensiktsmessig at også saker hvor det foreligger uaktsomhet med hensyn til dødsfølgen, blir reist for samme domstol. Ved at sakene reises for herreds- og byretten, vil straffereaksjonen følge raskere på lovbruddet enn ved lagmannsrettsbehandling, noe som alltid må anses som en fordel i straffesaker.

Rettsikkerheten for tiltalte vil være tilstrekkelig ivaretatt ved muligheten for fornyet behandling i lagmannsretten og ved at Høyesterett, i og med herreds- og byrettens plikt til å begrunne domsresultatet, jfr strpl.§40, kan prøve om lovanvendelsen er riktig.

De som var uenige i endringen begrunnet dette i første rekke med at forhold som kan henføres under strl.§239 er av så alvorlig art at de bør behandles av lagmannsretten i første instans. Det ble også sagt at forslaget kunne oppfattes som en uthuling av jurysystemet (som en kommentar til dette kan det sies at lekmannskorrektivet også finnes i meddommsrettene). Videre mente enkelte at publikum ville kunne se det som en liberalisering dersom saker om uaktsomt drap i trafikken legges til herreds- og byretten i første instans istedenfor til lagmannsretten.

---

<sup>6</sup> Ot.prp.nr.66,1987-1988

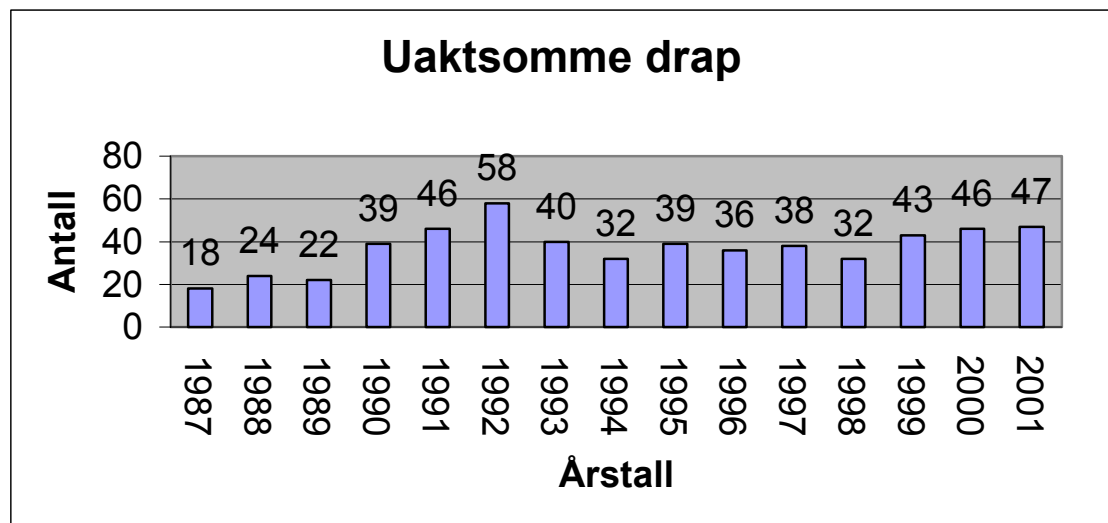
I Lov av 16. juni 1989 nr. 68 fikk vi en endring i strpl.§373, som sa at lagmannsretten i saker om fornyet behandling ikke skulle settes med jury, men sammensettes som stor meddomsrett. Derved fikk Høyesterett samme muligheten til å prøve rettsanvendelsen som ved dom av herreds- eller byretten. I jursaker har Høyesterett ellers ikke noen mulighet til å kontrollere om uaktsomhetsbegrepet er riktig anvendt av juryen (fordi juryen bare sier ja eller nei på skyldspørsmålet).

Dette gjelder også etter to- instansreformen, forskjellen er bare den at det som tidligere var fornyet behandling, nå heter (fullstendig) anke til lagmannsrett.

Endringene trådte i kraft straks og strafferettsapparatet tok signalene fra lovgiverne alvorlig.

Allerede i den første dom for uaktsomt drap i trafikken etter lovendringen i 1988 fremhevet Høyesterett at det fremgikk av forarbeidene at lovgiverens hensikt var å skjerpe reaksjonene ved trafikkovertredelser med dødsfølge, både ved at det i større utstrekning skal reageres etter strl.§239 og ikke bare etter vegtrafikkloven, og ved at det skal gi seg utslag i en strengere straffutmåling.

Strafferettsapparatet tok altså signalene fra lovgiverne alvorlig, og antallet dømte for uaktsomt drap i trafikken økte betraktelig. (Tallene fra statistisk sentralbyrå omfatter alle uaktsomme drap, ikke bare bildrapene, men da disse andre utgjør en så liten gruppe får dette bare liten betydning for helhetsbildet)



Økningen etter lovendringen var altså markant.

Etter hvert mente mange at praksis ble for streng. Det skulle veldig lite til for å domfelle for uaktsomt drap etter en dødsulykke voldt ved uaktsom kjøring.

Avgjørelsen i Rt.1990 s.1021 kan tjene som eksempel: mens bilisten kjørte i kø i rundt 70-80 km/t, festet han oppmerksomheten på en motorsyklist som kom i høy fart inn fra høyre og som han var redd ville komme inn i hans kjørefelt. Denne lille uoppmerksomheten førte til at han ikke oppdaget at køen foran ham bremsset. Han kjørte inn i bilen foran, og en passasjer ble drept. Bilisten ble dømt for uaktsomt drap. Dommen blir kritisert av Andenæs, og hans kritikk går i første rekke ut på at det er vanskelig å akseptere at bilføreren blir dømt for å ikke være en god nok sjåfør. Feilen han gjorde er en feil som andre også lett kan komme til å gjøre. Han gjorde så godt han kunne, og da vil det ikke være riktig å dømme ham for uaktsomt drap.

I stortingsmeldingen fra årsskiftet 1991-92 om bekjempelse av kriminalitet er det sagt at ”muligens er pendelen svingt for langt i disse sakene, slik at selv den minste uoppmerksomhet fra en bilfører kan føre til påtale og dom for uaktsomt drap. En justering av påtalemyndighetens praksis i denne retning bør innebære at det reageres etter vegtrafikklovens bestemmelser i de tilfelle det er svært lite å bebreide føreren...”

I et intervju med Aftenposten 11.august 1995 henviste riksadvokaten til denne holdningsendringen blant politikerne, og han varslet om at det ville gå ut et brev til statsadvokatene om å finne et mer moderat leie for å reise tiltale for uaktsomt drap i trafikken.

I 1997 fikk vi en dom som indikerte at praksis var i ferd med å justere seg.<sup>7</sup>

Her opphevet Høyesterett lagmannsrettens dom for overtredelse av strl.§239.

Det var uklarerheter med hensyn til om det forelå en konkret vikepliktsituasjon.

”Domfellelse for uaktsomt drap representerer en alvorlig karakteristikk av handlingen fra samfunnets side. Det må derfor gis en grundig beskrivelse av de faktiske forhold domfellelsen er basert på slik at ankeinstansen har et forsvarlig grunnlag for å overprøve lovanvendelsen. Den foreliggende dommen oppfyller ikke disse kravene”.

Denne dommen ble nevnt av riksadvokaten i et skriv datert 19.mars 1998.

I dette skrivet ber han statsadvokatene vise rettsutviklingen på dette området særlig oppmerksomhet. Blant annet heter det i brevet: ”Ved vurderingen av om straffeloven §239 skal anvendes i tillegg til vegtrafikkloven §3, må det likevel som ett av flere

---

<sup>7</sup> jfr. Rt.1997 s.1764



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.”

Ved en lovendring 15.juni 2001 ble strl.§239 endret.

Endringen bestod i at ordet ”skytevåpen” ble tatt inn i lovteksten, slik at uaktsomt drap med skytevåpen ble fremhevet på lik linje med uaktsomme drap med motorvogn.

Det interessante her er at det ikke først og fremst er bruken av skytevåpen som har interessert lovgiver, men et ønske om å få gjennomført en endring av aktsomhetsnormen i strl.§239.Lovgiver ønsket å markere at det skal en noe mer kvalifisert uaktsomhet til for å bli domfelt etter strl.§239 enn etter vtrl.§3.

Dette er kommet til uttrykk i dommen inntatt i Rt.2002 s.190 hvor det uttales at endringen har medført en viss lemping på ”bindinger mellom aktsomhetsnormen I straffeloven §239 og aktsomhetsnormen i vegtrafikkloven §3”.

## 2.1 Media

”...en spesiell form for oppkriminalisering skjedde i forhold til bestemmelsen om uaktsomt drap. På grunn av presseomtale av saker om alvorlige skader og dødsfall forvoldt ved uaktsom kjøring av motorvogn, men hvor tiltalte ble frifunnet for uaktsom legemsbeskadigelse eller uaktsomt drap, ble det ved en lovendring 8. juli 1988 nr. 70 tatt inn en uttrykkelig bestemmelse om at disse paragrafene (strl.§§238 og 239) også rammet slike handlinger utført ved bruk av motorvogn, selv om dette allerede tidligere var tilfelle.”<sup>8</sup>

I løpet av 1987 var det en sterk fokusering på dødsulykker i trafikken, særlig i Dagbladet. Det var jevnlig reportasjer som i detalj beskrev hvilke lidelser trafikkoffer var påført. Det ble også fokusert spesielt på tilfeller der unge mennesker ble drept. Samtidig ble det fra myndighetenes side satt i gang en kampanje der man fokuserte på trafikkulykker og særlig dødsulykker i trafikken.

Det ble arbeidet bevisst for å få antall dødsulykker ned.

---

<sup>8</sup> NOU om ny straffelov

I boken Forsvareren, Alf Nordhus 70 år, beskriver Gjengedal det han mener er gode eksempler på hvordan mediefokusering kan påvirke resultatet i konkrete saker.

I en sak fra 1978 ved Brandbu var en ung gutt tiltalt for i beruset tilstand, 2,47 i promille, å ha kjørt på en isbelagt og glatt vei slik at han mistet herredømme over bilen og traff en ambulans som kom i motsatt kjørebane, slik at to av passasjerene i hans egen bil ble drept. Lagretten svarte nei på om det forelå uaktsomt drap.

Like etter fokuseringen i media og kampanjen fra myndighetenes side var det oppe en sak i Eidsivating lagmannsrett, desember 1987.

En ung gutt skulle kjøre hjem fra arbeid sammen med en arbeidskamerat. Tiltalte var helt edru, men kjørte for fort etter forholdene, han var oppe i en hastighet på 90 km/t, slik at han mistet herredømme over bilen og denne skjenet ut av veien og havnet i en elv hvoretter passasjerer druknet. Tiltalte selv kom seg ut av bilen og i land. Hastigheten på stedet var 50 km/t. Lagretten svarte her ja på skyldspørsmålet etter strl.§239.

Holdningen i befolkningen hadde endret seg. Den tidligere fokuseringen på tiltaltes situasjon og hvilken tragisk ulykke dette var for ham (og at man tross alt ofte fant ham skyldig i overtredelse av vtrl.§3) endret seg. Individualprevensjonen ble ikke lenger tillagt avgjørende vekt. Det ble mer fokusering på bilen som et farlig redskap og at det skal svært lite uaktsomhet til før det kan skje alvorlige ulykker. Ved i større grad å dømme de tiltalte etter strl.§239 ville man tilkjenne at det må stilles strengere krav til aktsomheten hos bilføreren. Dette i håp om å påvirke fremtidige bilførere.

Allmennprevensjonen ble en del av vurderingen.

Lovendringen 8. juli 1988 nr. 70 bygget opp under dette.

Etter endringen økte antallet dømte etter strl.§239 betraktelig (se statistikk s.12), og media begynte igjen å fatte interesse for temaet. Dagbladet hadde en rekke artikler og ledere der de ved konkrete eksempler viste hvor strengt aktsomhetskravet var blitt.

Fokuset ble i stor grad rettet mot gjerningsmannen og enkeltskjebnene der for eksempel en far hadde kjørt over sin lille datter.

Flere politikere og fremtredende jurister uttalte seg, blant dem Johs. Andenæs. Han uttaler i Dagbladet 14.11.1999 at for mange dømmes for uaktsomt drap i trafikken. Bot, betinget dom eller påtaleunntatelse burde brukes oftere. Sjøførenes tragedie kan være så stor at de ikke fortjener dobbelt straff.

Han etterlyser en annen holdning fra rettssystemet. Mer bruk av betinget dom.

”Påtalemyndigheten kan være mer sjenerøs i tilfeller hvor den tiltalte er sterkt rammet. I tilfellet hvor den tiltalte for eksempel har rygget over og drept sitt eget barn, eller selv er blitt sterkt skadet i ulykken, bør påtalemyndigheten vurdere påtaleunntatelse”.

Dagen etter gir lederen i samme avis uttrykk for at de er enige med Andenæs i at for mange dømmes for uaktsomt drap. ”I mange tilfeller er sjåførens tragedie i forbindelse med ulykken så stor at den i seg selv fungerer preventivt. At det så kommer tiltale og straff i tillegg, er et urimelig og unødvendig tillegg”.

Det bør være straff for uaktsomt drap, men når loven fungerer åpenbart urimelig, bør den endres. Ingen er tjent med å gjøre mange til kriminelle for et sekunds uoppmerksomhet.

I en lengre kronikk den 21.11.1999 tar Øyvind Kvalnes opp problemet:

”Det er mulig å oppmuntre til forsiktighet i trafikken uten de drastiske virkemidlene som lav terskel for uaktsomt drap innebærer.

I Norge kan ett sekunds uoppmerksomhet bak rattet føre til at du blir dømt for drap.

Selv om du er edru, kjører godt innenfor fartsgrensen og er blitt distraherert av en uventet hendelse. Dette fremstår som en urimelig praksis, som mangler forankring i alminnelige forestillinger om rett og galt. Våre moralske intuisjoner stritter imot.

Norsk lovgivning er avhengig av å være forankret i allmenmoralen.

Den allmennpreventive virkningen er tvilsom i de tilfellene hvor en edru bilist som har holdt seg innenfor fartsgrensene og er blitt distraherert av uventede hendelser.

Enhver person som ferdes i trafikken, vil ha små sekunder av uoppmerksomhet, uansett hva som er norsk rettspraksis. Vi er ikke maskiner.”

Et år senere, nærmere bestemt 27.11.2000, uttaler stortingsrepresentant Finn Kristian Marthinsen (KrF) følgende i Dagbladet:

”Flere saker i media har vist at fortvilte enkeltpersoner som verken har kjørt for fort eller i beruset tilstand, såkalte hverdagsbilister, blir tiltalt for uaktsomt drap etter ulykker”.

Samme dag gir en annen stortingsrepresentant, Jan Simonsen, uttrykk for det samme da han uttaler: ”Påtalemyndigheten tar for ofte ut tiltaler for uaktsomt drap i tilfeller hvor ”90% av befolkningen vil karakterisere dødsfallet som en tragisk, men hendelig ulykke”.

Som det fremgår av historiekapittelet kom en ny endring av strl.§239, 15. juni 2001. Aktsomhetskravet ble endret, det er grunn til å tro at medias fokusering også ved denne endringen hadde betydning.

### 3 Straffelovens §239:

Det er visse absolutte krav som må være oppfylt for å kunne anvende strl.§239  
Som regel skaper ikke dette problemer når det gjelder uaktsomme bildrap, men det forekommer tvilstilfeller.

#### 3.1 HVA ER UAKTSOMHET?

Det har vært arbeidet en del med å komme frem til god legaldefinisjon av uaktsomhetsbegrepet, spesielt i forbindelse med fornying og revidering av straffeloven. Da straffelovkommisjonen la frem sitt ”Udkast til Almindelig borgerlig Straffelov” i 1896, inneholdt dette en definisjon av straffbar uaktsomhet.<sup>9</sup>

Udkast til lov, §41: ”Som strafbar Uagtsomhed ansees det, naar nogen ved en Handlings Foretagelse har eller med Lethed kunde have indseet, at han handlede uagtsomt, eller naar han, efter at være bleven opmærksom paa den ved hans Uagtsomhed forvoldte Fare, ikke efter Evne har afverget denne. Som strafbar Uagtsomhed ansees det ogsaa, naar nogen udenfor Nødstilfelde udøver nogen Kunst eller Beskjæftigelse, der kræver en særegen Indsigt eller Færdighed, som han ikke besidder”.

Etter forslag fra stortingets justiskomite ble denne definisjonen likevel ikke tatt med i loven. Begrunnelsen var at man anså definisjonen for å være dels unødig, dels betenkelig, og dels uheldig utformet.<sup>10</sup>

I 1980 ble det på ny oppnevnt en straffelovkommisjon, med oppgave å utarbeide forslag til ny straffelov. Kommisjonen erkjenner vanskelighetene med å utforme en utfyllende og presis, men samtidig kort, grei og veiledende definisjon av uaktsomhetsbegrepet, men har til tross for dette formulert en definisjon av alminnelig uaktsomhet i sitt lovutkast.<sup>11</sup> §31 i NOUen lyder som følger:

”uaktsomhet foreligger hos den som handler i strid med de krav som stilles til forsvarlig opptreden på området, med mindre det ut fra vedkommendes personlige forutsetninger ikke er grunnlag for straff”.

---

<sup>9</sup> jfr. Oth.prp.nr 24 for 1898/1899,a

<sup>10</sup> jfr. Indst.O.I-1901-02, s.31

<sup>11</sup> jfr. NOU 1992:23, s.279-280,§31

Kommisjonen presiserer imidlertid at forslaget ikke tar sikte på å endre innholdet av aktsomhetsvurderingen etter gjeldende rett, og at man ved vurderingen av om uaktsomhet foreligger, fortsatt må basere seg på rettspraksis og teori.<sup>12</sup>

Når kommisjonen likevel foreslår en slik legaldefinisjon, er det fordi den mener at pedagogiske hensyn, samt hensynet til informasjon taler for at grunnleggende strafferettslige begreper får sitt uttrykk i lov på en klar og enkel måte.<sup>13</sup>

Det har vært drøftet om uaktsomhetsbegrepet er relativt, dvs. om de må forstås forskjellig i de forskjellige straffebud, for eksempel i strl.§239 om uaktsomt drap og vtrl.§31, 1 ledd, slik at man lettere får uaktsomhetsansvar etter trafikreglene enn etter strl.§239.

Høyesterett har fastslått at det prinsipielt ikke foreligger noen slik forskjell.<sup>14</sup>

Den som kjører uaktsomt i forhold til vtrl., kan også straffes for uaktsomt drap, dersom kjøringen fører til en annens død. Men, fremgår det av dommen, forutsetningen er at vilkårene etter strl.§239 for straff er tilstede. Iblant er ikke dette tilfelle. Det kan for det første tenkes at bilføreren ikke burde ha ”regnet med den mulighet at kjøringen kunne føre til dødsulykke”, se Rt.1963, s.744 (745).

Føreren kjørte for eksempel uforsvarlig fort om natten på et øde område hvor det var helt usannsynlig at noe menneske ville befinne seg. Likevel ble en person påkjørt og drept som følge av den uaktsomme kjøringen. I dette tilfelle kan bilføreren bare straffes for overtredelse av vtrl., ikke for uaktsomt drap. Det må tilføyes at denne begrensning av ansvaret etter strl.§239 har liten praktisk betydning, fordi den som kjører uforsvarlig med bil nesten uten unntak bør regne med at uaktsomheten kan koste et menneske livet. Jeg kommer tilbake til dette senere.

Det er to hovedformer for skyld i strafferetten: forsett og uaktsomhet. Begge former inneles i undergrupper.

Forsett inneles i kvalifisert forsett og alminnelig forsett, mens uaktsomhet kan inneles i grov og alminnelig uaktsomhet.

Jeg går ikke inn på forsett her, det er uaktsomhet som skal behandles.

---

<sup>12</sup> jfr. NOU 1992:23, s.119

<sup>13</sup> jfr. NOU 1983:53, s.147, pkt.4.5

<sup>14</sup> jfr. Rt.1963 s.744

### 3.1.1 Bevisst uaktsomhet

Bevisst er uaktsomheten når gjerningsmannen vet at han er uforsiktig. Han er for eksempel oppmerksom på at han kjører bil skjødesløst.

Den bevisste uaktsomhet avgrenses oppad mot forsett. Den nedre grense for forsettet er samtidig den øvre grense for uaktsomheten.

Som eksempel på bevisst uaktsomhet kan jeg bruke en dom inntatt i Rt.1994 s.94:

På en smal vei kom domfelte kjørende i en stor lastebil. På en avstand av ca. 100 meter ble han oppmerksom på en personbil som stod parkert i hans kjøreretning, på høyre side av veien, og tre personer på venstre side av bilen, inn mot veibanen. Han var videre klar over at veien her var svært smal. Til tross for dette passerte han personbilen og de tre personene i en hastighet på ca. 45 km/t, med den følge at en av disse ble påkjørt og drept.

Høyesterett sier her at domfelte bevisst har tatt en sjanse ved å kjøre forbi med en slik hastighet. Han burde ha stanset opp, eller i alle fall passert med minst mulig hastighet.

### 3.1.2 Ubevisst uaktsomhet

Ubevisst uaktsomhet foreligger når gjerningsmannen på grunn av distraksjon, ubetenksomhet eller liknende ikke er oppmerksom på sin egen uforsiktighet.

Den ubevisst uaktsomme kan altså klandres for mangel på oppmerksomhet, den bevisst uaktsomme for mangel på hensyn.

I praksis er det ikke lett å trekke grensen mellom bevisst og ubevisst uaktsomhet, og straffelovens uaktsomhetsbestemmelser rammer begge former på samme måte.

Som et eksempel på ubevisst uaktsomhet kan jeg bruke dom inntatt i Rt.1977 s.494:

En student kjørte på en fotgjenger i et veikryss. Høyesterett fant at hovedårsaken til ulykken var en betydelig grad av uoppmerksomhet fra sjåførens side. Det ble imidlertid presisert at domfelte holdt minimal fart, og at hans kjøring ikke bar preg av at han ville forsere seg frem, eller ta noen sjanser, og således forelå et utpreget tilfelle av ubevisst uaktsomhet.

Når det gjelder avgrensningen av den ubevisste uaktsomhet, kan det aldri bli tale om en øvre avgrensning mot forsett. Har den handlende overhodet ikke tenkt seg muligheten av det skadelige resultat, kan det aldri bli tale om forsett.

Avgrensningen nedad mot den skyldfrie handlingen kan derimot volde vanskeligheter i praksis. Dette gjelder også ved avgrensningen av den bevisste uaktsomhet. En handling er ikke uaktsom bare fordi den handlende er klar over at den medfører visse faremomenter.

En engstelig bilfører er kanskje oppmerksom på faren for at et lite barn plutselig kan løpe ut i gaten. Kjører han med moderat fart og følger trafikkreglene, blir han derfor ikke ansvarlig hvis en slik ulykke skulle skje.

Det finnes noe vi kaller den tillatte risiko. Den som etter en alminnelig fornuftig bedømmelsen opptrer forsvarlig, gjør seg ikke skyldig i noen uaktsomhet.

Selv alminnelige og normale handlinger kan ofte medføre en viss risiko for skade, det kan derfor ikke være tale om å forby dem eller gjøre den handlende ansvarlig for skadefølgene.

En ubetydelig uforsiktighet er ikke nok til å statuere strafferettslig ansvar etter bestemmelser som krever uaktsomhet. Men om en ubetydelig uforsiktighet ikke kan føre til straffansvar, kan den gi grunnlag for straffskjerpelse etter enkelte straffebud når handlingen har fått en nærmere bestemt skadelig følge utenfor gjerningsmannens forsett.

Grensedragningen mellom uaktsomme gjerninger, og gjerninger som ligger innenfor den tillatte risiko er problematisk. Bakgrunnen for at vi likevel opererer med en slik grensedragning er åpenbar. Erfaringsmessig vet vi at bilkjøring og annen ferdsel i trafikken har en iboende risiko, og vi vet at mer eller mindre alvorlige ulykker vil inntreffe med mer eller mindre jevne mellomrom. Når vi til tross for dette lar fornuftig trafikal atferd ligge innenfor handlefrihetens grenser, så er det fordi vi har en samfunnsmessig stor nytte av å bruke motoriserte kjøretøy.

Uaktsomhetsbedømmelsen må alltid foretas på grunnlag av den individuelle situasjon. Et feilgrep i en vanskelig situasjon må bedømmes annerledes enn en situasjon der det var tid til rolig overlegg.

Spørsmålet om det har vært utvist uaktsomhet, må alltid avgjøres på grunnlag av den konkrete situasjon. Det må derfor tas hensyn til omstendigheter som vær, føre og lysforhold da handlingen ble foretatt. Videre må det tas i betraktning den tid gjerningsmannen hadde til å områ seg på. Man kan for eksempel ikke stille de samme



krav til den som helt uventet kommer i en kritisk situasjon, som til den som har hatt god tid til å tenke seg om.<sup>15</sup>

For kort å sammenlikne med vtrl.§3 kan det sies at denne bestemmelsen tar sikte på å ramme både bevisst og ubevisst uaktsomhet. Det fremgår av ordene ”ferdes hensynsfullt og være aktpågivende”.

Trafikkanten må altså være oppmerksom og legge merke til situasjoner i trafikkbildet som kan ha betydning for den videre atferd. Han må planlegge fremover i tid på grunnlag av den informasjon som er mulig å innhente eller forvente.

At han skal opptre ”varsomt” vil si at han tar konsekvensen og innretter atferden etter den informasjon han har fått slik at han oppnår best mulig sikkerhet.

### 3.2 Når foreligger uaktsomhet?

Aktsomhetsvurderingen må ha sitt utspring i begrepet ”uaktsomhet”.

Ved klargjøring av om det foreligger uaktsomhet, må man utøve skjønn med utgangspunkt i den konkrete situasjon. Man må sammenlikne den aktuelle handling med en objektiv norm for forsvarlig opptreden. Problemet er hvordan denne objektive normen for forsvarlig opptreden skal utformes.

Retningslinjer for skjønnsutøvelse finner vi i rettspraksis og teori.

Vurderingen kan deles i to, i en objektiv og en subjektiv vurdering. Utgangspunktet for begge vurderingene tas i gjerningsbeskrivelsen.

#### 3.2.1 Den objektive aktsomhetsvurderingen

Det er mange momenter som spiller inn når man skal søke å klarlegge den objektive normen. Likevel er det vanskelig å angi gode, generelle retningslinjer for relevansen og vekten de ulike momenter vil få i de konkrete tilfeller. Dette fordi trafikksituasjoner og trafikkuulykker som oppstår, i praksis utgjør et stort mangfold, og siden uaktsomhetsvurderingen må forankres i den konkrete situasjon, er det begrenset hvor langt man kan trekke de generelle linjene.

---

<sup>15</sup> jfr. Rt.1978 s.1057

Med en objektiv culpanorm forstår man at det sees bort fra gjerningsmannens individuelle forutsetninger ved avgjørelsen av spørsmålet om han har handlet uaktsomt. Man anvender en gjennomsnittsnorm og tar ikke hensyn til om gjerningsmannen har gode eller dårlige forutsetninger. Man sammenlikner gjerningsmannens kjøreatferd med hvordan en vanlig, hensynsfull og fornuftig borger ville ha opptrådt.<sup>16</sup>

For egenskaper knyttet til det å være oppmerksom, samt å vise hensynsfullhet, varsomhet og forsiktighet, gjelder det altså en objektiv norm. Dette fordi formålet med uaktsomhetsansvaret er å tvinge folk til å utvise den ønskede grad av hensynsfullhet, aktpågivenhet og varsomhet. Den som kjører uaktsomt i trafikken må være forberedt på at det kan skje en dødsulykke.<sup>17</sup>

Ved en vurdering av om gjerningsmannen har overtrådt den handlefrihet normen gir, kan man se hen til formålet bak lovregelen. For strl.§239 sitt vedkommende er formålet å ivareta trafikksikkerheten.

Det kan også være verdifullt å gå til rettspraksis for å se hvordan liknende saker er avgjort tidligere, og når det gjelder str.§239 finnes det en omfattende praksis.

Dersom man i det enkelte tilfelle finner at den objektive norm ikke er overtrådt, kan det ikke bli spørsmål om straffeansvar.

### 3.2.2 Den subjektive aktsomhetsvurdering

I motsetning til aktsomhetens objektive side, skal man ved en subjektiv aktsomhetsvurdering vurdere gjerningsmannens evner og personlige forutsetninger. Finnes det hos den enkelte gjerningsmann individuelle unnskyldningsgrunner som kan føre til frifinnelse til tross for at det objektivt sett er begått en feil?

Dersom den objektive norm er overtrådt, foreligger det en meget sterk presumsjon for at også den subjektive siden av uaktsomhetsbedømmelsen er oppfylt.

I praksis må det nok atskillig til for å få gjennomslag for at det foreligger individuelle unnskyldningsgrunner.

---

<sup>16</sup> jfr. Rt.1977 s.108. Har man opptrådt slik som andre pleier å opptre, fremgår det av dommen at det ikke kan utelukkes at dette forhold kan ha betydning for straffeutmålingen.

<sup>17</sup> Jfr. Rt.1990 s.1021, Rt.1991 s.888

Det kan enkelte ganger være svært vanskelig å avgjøre om uaktsomhet har vært utvist. Det er for eksempel tilfelle hvor en person har hatt en ”klikk” eller feilreaksjon. En bilfører har for eksempel oppfattet rødt lys som grønt, eller han har reagert ufornuftig i en krisesituasjon. Han har for eksempel på grunn av panikk svingt til venstre istedenfor til høyre med det resultat at noen er blitt drept. Kanskje har bilføreren brakt også seg selv i stor fare ved feilreaksjonen, slik at det ikke er grunn til å tro at han har tatt en risiko på andres bekostning. En eventuell utvist uaktsomhet kan vanskelig være annet enn ubevisst.

I praksis er det nok en tendens til å se bort fra slike mulige individuelle unnskyldningsgrunner. Skyldes den objektivt feilaktige handling mangel på oppmerksomhet (aktpågivenhet), er målestokken som regel ens for alle.

I teorien har dette skapt debatt.

Rt. 1990 s. 1021 kan tjene som eksempel. En feilfordelingen av oppmerksomheten førte til at bilføreren i dette tilfellet kjørte inn i bilen foran, og en passasjer ble drept.

Bilisten ble dømt for uaktsomt drap.

Dommen ble kritisert av Andenæs, og hans kritikk går i første rekke ut på at det er vanskelig å akseptere at bilføreren blir dømt for å ikke være en god nok sjåfør.

Feilen han gjorde er en feil som andre også lett kan komme til å gjøre. Han gjorde så godt han kunne, og da er det ikke noe å bebreide ham for.

Det finnes flere liknende eksempler.<sup>18</sup>

Hva hvis den skadegjørende handling skyldes gjerningsmannens fysiske eller psykiske mangler?

Det er ofte lettere å konstatere fysiske mangler enn psykiske, og det kan nok tenkes hensyn som tilsier at slike mangler (fysiske eller psykiske) bør tas hensyn til i uaktsomhetsbedømmelsen. På den annen side må man normalt kunne kreve at folk med

---

<sup>18</sup> jfr. Rt. 1978 s.1303: Saken omhandlet et tilfelle der en gammel dame ble påkjørt og drept i et fotgjengerfelt. Farten var moderat og grunnen til at han ikke var blitt oppmerksom på damen var at han konsentrerte sin oppmerksomhet på en fotgjenger på høyre fortau nær fotgjengerfeltet, og muligheten for at denne kunne komme ut i kjørebanelen. Det var altså ikke mangel på oppmerksomhet fra tiltaltes side, men oppmerksomheten var fordelt på en uheldig måte. Sjåføren ble domfelt for overtredelse av vtrl.§3 i byretten, men saken kom for Høyesterett idet det ble anket over straffeutmålingen. Høyesterett uttalte da at den vurderingsfeil domfelte hadde gjort seg skyldig i ved ikke å få fordele oppmerksomheten slik at han hadde overblikk over hele fotgjengerfeltet, var en alvorlig forgåelse.

fysiske/psykiske mangler tar dette i betraktning i situasjoner hvor de lett kan volde skade. En bilfører med svekket syn må innrette sin kjøring etter dette.<sup>19</sup>

Hvis dette ikke blir gjort, vil forsømmelsen kunne være grunnlag for uaktsomhetsansvar.<sup>20</sup>

På den annen side kan det ofte være naturlig å stille strengere krav til oppmerksomhet overfor den som opptrer på et område hvor han besitter erfaring og rutine, enn overfor den som er uerfaren. Men er man uerfaren må man kompensere dette ved et øket mål av omhu.

På samme måte er det med den som på grunn av uerfarenhet volder skade uten å ville det. Selv om vedkommende har gjort sitt beste ut fra sine begrensede forutsetninger, kan straffansvar likevel oppstå fordi han burde ha skjönt at det var uaktsomt å innlate seg på virksomheten med mangelfull innsikt eller trening.

Så kan det sies at loven ville kunne miste noe av sin forebyggende virkning, dersom retten godtok en påstand om at gjerningsmannen ikke kunne bebreides feilen.

Problemet er å sondre mellom de virkelig unnskyldelige feilreaksjoner og de som beror på uaktsomhet. I alle fall når det gjelder dagliglivets mindre alvorlige overtredelser, bygges det her gjerne på en objektiv skyldnorm.

For eksempel vil selv den mest aktsomme bilfører en og annen gang kunne overskride fartsgrensen med noen kilometer. Det er ikke mulig, og heller ikke forsvarlig, hele tiden å ha øynene på fartsmåleren.

Det er heller ikke alltid forsvarlig, å holde seg trygt under den tillatte maksimalfart, fordi en da lett vil lage kø og på den måten kan volde fare.

### 3.2.3 Selvforskyldt rus:

Hvis en reduksjon av ferdigheten skyldes rus, tas det normalt ikke hensyn til dette ved aktsomhetsbedømmelsen. Tiltalte bedømmes som om han hadde vært edru.<sup>21</sup>

---

<sup>19</sup> Jfr. Rt.1994 s.770

<sup>20</sup> Jfr. Rt.1975 s.393: vtrl.§3, fysisk handicap

<sup>21</sup> Jfr. Rt.1976 s.1407: En nedsatt observasjonsevne som berodde på rus kunne ikke komme i betraktning

At selvforskyldt rus ikke er straffrihetsgrunn følger av strl.§45 og er et unntak fra reglene om tilregnelighet.

### 3.3 Årsakssammenheng:

Det følger av strl.§239 at det ikke er nok til fellelse for uaktsomt drap at gjerningsmannen har forvoldt en annens død. Det må også foreligge årsakssammenheng mellom uaktsomheten og dødsfølgen. I dette ligger at følgen ikke ville ha inntrådt om tiltalte hadde opptrådt tilstrekkelig aktsomt.

I kravet om at årsakssammenhengen skal være påregnelig, ligger det ifølge Johs.

Andenæs tre krav: handlingen må ha en generell farevoldende evne, ulykken må ha en viss sammenheng med det farlige ved handlingen, eller sagt på en annen måte; ulykken må ligge i farens retning.

Sammenhengen mellom handlingen og ulykken må ikke være fjern og indirekte.

Hvorvidt årsakssammenhengen mellom handlingen og følgen er tilstrekkelig påregnelig, er en objektiv vurdering. Her skal man vurdere den faktiske årsakssammenheng i det konkrete tilfellet.

Hovedregelen er at enhver endring med hensyn til tid, sted eller måte, regnes for tilstrekkelig til å statuere årsaksforhold. Det kan også tenkes at den forandring som handlingen har medført, er så liten at det ikke er naturlig å tilkjenne den rettslig betydning.

I mange tilfelle står en overfor skjønsspørsmål, hvor betingelseskriteriet ikke gir noen entydig løsning.

Det må være en rimelig sammenheng mellom den ulovlige handling og skaden.

En annen begrensning ligger i at det må foreligge årsakssammenheng mellom feilen og skaden. Det er ikke nok at en handling er uaktsom og at den faktisk har ført til skade, hvis uaktsomheten i det konkrete tilfellet har vært uten betydning.

La meg ta et par eksempel. En bilist forsømmer å gi signal med hornet til en fotgjenger som uoppmerksomt begir seg ut i veien og blir påkjørt. Fotgjengeren var døv og ville ikke ha hørt signalet uansett.

Et barn løper for eksempel over veien, det lykkes ikke føreren å bremse, barnet blir overkjørt. En bilsakkyndig undersøkelse viser at det ikke ville ha vært mulig å unngå overkjørsel selv om farten hadde vært moderat og bremsene hadde virket normalt.<sup>22</sup>

I disse tilfellene kan man ikke si at døden er forvoldt ved (på grunn av) uaktsomhet. Sjøføren kan derfor bare straffes for overtredelse av vtrl., ikke etter strl.§239.<sup>23</sup>

Det samme gjelder om en beruset person ved bilkjøring dreper en annen, når drapet ikke er en følge av beruselsen (eller annen uaktsomhet).<sup>24</sup>

Av nyere rettspraksis hvor mangel på årsakssammenheng har vært utslagsgivende, kan nevnes Rt.1991 s.196.

Her ble sjåføren av et vogntog frifunnet for tiltale etter strl.§239. Byretten frifant fordi det ikke var en naturlig sammenheng mellom sjåførens uaktsomhet og den dødsulykke som fant sted. Den avdøde hadde krysset en vei med tre kjørefelter, utenfor gangfelt, og sjåføren så ikke personen før det var for sent å unngå et sammenstøt. Den avdødes forhold var mest utslagsgivende for ulykken, sa byretten. Høyesterett sluttet seg til denne vurderingen.

Det avgjørende for den eventuelle subsumsjonen er altså om det er årsakssammenheng mellom feilen (uaktsomheten) og skaden.

I praksis er det ofte ikke noe stort problem å konstatere årsakssammenheng.

### 3.4 Dødsfølgen:

Det objektive gjerningsinnholdet i strl.§239, ”forvolder en annens død” viser at bestemmelsen inneholder et skadedelikt hvor dødsfølgen er et absolutt krav for at bestemmelsen skal komme til anvendelse(dette gjelder ikke for vtrl.§3 der det er nok at

---

<sup>22</sup> jfr. Rt.1970 s.961. Se også Rt.1963 s.942

<sup>23</sup> jfr. Rt.1970 s.961

<sup>24</sup> jfr. Rt.1977 s.831. ”Ved avgjørelsen av om det foreligger uaktsomhet, må utgangspunktet være en vurdering av selve kjøringen sett i forhold til trafikksituasjonen, siktforholdene, kryssets beskaffenhet m.v. Hvis alkoholpåvirkning hos bilføreren ikke har gitt seg utslag i kjøring som etter en slik vurdering må anses uaktsom, kan han ikke domfelles etter straffelovens §239 bare på grunnlag av alkoholpåvirkning.”

det er oppstått en fare for omgivelsene).

Det må altså være årsakssammenheng mellom uaktsomheten og dødsfølgen.<sup>25</sup>

Det er ikke tilstrekkelig for å oppfylle kravet at man finner at gjerningsmannen burde ha forstått at han opptrådte slik at en alvorlig ulykke kunne inntreffe.

Dette fremgår av Rt.1991 s.809, hvor Høyesterett opphevet en fellende herredsrettsdom for blant annet overtredelse av strl.§239.

I herredsrettens domsgrunner var det lagt til grunn at bilføreren burde ha forstått at han kjørte på en slik måte at personskade kunne oppstå. Høyesterett fremhevet at det for domfellelse etter strl.§239 kreves at uaktsomheten direkte referere seg til dødsfølgen, og la deretter til grunn at herredsrettens dom måtte oppheves på dette punkt, idet det ikke fremgikk klart av herredsrettens domsgrunner at dette spørsmål var vurdert.

Rettspraksis gjør det klart at det må foretas en påregnelighetsvurdering.

I Rt.1991 s.888 uttaler Høyesterett: ”Det må være en viss påregnelig sammenheng mellom en uoppmerksomhet og dødsfølgen for at §239 skal kunne anvendes.

Dødsfølgen må ligge innenfor det man kunne forutse som en mulig og en verste følge av den utviste uaktsomhet.”

I Rt.1995 s.1685 konkluderte Høyesterett med at en slik påregnelighet ikke forelå:

”Jeg forstår det slik at lagmannsretten har lagt til grunn at muligheten for den utvikling som fant sted, måtte fremstå som liten. Slik lagmannsretten har beskrevet situasjonen, må etter mitt syn hendelsesforløpet anses 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”.

For ordens skyld vil jeg presisere at vi nå er innenfor rammen av den subjektive skyld, og at det avgjørende således er hva den konkrete gjerningsmann, ut fra sine subjektive forutsetninger, kan forutse som en påregnelig følge av sin uaktsomhet.

For om mulig å klargjøre hvilke momenter Høyesterett vektlegger i den konkrete vurdering vil jeg vise til to dommer. En der det ble konkludert med at det forelå uaktsomhet med hensyn til dødsfølgen, og en der dette ikke ble resultatet.

---

<sup>25</sup> jfr. Rt.1991 s.196

Rt.1992 s.1195:

Saken gjaldt en bilfører som foretok en forbikjøring på en strekning hvor merking i veibanen anga at forbikjøring var forbundet med fare, på grunn av svingete og uoversiktlig vei. Bilfører var klar over dette. Under forbikjøringen kolliderte han med mot gående bil, og føreren av denne ble drept.

Byretten dømte bilføreren etter vtrl.§3, men frifant etter strl.§239.

Påtalemyndigheten anket til Høyesterett over lovanvendelsen vedrørende frifinnelsen etter strl.§239, og fikk medhold. Høyesterett mente at ulykken skyldtes at domfelte ikke i tilstrekkelig grad hadde forvisset seg om at det ikke kom møtende biler da han startet forbikjøringen. Videre uttalte Høyesterett at når en forbikjøring bedømmes som uaktsom, er begrunnelsen nettopp faren for kollisjon med møtende trafikk. Når så bilen domfelte forsøkte å kjøre forbi holdt en hastighet på ca. 80 km/t, var det ikke upåregnelig at det kunne skje en dødsulykke.

Dette innebærer at man for å domfelle for uaktsomt drap, først må vurdere om den tiltaltes handling var uaktsom. Deretter må man vurdere om den tiltalte i tillegg kunne bebreides for ikke å ha innsett muligheten av følgen.

Rt.1991 s.678:

Forholdet var her at en lastebilsjåfør ved oppstartning kjørte på en barnevogn som var hensatt i dødsonen like foran bilen. Tiltalte hadde før kjøringen gått flere ganger til og fra bilens begge sider i forbindelse med avlevering av varer. Han hadde observert noen voksne personer i nærheten, men ikke sett barnevognen. Det ble funnet bevist at han, da han var ferdig og satte seg i bilen, svingte forsiktig mot høyre og trillet frem 1-2 meter. Barnevognen, som var blitt plassert like foran høyre forhjul, var påsatt bremses, og den rullet derfor ikke da den ble truffet av hjulet. Barnet i vognen ble drept, og bilføreren ble i herredsretten domfelt etter vtrl.§3, men frifunnet etter strl.§239.

Påtalemyndigheten anket over den frifinnende del av dommen, og hevdet at det var uriktig lovanvendelse når domfelte ikke ble dømt etter strl.§239. Dette var Høyesterett ikke enig i.

”Selv om kjøring av motorvogn generelt kan sies å inneholde et faremoment som gjør at uaktsomhet lett kan føre til en alvorlig ulykke, er det ikke slik at enhver uaktsomhet i trafikken med dødsulykke til følge, vil rammes av strl.§239”.



Det kunne ikke tilregnes tiltalte som uaktsomhet at han ikke forutså muligheten av en dødsulykke.

### 3.5 Medvirkning:

Straffeloven har ingen generell regel om medvirkning ved forbrytelser.

I de straffebud der medvirkning er nevnt er det ikke noe problem. I de tilfeller der tillegget om medvirkning ikke er nevnt i straffebudet, vil det måtte bero på en tolkning av det enkelte straffebud om det bare rammer den som har foretatt selve den utøvende handling, eller om det i større eller mindre utstrekning også rammer medhjelperne. Det avgjørende for straffbarheten er ikke om handlingen kan karakteriseres som hovedgjerning eller som medvirkning, men om den etter en naturlig tolkning rammes av straffebudet.

Straffeloven inneholder en generell bestemmelse om straffutmåling ved blant annet medvirkning, §58. Men denne bestemmelsen er først aktuell når straffbarheten er på det rene.

For strl.§239 som setter straff for den som ”ved uaktsomhet forvolder en annens død”, rammer det ikke bare den som har ført bilen ved ”dødskjøringen”, men også den som har latt ham låne bilen med bevissthet om at han ikke var i stand til å kjøre forsvarlig. Ansvar er altså her ikke bare begrenset til hovedmannen.

Den grunnleggende avgjørelsen har vi i Rt.1936 s.612. (Saken gjaldt strl.§237 som har nesten den samme gjerningsbeskrivelse som strl.§239, og som i likhet med strl.§239 ikke nevner medvirkning).

Tiltalte i denne saken hadde overlatt kjøringen av sin bil til en annen som verken hadde førerkort eller tilstrekkelig øvelse i å kjøre motorvogn. Resultatet ble en påkjørsel med legemsskade til følge. Tiltalte fremholdt at hans handling bare kunne anses som medvirkning, og at han derfor måtte frifinnes. Han ble imidlertid dømt både i lagmannsretten og i Høyesterett. Høyesterett støttet seg på alminnelig språkbruk og tidligere praksis, og etter å ha imøtegått forskjellige innvendinger, ble det konkludert på følgende måte:

”Hvis derfor lovbudets egen beskrivelse av gjerningsinnholdet er så generelt formet, at loven etter en naturlig tolking omfatter handlingen også når denne språklig ville betegnes som medvirkning, så blir vedkommende å straffe etter bestemmelsen, selv om medvirkning ikke er nevnt i lovbudet, med mindre det måtte foreligge særlige grunner til å tillegge straffebudet en snevrere ramme”.

### 3.5.1 Når sjåføren ikke er forvolder

Noen ganger kan den inngripen som en passasjer utfører medføre at man betrakter passasjerens som hovedforvolder av den påfølgende ulykke. Tar for eksempel en person tak i rattet på en bil, eller trykker på gass eller bremsepedalen under kjøring med det resultat at selve handlingen medfører dødsfølge, blir ikke dette å regne som medvirkning, men man anser forvolderen som fører av bilen.<sup>26</sup>

Det er selve den inngripende handling som forårsaker ulykken.

I en dom fra Hardanger herredsrett (sak 595. 94.) ble en passasjer i en buss tiltalt etter strl.§239, 2 straffealternativ. Tiltalte tok tak i bussens ratt med den følge at de kjørte av veien og bussen veltet. En passasjer omkom i veltet. Tiltalte ble dømt til 90 dager, hvorav 30 av dem ble gjort betinget. (Det var en leid busstur og trolig var det tiltaltes bekjentskap til avdøde som gjorde at straffen ble relativt lav).

### 3.5.2 Straffelovkommisjonens forslag:

Straffelovkommisjonen foreslår i NOU 1992:23 en generell regel som sier at medvirkning rammes av straffebudet hvis ikke annet er bestemt.

Med en generell medvirkningsbestemmelse blir det unødvendig å nevne i det enkelte straffebud at medvirkning skal rammes. Bare når medvirkning helt eller delvis skal gå fri, må det sies noe om dette i straffebudet. Loven blir dermed enklere og mer oversiktlig enn den er i dag.

## 4 Straffeutmåling for overtredelse av straffelovens §239

Strafferammen for strl.§239 er vid. Den spenner fra bøter og helt opp til 6 års fengsel.

---

<sup>26</sup> jfr. Brottbalken s.186

Den ordinære strafferammen i strl.§239 er fengsel inntil 3 år, men under særdeles skjerpene omstendigheter kan det altså idømmes fengsel inntil 6 år.

Denne forhøyelsen anses som en generell forhøyelse av strafferammen.<sup>27</sup> Dette har blant annet visse prosessuelle virkninger som for eksempel at foreldelsesfristen er 10 år og ikke 5.

Før lovendringen i 1988 ble sjeldent den øverste delen av strafferammen brukt.

I Rt.1989 s.741 kom Høyesterett for første gang inn på betydningen av lovendringen for straffenivået. Førstevoterende uttalte:

”Men det fremgår av forarbeidene at lovgiverens hensikt var å skjerpe reaksjonene ved trafikkovertrедelser med dødsfølge, både ved at det i større utstrekning skal reageres etter straffelovens §239 og ikke bare etter vegtrafikkloven, og ved at dette skal gi seg utslag i en strengere straffutmåling...Jeg finner at domstolene må legge vekt på det lovgiveren har tilkjennegitt om formålet med lovendringen.”

Domstolene bruker i dag stort sett hele straffeskalaen.

Nedad åpner strl.§239 for bruk av bøter, men det ser ikke ut til at Høyesterett har benyttet seg av denne straffemulighet. Høyesterett har også i det hele vært lite villig til å idømme bøter ved siden av fengselsstraff, men det finnes eksempler.

For eksempel Rt.1991 s.888 hvor det ble idømt 90 dager betinget fengsel i tillegg til en bot på 5000 kroner.

Flere ganger har Høyesterett sagt nei til bruk av samfunnstjeneste, sist i Rt.1992 s.808. Dette fordi samfunnstjeneste i strl.§28a hovedsakelig var tiltenkt mindre alvorlige handlinger der spesielle hensyn ikke talte mot det.

Samfunnstjeneste kunne anvendes når hensynet til den alminnelige lovlydighet gjorde det forsvarlig.

Samfunnstjeneste ble ved lov 18.mai 2001 nr.21 erstattet av den nye hovedstraffen samfunnsstraff. Samfunnsstraffen er noe ulik samfunnstjenesten. Den omfatter blant annet de tidligere reglene om betinget dom med tilsyn, og den kan ikke anvendes ved straffebud hvor strafferammen er høyere enn fengsel i 6 år.

Høyesterett har ikke funnet det passende med en slik reaksjon på et så alvorlig område som uaktsomt drap.

Det er flere momenter ved en handling som kan ha betydning for straffutmålingen.

---

<sup>27</sup> Jfr. Rt.1909 s.170

Å kjøre med promille er et moment som ved flere anledninger har skjerpet straffen. I Rt.1992 s.330 skjerpet Høyesterett straffen fra 3 år til 3 år og 6 måneder, i Rt.1992 s. 426 ble straffen skjerpet med hele 1 år, og i Rt.1990 s. 1257 ble straffen skjerpet fra 120 dager til 1 år. Dette er bare noen eksempler fra en omfattende praksis.

Høy fart er også et moment av stor betydning, og kanskje den mest alminnelige årsak til ulykker. Det er her ikke spørsmål om overskridelse av "lovlig hastighet", men om å ha kjørt for fort "etter forholdene". Selv en fart som ellers ville ha vært svært lav, kan i den gitte situasjon bli belastet bilføreren.

Høy fart er også ofte lett å bevise i ettertid.

Det er flere eksempler fra praksis:

Rt.1976 s.1525: En 27 år gammel mann ble i lagmannsretten dømt til 1 år og 6 måneders fengsel for i påvirket tilstand og med en fart betydelig over 100 km/t å ha mistet herredømme over bilen, slik at den kolliderte med en møtende bil og en person ble drept og andre skadet.

Rt.1980 s.698: En 27 år gammel, tidligere straffet, ble dømt til 1 år og 3 måneders fengsel etter strl.§239 og vtrl.§§3 og 5, 1 ledd. Ved hensynsløs kjøring med en fart på 100 km/t kjørte han på og drepte en 65 år gammel mann som krysset veibanen i en fotgjengerovergang.

Rt.1984 s.854: En 18 år gammel gutt ble dømt til ubetinget fengsel i 8 måneder. Han hadde kjørt nærmere 100 km/t i en 50-sone.

Hvis det viser seg å være svikt i oppmerksomheten ved kjøring vektlegges dette. Da særlig der det oppstår ulykker på steder hvor aktsomheten bør være skjerpet, for eksempel fotgjengeroverganger, utenfor skoler osv.

Etter trafikkreglens §13 nr.2a plikter kjørende i særlig grad å holde tilstrekkelig liten fart og om nødvendig stanse straks ved passering av barn som oppholder seg på eller ved vegen.

Dette følger blant annet av Rt.1966 s.722. En 22 år gammel mann unnlot å sette farten ned foran et oppmerket og opplyst fotgjengerfelt og kjørte på to eldre kvinner, som begge ble skadet. Den ene døde senere som indirekte følge av ulykken. Han ble i

byretten dømt til bot, men etter påtalemyndighetens anke ble straffen skjerpet til ubetinget fengsel i 24 dager. Førstevoterende i Høyesterett uttalte:

”Plikten til i tide å sette ned farten foran oppmerket fotgjengerfelt er av fundamental betydning i trafiksikkerheten, og det er etter min mening nødvendig å reagere streng når den ikke overholdes og dette fører til ulykker. Etter det saksforhold byretten har funnet bevist, var domfelte klar over at det var fotgjengerovergang på stedet, uten at han av den grunn reduserte farten. Når han ikke i tide ble oppmerksom på de to eldre damer som befant seg i feltet, hang dette sammen med de vanskelige lys- og værforhold. Men nettopp disse forhold pliktet han å innrette sin kjøring etter...”

Se Rt.1990 s.562, passering av skolebuss.

Ved uvettede handlinger må det også reageres, jeg tenker spesielt på Rt.1992 s.1325 der en traktor ble kjørt med redskap stikkende ut i motsatt kjørebane.

#### 4.1.1 Påtaleunntatelse, strpl.§69, 1 ledd (opportunitetsprinsippet):

Som en definisjon av påtaleunntatelse kan man si: Når særlige forhold gjør at påtalemyndigheten etter en samlet vurdering finner at overveiende grunner taler for å ikke påtale handlingen.

”Opportunitetsprinsippetets innerste kerne ligger i at påtalemyndigheten ikke skal utøve sin påtalerett på en mekanisk, rutinemessig måte, men håndheve den samvittighetsfullt, under skyldig hensyn til særegne omstendigheter ved den individuelle sak”.<sup>28</sup>

Gjør ingen individual eller allmennpreventive hensyn seg gjeldende i den aktuelle sak, er det lite behov for å kjøre saken gjennom en tidkrevende og belastende domstolsbehandling.

Ved en lovendring i 1989 ble kompetansen til å gi påtaleunntatelse i forbrytelsessaker etter str.§§69 og 70 den samme som påtalekompetansen til å beslutte tiltale.

Det ble i den sammenheng utarbeidet et rundskriv fra riksadvokaten om påtaleunntatelsespraksis, jfr. Rundskriv av 17. november 1989. På side 2 heter det:

---

<sup>28</sup> jfr. Røstad, utvalgte emner s.98

”Det er neppe mulig å gi generelle retningslinjer for når hensynet til den alminnelige lovlidighet må gå foran individuelle hensyn. Jo mer graverende forholdet er, og jo sterkere allmennheten forventer at handlingen blir straffet, desto sterkere må de individuelle grunner være før påtaleunntatelse kan gis”.

Det følger av strpl.§69, 1 ledd at påtaleunntatelse er aktuelt når det foreligger ”særlige forhold” og overveiende grunner ikke taler for å påtale handlingen.

Påtaleunntatelse er den mildeste reaksjonsform etter straffelovens bestemmelser.

En betinget påtaleunntatelse grenser opp mot en betinget dom.

En ubetinget påtaleunntatelse er å anse som en ren innstilling av videre straffeforfølgning.

Ved bruk av påtaleunntatelse ved alvorlige forbrytelsessaker er det som regel så spesielle forhold tilstede at en påtaleunntatelse ikke behøver å gjøres betinget.

Uaktsomme bildrap etter strl.§239 skal forfølges, men det er viktig at praksis tar hensyn til folks generelle rettsfølelse. Riksadvokaten kommenterte akkurat dette i en kronikk i Aftenposten den 20. februar 1995 etter flere kraftige angrep i avisene og påfølgende debatter i fjernsynet om bruk av strl.§239.

Riksadvokaten understreket at folkets antatte rettsfølelse vil kunne være et hensyn som vi bør og kan legge vekt på. Det vil blant annet inngå i begrepet reelle hensyn som er et anerkjent rettskildesprinsipp. Han understreket at hensynet får begrenset anvendelse i strafferetten, men ved skjønnsmessige begrep som uaktsomhet kan antagelsen om den alminnelige rettsfølelse få en viss betydning. Riksadvokaten sier også at alle deltakerne i et debattprogram (som han kommenterte i kronikken), også de med juridisk bakgrunn, syntes å mene at den sjåfør som uaktsomt har voldt en nærstående slektnings død har ”fått straff nok”.

”Hvis man bare hadde ment at påtaleunntatelse kunne vært en tilstrekkelig reaksjon i slike tilfeller, kunne synspunktet forstås”.

Riksadvokaten understreker at om en lastebilsjåfør rygger over sin egen sønn, eller naboens, vanskelig kan være avgjørende for skyldspørsmålet.

Behovet for å kunne bruke påtaleunntatelse kommer klart frem.

Som eksempel fra praksis vil jeg trekke frem en sak fra 19 mai 1997.

6 år gamle Rikke satt på traktoren med sin far mens de var ute og kjørte. Plutselig ramlet hun av og ble overkjørt. To dager senere døde hun av hodeskadene.

Statsadvokaten valgte påtaleunntatelse, tiltale skulle ikke reises. (Det ble likevel sak da far til jenta ikke godtok skyldstempelet. Dette er det adgang til etter strpl.§71).

Riksadvokaten nevnte i sitt rundskriv at jo mer graverende forholdet er, og jo sterkere allmennheten forventer at handlingen blir straffet, desto sterkere må de individuelle grunner være før påtaleunntatelse kan gis.

Hvilke individuelle grunner er så aktuelle ved uaktsomt bildrap?

Uttrykkene ”særlige forhold” og ”overveiende grunner” i strpl.§69 klargjør noe.

Det er særlig de objektive krav ved selve handlingen og etterfølgende momenter som kommer inn i bildet.

For at påtaleunntatelse skal være aktuelt ved overtredelse av strl.§239 må ikke uaktsomheten ha vært grov. Da vil de allmennpreventive hensyn utelukke påtaleunntatelse.

Det må også kunne sies at det bare er i de sakene nære pårørende har omkommet det kan være aktuelt med påtaleunntatelse.

Hvem som skal anses for å være nære pårørende blir en skjønsmessig vurdering i hvert enkelt tilfelle. Det avgjørende er hvor sterke bånd siktede hadde til avdøde. Kravet begrenser seg ikke bare til familie.

Etter dansk praksis anser man all familie som nære pårørende. Det være seg så langt ut som til svigerforeldre og svigerbarn. Men dansk praksis åpner også for en svakere tilknytning enn dette. Kjærester og gode venner kan også bli innbefattet.<sup>29</sup>

Det er vanskelig å si helt generelt når man skal benytte påtaleunntatelse eller ikke, siden uaktsomhetsvurderingen alltid må foretas på individuelt grunnlag, basert på de opplysninger man har i den enkelte sak.

Straffelovkommisjonen foreslår at betinget påtaleunntatelse i fremtiden betegnes påtaleutsettelse. Det markerer at man ikke unntater å påtale handlingen med endelig virkning. For ubetinget påtaleunntatelse foreslås det å bruke begrepet påtalefracfall.

Dette er mer informative begrep enn de nåværende.

Kommisjonen har foreslått en legaldefinisjon i utkastets §21:

”Påtaleunntatelse kan gis på vilkår, som påtaleutsettelse, eller uten vilkår, som påtalefracfall”.

Endringene foreslås innarbeidet i strpl.§69. Det er også foreslått at det blir innarbeidet et eget ledd i strpl.§69 hvor man sier at bot kan forelegges sammen med påtaleutsettelse.

---

<sup>29</sup> jfr. Aå 1976 s.123

Dette kan være særlig aktuelt i de sakene hvor man anser at en påtaleunntatelse alene vil være en for mild reaksjon. Forslaget bygger på den Danske retsplejelov §735a, som gir adgang til å sette som vilkår for påtaleunntatelse at siktede i retten vedtar å betale en bot.

Røstad sier i sin behandling av påtaleunntatelse i Utvalgte emner s.125 at:

”Det kan med god grunn reises spørsmål om man ikke bør søke å utvide anvendelsen. Sunne prosessøkonomiske hensyn kan tilsi at man bytter ut en del betingede dommer med påtaleunntatelse og således sparer rettsapparatet for en del saker som naturlig vil ”bære” en betinget reaksjon”.

Videre peker Røstad på de kriminalpolitiske hensyn hvor det er betenkelig med bruk av en kort frihetsstraff. Det vil by på flere betenkeligheter enn saklig begrunnelse. Han er også inne på muligheten av å bruke et erstatningspåbud i kombinasjon med andre reaksjoner. Det er nettopp dette straffelovkommisjonen er inne på i sin delutredning.

#### 4.1.2 Betinget fengsel:

Betinget fengsel kan også gis. Jeg viser her til Rt.1991 s.829, hvor det ble gitt betinget fengsel i en sak hvor domfelte hadde kjørt av veien med det resultat at to av hans sønner omkom. Det ble fra rettens side lagt vekt på den belastning selve ulykken var for domfelte, og at han også hadde eneomsorgen for en tredje sønn.

Et annet eksempel henter jeg fra Rt.1988 s.311. Her hadde domfelte duppet av under kjøring, mistet kontrollen over kjøretøyet som kom over i motsatt kjørebane og kjørte på en fotgjenger bakfra. Fotgjengeren døde av de skader hun ble påført.

Domfelte hadde hatt en normal natts søvn, kjørt ikke lenger enn 280-290 kilometer og hatt pauser underveis.

Høyesterett uttaler: ”Jeg legger til grunn at søvnigheten kan ha kommet forholdsvis brått på og bemerker at selve kjøringen inn mot ulykkesstedet var det ikke noe å si på. Domfeltes uaktsomhet ser jeg ikke som grov..”

Dommen lød på 21 dager betinget fengsel.

Det kan også idømmes betinget fengsel samt en ubetinget bot.<sup>30</sup>

---

<sup>30</sup> jfr. Rt.1961 s.1098



#### 4.1.3 Forhold ved avdøde:

Når det gjelder avdødes forhold og om dette kan virke formildende, spiller bevisproblematikken inn. Sakens natur gjør det ofte umulig å føre bevis, eller ta til motmæle, mot de påstander som blir fremsatt av tiltalte mot avdøde.

Det må nok betegnes som sikker rett at samtykke til en uaktsom handling som senere fører til et uaktsomt drap, ikke kan virke straffriende.<sup>31</sup> Man samtykker til den uaktsomme handlingen, men det ligger i sakens natur at man ikke samtykker til det tragiske utfallet. Aksept av risiko virker ikke straffriende, men spiller en viss rolle for utmåling av reaksjonsfastsettelsen.

Rt.1990 s.1078 kan illustrere dette.

Her var situasjonen den at tiltalte som var sterkt handikappet og hadde psykiske problemer ble overtalt til å drikke og deretter til å kjøre bil.

Herredsrettens dom på 2 år ble redusert til 1 år og 3 måneder grunnet avdødes forhold. ”...De fylte stadig glasset hans etter hvert som han drakk. De ønsket også at han skulle føre bilen etter at han hadde drukket, og har dermed akseptert en risiko.”

Hvis den avdødes forhold er av så betydelig karakter at man må si at personens handlingsmønster var mest fremtredende for utfallet, blir det ikke snakk om påtale.

Men dette forutsetter at handlingen var helt dominerende for utfallet. Da foreligger det ikke årsakssammenheng og betingelsene for påtale er ikke tilstede.

Dette kommer frem i Rt.1996 s.196. Her hadde den forulykkede krysset veien, utenfor gangfelt. Han hadde krysset et 1 meter bredt sperrefelt markert med malte striper.

Som begrunnelse for ikke å anvende strl.§239, sier byretten:

”Retten finner imidlertid å måtte legge til grunn at det ikke kan sees å være noen naturlig sammenheng mellom tiltaltes uaktsomhet i dette tilfellet og den dødsulykke som fant sted. Det påregnelig og forutsigbare hendelsesforløp ville etter rettens skjønn her ha vært at avdøde stoppet opp i sperrefeltet og ventet til tømmerbilen hadde passert. Sperrefeltet var godt oppmerket, gav forholdsvis god avstand til trafikken i begge retninger og representerte et, etter forholdene, relativt trygt oppholdssted. Retten finner

---

<sup>31</sup> Jfr. Rt.1987 s.835. Her ble det sagt at hvor en handling medfører at liv står på spill, kan ikke samtykke virke straffriende.

det naturlig å karakterisere avdødes egen handlemåte som den direkte årsak til ulykken. Selv om tiltalte var blitt oppmerksom på fotgjengeren i tide, men valgte å fortsette i samme fart, ville det ikke kunne tilregnes tiltalte som uaktsomt at han ikke regnet med den mulighet at kjøringen ville føre til dødsulykke. Det ville i tilfelle vært all mulig grunn til å tro at fotgjengeren ville bli stående i sperrefeltet til kjøretøyet hadde passert.” En annen sak som vakte betydelig oppsikt, og pressens interesse, var den såkalte ”Lyngved-saken”.

Her var forholdet at en fotgjenger ble påkjørt i Tåsen krysset i Oslo. Personen gikk på rødt lys over en svært trafikkert vei. Handlingsmønsteret var spesielt ved at personen stoppet opp og gikk tilbake, før personen på nytt gikk ut i veibanen. Her ble avdødes forhold tillagt betydelig vekt.

Men hva så hvis avdøde bruker et fremkomstmiddel som betraktes og er farligere enn vanlig? Det være seg motorsykkel eller kjøring i åpen bil? Kan disse momentene få betydning ved straffutmålingen?

I Danmark blir ikke egen fareforøkende lovlig trafikal atferd tillagt vekt ved straffutmålingen.<sup>32</sup> Det er vel ut ifra dette grunn til å tro at dette også gjelder i Norge. Men hva hvis det er slik at fornærmede ikke har brukt bilbelte og det er en viss mulighet for at dette kunne ha redusert skadens omfang?

Dansk teori åpner for at dette kan vektlegges hvis det kan sannsynliggjøres at bilbeltet ville ha redusert skaden, og tiltaltes uaktsomhet ikke var for grov.<sup>33</sup>

I en Høyesterettsdom fra 1991<sup>34</sup> påpekte dommerne at unnlåtelsen av å bruke bilbelte hos fornærmede var et moment ved utmålingen av straff.

”Det må særlig få betydning at skadelidte var deltaker og hadde akseptert risikoen, også på den måten at han hadde unnlatt å ta på seg sikkerhetsbelte.”

#### 4.1.4 Andre forhold:

Et moment ved tiltalte som i natur ikke ligger så langt fra promille er kjøring hvor det foreligger mangel på søvn. Det er kravet til bevis som her er vanskelig. Men noen

---

<sup>32</sup> Jfr. Færdselsstrafferet s.171

<sup>33</sup> jfr. Vagn Greve 1979 s.268

<sup>34</sup> Rt.1991 s.444

ganger er det innlysende at sjåføren har sovnet, og da må det reageres strengt ved alvorlige personskader, se for eksempel Rt.1991 s.828 hvor en 22-årig mann, tidligere bøtelagt, ble dømt til 10 måneders ubetinget fengsel. Domfelte som ikke hadde sovet om natten kjørte bil etter arbeidstidens slutt den påfølgende ettermiddag. Han sovnet ved rattet, og i en svak høyrekurve kom bilen over i motsatt kjørebane og kolliderte med to møtende biler. Føreren av den siste døde umiddelbart.

Redusert syn, hørsel og alvorlig sykdom eller andre fysiske forhold som det ikke er tatt tilstrekkelig hensyn eller høyde for vil være momenter i en aktsomhetsvurdering.

Rt.1994 s.770. Her hadde en 66 år gammel mann kjørt på og drept en veiarbeider.

Domfelte hadde stær på begge øynene og hadde betydelig redusert syn. Synet på hans beste øye var slik at han så vidt tilfredstilte kravet for å få førerkort. Han var også som følge av stæroperasjon særlig utsatt for å bli blendet.

Retten uttalte: ”Domfelte var klar over at hans synsevne var redusert og at han var utsatt for å bli blendet. Han hadde da plikt til å innrette sin kjøring etter dette”.

Andre forhold som kan ha betydning er tekniske feil ved kjøretøyet, for eksempel bremse eller styringssvikt, lysbruk, isete frontrute, rot med musikkanlegg, mobiltelefon og liknende.<sup>35</sup>

I formildende retning kan det ha betydning for straffeutmålingen hvilken følge straffen får for gjerningspersonen.

Rt.1997 s.13 uttaler: ”Ved straffutmålingen har lagmannsretten lagt vekt på at domfelte, som følge av ulykken, har mistet sitt arbeid og har vært arbeidsløs siden. Jeg er enig i at dette må vektlegges.”

---

<sup>35</sup> jfr. Rt.1991 s.1477. Den domfelte hadde kjørt på en fotgjenger som omkom. Bilens vinduer var tiliset da ulykken skjedde, og dårlig sikt var derfor en del av forklaringen på at fotgjengeren ble påkjørt.

## 5 Prosessuelle spørsmål:

### Offentlig påtale:

Det sies ikke noe om påtalen i strl.§239. Vi må gå til den generelle bestemmelsen i strl.§77 som sier at straffbare handlinger er undergitt ubetinget offentlig påtale, med mindre noe annet er bestemt. Påtalemyndigheten har med andre ord plikt til å utferdige påtale hvis det ikke foreligger hjemmel for noe annet. Dette går frem av strl.§77 og enda klarere frem hvis straffelovkommisjonens forslag til ny strl.§92 blir vedtatt.

Den lyder som følger: ”Den offentlige påtalemyndighet skal påtale straffbare handlinger når ikke annet er bestemt ved lov”.<sup>36</sup>

Retten settes sammen på forskjellig måte, alt etter sakstype, strafferamme osv.

Straffesaker i tingretten avgjøres enten ved tilståelsesdom (før 2003 kalt ”forhørsrett”) eller i meddomsrett.

Ordinære straffesaker settes som meddomsrett, vanligvis en fagdommer og to meddommere. I saker hvor strafferammen er fengsel i mer enn seks år, kan retten settes med to fagdommere og tre meddommere.

Kommer saken inn for lagmannsretten (ved anke) skal alle saker med strafferamme inntil seks år behandles av lagmannsretten som meddomsrett.

Er strafferammen mer enn seks år, avgjøres skyldspørsmålet av lagrette.

Om en eventuell anke fra lagmannsretten skal tas inn for Høyesterett bestemmes av Høyesteretts kjæremålsutvalg.

Innslaget av lekmenn i straffeprosessen er som vi ser sterkt i norsk rett.

I saker som omhandler uaktsomt drap i trafikken har det vært hevdet at rettens sammensetning kan ha hatt betydning for, ikke bare utfallet av saken, men også rettsutviklingen på området. Det har spesielt vært siktet til innslaget av lekmenn.

Før 1989 ble saker om uaktsomt drap behandlet med jury, og mye kan tyde på at juryen vek tilbake for å dømme for uaktsomt drap når uaktsomheten var av en slik art som de fleste bilførere gjør seg skyldig i fra tid til annen.

---

<sup>36</sup> jfr. NOU 1992:23 s.277 flg.

For å unngå omstendelig lagmannsrettsbehandling, unnlot påtalemyndigheten etter hvert i en del saker å ta ut tiltale for uaktsom kjøring.

Juryen begrunner ikke sin avgjørelse, så derfor kunne en frifinnelse vanskelig overprøves. Dette endret seg etter lovendringen i 1989. Ved denne endringen fikk Høyesterett samme mulighet til å prøve rettsanvendelsen som ved dom av herreds- eller byretten.

Da vi fikk straffeprosessloven av 1887, ble jurysystemet sett på som noe av det mest sentrale. Jurysystemet har også overlevd den nye straffeprosessloven av 1981 og revisjonen av instansordningen og rettsmiddelsystemet i 1993. Dette til tross for at flere og flere mener at systemet har sine absolutte svakheter.

Hovedregelen om lagrette står i strpl.§352.

Lagrette skal settes når det gjelder anke over bevisbedømmelsen under skyldspørsmålet og anken gjelder straff for forbrytelse som etter loven kan medføre fengsel i mer enn 6 år.

I saker om uaktsomt drap i trafikken kan foranledningen til det eventuelle drapet være av en slik art at man godt kan tenke seg selv inn i den aktuelle situasjon.

Vi kan alle feilbedømme eller være uoppmerksomme et lite øyeblikk. I slike saker kan det være vanskelig å sette stempelen drap på handlingen. Ikke minst gjelder dette når den forulykkede er nærstående. Den alminnelige rettsfølelsen kan for mange være uforenelig med kravet til aktsomhet, noe som igjen kan føre til at juryen muligens i større grad tar utenforliggende hensyn.

Bratholm uttaler i boken strafferett og samfunn, fra 1980 at ”enhver som kjører bil kan ikke unngå iblant å være uaktsom. Hvis uhellet er ute, kan dette koste en annen livet. Den som kjører bil må være forberedt på at han under ulykkelige omstendigheter kan komme til å begå et uaktsomt drap. Juryens tendens til å frifinne ut fra en rimelighetsvurdering virker som et korrektiv til den strenge juss på dette område.”

## 6 Andre lands praksis:

Når det gjelder aktsomhetsnormen i Danmark, har det her vært diskutert om det kan snakkes om en tredeling av (denne grensen). Slik at man først opererer med et skille mellom en type uaktsomhet som er straffbar og en annen type uaktsomhet som er så svak, så "ringe", at den ikke er straffbar.

Deretter trekker man et skille mellom den straffrie uaktsomheten og det hendelige, altså den skyldfrie handling.<sup>37</sup>

Dette er en diskusjon av mindre interesse, og har mest teoretisk verdi. Hvilke begreper man bruker er til syvende og sist ikke avgjørende. Om man definerer en gjerning som svakt uaktsom, eller som litt uforsiktig, eller som at den avviker litt fra det ideelle, er vel i realiteten likegyldig. Det sentrale er å få fastlagt grensen mellom den straffbelagte og den straffrie gjerning. En ytterligere gresedragning mellom den straffrie uaktsomhet og det hendelige uhell vil bare komplisere unødvendig, for uansett hvilken av de to kategoriene man finner å kunne plassere gjerningen i, så vil resultatet i strafferettslig sammenheng måtte bli det samme; nemlig frifinnelse.

Berettigelsen av å ha høyere strafferamme når handlingen får en alvorlig følge utenfor forsettet, kan diskuteres. Det kan hevdes at det er lite rimelig å skjerpe straffen i slike tilfeller, særlig når følgen måtte fremstå som en nokså fjern mulighet.

I Sverige har man for eksempel opphevet reglene om høyere strafferamme i slike tilfeller.<sup>38</sup> Men en skadefølge utenfor forsettet i Sverige kan betraktes som en skjerpende omstendighet ved straffutmålingen. I praksis betyr antakelig dette mindre skjerpelse enn man får ved å ha en egen, strengere strafferamme for slike tilfelle.

Når det gjelder strafferammene for uaktsomt drap er det noe, men ikke stor forskjell på de nordiske land. Strafferammen i Sverige er stort sett lik den norske.

Er det utvist alminnelig uaktsomhet er strafferammen fengsel i opptil 2 år. For en lavere uaktsomhet er det foreskrevet bøter som i Norge. Men for grov uaktsomhet har de en nedre grense på 6 måneder. Den øvre grensen i Sverige ble i 1993 hevet fra 4 til 6 år. Dette ble gjort for å styrke arbeidet med å bekjempe dødsulykker på veiene.

Et moment som er annerledes en den norske bestemmelsen er at den svenske sier at det Ved bedømmelsen av om gjerningen er grov skal legges vekt på om det har vært promille med i bildet. Hvis gjerningsmannen har vært påvirket skal hendelsen som hovedregel bedømmes som grov.<sup>39</sup>

I dansk rett strekker strafferammen seg fra bøter til fengsel i 4 år.

---

<sup>37</sup> Jfr Greve og Lodberg, s. 218-219. Se også Sysette Vinding Kruse, Erhvervslivets Kriminalitet, G.E.C Gads forlag 1983, s. 52-57

<sup>38</sup> jfr Beckman m.fl. 103-104

<sup>39</sup> jfr. Brottsbalken s.175

Noen allmenn definisjon av uaktsomhet har ingen av landene, men vi kan gå ut fra at innholdet er stort sett likt i de forskjellige land.

## 7 DOLUS EVENTUALIS

Overgangen mellom uaktsomhet og forsett er ikke alltid like lett å trekke, og i noen tilfeller er uaktsomheten så grov at det er mest nærliggende å betrakte den som forsett.

Forsett kan foreligge hvor sannsynligheten for at gjerningsbeskrivelsen er eller vil bli oppfylt er mindre enn 50%, dette selv om gjerningspersonen håper at omstendighetene(e) ikke eksisterer eller ikke vil bli oppfylt som følge av handlingen. Dette vil være tilfelle hvis gjerningspersonen forut for handlingen har tenkt som så at dersom gjerningsinnholdet er eller vil bli oppfylt, vil jeg likevel gjennomføre handlingen. Det er dette som kalles forsett i form av dolus eventualis eller forsett på grunn av positiv innvilgelse (av gjerningsinnholdet).

Det er tre typetilfeller av dolus eventualis.

### 7.1 Den positive innvilgelsesteori

Det første tilfellet går på om gjerningsmannen på forhånd har tenkt på muligheten av at den skadelige følge skal inntre, og finner at den er tilstede.

Selv om skadefølgen skulle inntreffe, bestemmer han seg for at dette ikke skal avholde ham fra handlingen. Vi sier at han har tatt følgen med "på kjøpet".

Gjerningsmannen straffes i slike tilfeller for forsettlig overtredelse. Begrunnelsen er at han har handlet så klanderverdig at det er rimelig å likestille skylden med vanlig forsett.

Læren om denne varianten av skyldformen dolus eventualis, kalles gjerne for den

positive innvilgelsesteori. Gjerningsmannen har godtatt (innvilget) følgen i sin bevissthet før han handlet.

Dette er spesielt praktisk i innførelsessaker omkring narkotika. Innfører vet han har noe med seg, men unnlater å sjekke nøyaktig hva.

At det her foreligger forsett etter norsk rett kan forankres i rettspraksis. Først i Rt.1980 s.979, og senere i Rt.1991 s.741, Rt.1992 s.334 (se s.338) og Rt.1992 s.370.

## 7.2 Gjerningsmannen har handlet i tillit til at det skal gå godt

Det andre tilfellet går på om gjerningsmannen har tenkt på om skadefølgen vil inntre som et resultat av handlingen og kommet til at han ikke ville ha foretatt handlingen dersom følgen skulle inntreffe. Han har altså handlet i tillit til at det skal gå godt. Her foreligger ikke skyldformen *dolus eventualis*, og gjerningsmannen kan ikke straffes for forsettlig overtredelse, bare for uaktsomhet (dersom dette rammes). Løsningen er rimelig, fordi gjerningsmannen er vesentlig mindre å bebreide i disse tilfellene enn når han har tatt følgen med på kjøpet.

Skulle det derimot vise seg at gjerningsmannens vurdering av handlingens resultat er helt feilaktig. Vil nok domstolen falle ned på at gjerningsmannen har godtatt følgen.

## 7.3 Den hypotetiske innvilgelsesteori

Det siste tilfellet omhandler situasjoner der gjerningsmannen ikke har tenkt nærmere over hvordan han ville ha forholdt seg om følgen skulle inntre.

Om straffansvar her skal inntre for forsettlig handling, beror på de nærmere omstendigheter. I disse tilfelle straffes han muligens for forsett (*dolus eventualis*) dersom retten kommer til at han ville ha tatt følgen med på kjøpet, hvis han hadde reflektert nærmere over forholdet. Læren om denne skyldformen kalles gjerne for den hypotetiske innvilgelsesteori. Gjerningsmannen forutsettes å ville ha godtatt eller innvilget følgen, hvis han hadde reflektert nærmere over forholdet. Dersom retten kommer til at gjerningsmannen ville ha avstått fra handlingen, om følgen hadde stått for ham som sikker eller overveiende sannsynlig, kan han bare straffes for uaktsomhet (forutsatt at handlingen er straffbar i uaktsom form).

Dette er ikke å anse som forsett etter norsk rett, men er det etter dansk rett.



#### 7.4 Skillet mellom dolus eventualis og bevisst uaktsomhet

Skille mellom dolus eventualis og bevisst uaktsomhet kommer klart frem i dommen inntatt i Rt.1991 s.600 (Skoheroin-dommen). Saken gjaldt en tidligere ustraffet mann som ble dømt for innførsel av 693,41 gram teknisk rent heroin med en gateverdi på 10 millioner kroner, gjemt i skoene. Gjerningsmannen selv sier at han ikke var kjent med arten og omfanget av det narkotikapartiet han medbrakte. ”Det er erkjent at domfelte overtok skoene med kunnskap om at de inneholdt narkotika i pulverform. Han må nødvendigvis ha ansett det overveiende sannsynlig eller i det minste meget mulig at det var tale om heroin i det omfang som var innlagt i skoene, og han bestemte seg for å foreta innførselen selv om så skulle være tilfelle”. ”Når den positive innvilgelsesteori skal anvendes i praksis, vil det ofte oppstå bevisspørsmål. Hvilke forestillinger gjerningsmannen har hatt og hvilke beslutninger han har tatt, unndrar seg direkte iakttagelse, og må derfor ofte bygges på slutninger fra omstendighetene ved handlingen. Således kan gjerningsmannen gjennom sin atferd ha lagt for dagen at han har besluttet å foreta handlingen selv om vedkommende gjerningsmoment skulle foreligge”.

Rettsbelæringen fra lagmannsrettsdommen var protokollert på det avgjørende punktet, og det heter: ”Det er også forsett dersom tiltalte ikke visste at han hadde med seg narkotika av den art, og i det omfang han hadde, såfremt lagretten finner det bevist at han ville ha gjennomført innførselen dersom han hadde visst eller regnet det som sannsynlig at det var et slikt parti han hadde med seg”. Høyesterett mente at dette gav uttrykk for den hypotetiske innvilgelsesteori, og gjorde det klart at denne ikke kunne godtas. Høyesterett uttalte blant annet at ”det virker lite naturlig at tiltaltes forsett skal kunne bedømmes ikke ut fra hva han faktisk har besluttet, men ut fra hva han ville ha besluttet i en hypotetisk situasjon”.

Skulle retten derimot finne det bevist at gjerningsmannen, selv om skaden skulle inntre, bestemmer seg for å gjøre handlingen (positiv innvilgelse) skal retten legge til grunn forsett.

#### 7.5 Generelt

Straffelovkommisjonen har i forslaget til alminnelige bestemmelser i ny straffelov foreslått den positive innvilgelsesteori lovfestet.<sup>40</sup>

---

<sup>40</sup> jfr. NOU 1992:23 s.117-119

På veitrafikkens område er denne skyldformen, så vidt meg bekjent, ikke anvendt. Det finnes imidlertid eksempler fra praksis hvor man kan stille spørsmål om denne skyldformen burde vært anvendt. Jeg vil bruke to eksempler på saker som har vært behandlet for domstolene der det er grunn til å spørre om det burde vært tatt ut tiltale for forsettlig drap.

Den første dommen ble avsagt 18.06.2002:

Saken gjaldt en 25 år gammel mann, tidligere domfelt 11 ganger (bruk av bil er et gjennomgangstema).

Natt til søndag 28. november 1999 kjørte domfelte en bil som han tidligere hadde stjålet. Han hadde en venninne med som passasjer. Ved en rundkjøring, der han ikke overholdt vikeplikten, ble han observert av en uniformert politibil. Politibilen signaliserte at han skulle stoppe. Det gjorde ikke domfelte som derimot prøvde å kjøre fra politibilen.

Etter en forbikjøring i stor hastighet fortsatte domfelte i motgående fartsretning på motorveien. Politibilen fulgte etter, men avsluttet etter en stund fordi kjøringen ble ansett som for farefull. Domfelte fortsatte kjøringen, han oppgir at han ikke la merke til at politibilen forsvant.

Da han hadde kjørt 10,8 km mot fartsretningen, frontkolliderte han med en annen bil som kjørte i 70 km/t. I denne bilen satt et ektepar og deres 6 uker gamle barn.

Sammenstøtet var voldsomt. Moren døde kort tid etter av skadene, barnet fikk livstruende hjerneskader, men overlevde (hun har fremdeles åpen spalte i kraniet, og det er fare for at hun er blitt påført varig men).

Barnets far fikk mindre fysiske skader, men grunnet ettervirkninger var han sykemeldt en lang periode.

Domfelte stakk fra åstedet.

Retten uttaler: "Vilkårene for straff etter straffeloven §239 annet alternativ, særdeles skjerpene omstendigheter, foreligger klart. Også innen dette straffalternativet står vi overfor en svært grov overtredelse. Som lagmannsretten bemerker, måtte det nesten skje en alvorlig frontkollisjon før eller senere. Hensett til dette må kjøring over en så lang distanse på motorvei imot kjøreretningen i seg selv anses svært straffskjerpene."

Straffen lød på 5 års ubetinget fengsel.

Det er flere momenter i denne saken som jeg mener er så grove at forsett er det mest nærliggende.

Kjøring i motgående retning i høy hastighet i nesten 11 kilometer.

Domfelte var tydelig klar over at han var i gal kjørebane, han signaliserte overfor motgående trafikk med lys og horn.

Det oppsto en nesten frontkollisjon. Et klarere signal om at man er i gal kjørebane kan man knapt få!

Farten var meget høy, den varierte mellom 90 og 140 km/t.

Tatt i betraktning omstendighetene som forelå, gjerningsmannens atferd og de varslene han fikk underveis, og også uttalelsen fra retten om at det nesten måtte skje en ulykke før eller senere, er vektige argumenter for at retten her burde/kunne ha dømt for positiv innvilgelse/forsett. Dette selv om gjerningsmannen, skulle forklare at det ikke var i hans tanker.

Det andre eksempelet jeg vil trekke frem er en dom fra Borgarting lagmannsrett avsagt 6. januar 2003.

Her har domfelte gjort seg skyldig i uaktsomt drap under særdeles skjerpene omstendigheter, jfr. Strl.§239 annet straffalternativ.

Fredag 31. august 2001 satt domfelte seg i en bil (som han hadde tilegnet seg ved grovt bedrageri) med en promille målt til 2,41 etter sikkerhetsfradrag.

Han kjørte oppover bakken mot Fredrikstad bro, bilen spant og skrenset og så ut til å være ute av kontroll. Ifølge vitner var farten meget høy. Han hadde ikke førerkort Like over toppen av broen kom bilen over i motsatt kjørefelt, en buss kom imot.

Bussjåføren prøvde å gjøre bilføreren oppmerksom ved å bruke lys og horn. For å unngå sammenstøt klarte bussjåføren å hive bussen over i motsatt kjørefelt og unngikk ved dette kollisjon. Like bak bussen kom en moped som domfelte kolliderte med, med den følge at mopedisten ble kastet mot bilens tak og over rekkverket på broen. Avstanden ned til bakken fra broen der kollisjonen antas å ha funnet sted er 37 meter. Den forulykkede ble funnet på bakken 59 meter fra broen.

Retten la til grunn at veibanen på broen var våt da domfelte kjørte der. Dette kombinert med høy hastighet, høy promille og at bilen ifølge vitner var helt ute av kontroll, blant annet ved å skrense over i motgående kjørebane på en bro, hvor møtende trafikk

vanskelig kan unnvikes, gjorde at retten fant at forholdet var foretatt under særdeles skjerpene omstendigheter.

Domfelte ble varetektsfengslet i fire uker i påvente av dom.

Han ble senere satt fri.

Den 15. mai 2002 var han ute å kjørte igjen, i en stjålet personbil. Han var påvirket av narkotika(ved blodprøve noen timer senere ble det påvist amfetamin og flunitrazepam i et omfang som ifølge SRI skjønnsmessig kan sammenliknes med en

alkoholkonsentrasjon i blodet på mer enn 1,5 promille), det var to passasjerer i bilen.

Forholdet startet da en politibil møtte domfelte ved en liten bakketopp. Hastigheten var så stor at bilen domfelte kjørte kom inn på politiets kjørebane og politibilen måtte svinge unna for å unngå en front mot front kollisjon. Domfelte forsvant.

Senere oppdaget politiet domfelte igjen, da hadde han en ”vanvittig hastighet” i en 50 km/t sone. Politiet fulgte etter, og domfeltes hastighet skal i perioder ha vært helt oppe i 184 km/t.

Under kjøringen, var tiltaltes bil til tider i motsatt kjørefelt på strekninger hvor kjørebane var adskilt av veiskille hvor det var umulig å skifte veibane.

Domfelte kjørte også gjennom et område hvor veivesenet utførte arbeid, og utsatte disse for fare.

Tingretten karakteriserte domfeltes kjøring 15. mai 2002 som nærmest ”forsøk på drap med ukjent offer”. Lagmannsretten legger også i sin behandling til at ”om ikke politiet hadde fått stanset denne kjøringen, er det grunn til å tro at også den ville endt med en alvorlig ulykke.”

I politibilen, på vei til politistasjonen, snakket gjerningsmannen med politiet om risikoen ved hans kjøring. Gjerningsmannen uttalte: ”Det er mitt valg. Jeg står for det.

Det går kanskje ut over familiene, men jeg står for det jeg har gjort.”

Straff ble satt til 4 år og 6 måneder

Det jeg ønsker å vise med den siste saken er:

Hva hvis det hadde skjedd en dødsulykke grunnet kjøringen den 15. mai 2002?

Hadde ikke forsett vært mest nærliggende tatt i betraktning domfelts erfaring fra tidligere kjøring?

Han hadde erfart at han ved å kjøre med promille og i tillegg ha høy hastighet, kunne forårsake dødsulykke. Likevel, tatt dette i betraktning kjørte han slik han gjorde den 15. mai 2002. Å hevde at gjerningsmannen med troverdighet kunne si han ikke trodde

kjøringen kunne medføre dødsulykke er i mine øyne lite holdbart. Under ett år etter at han kjørte på og drepte mopedisten setter han seg i bilen i tilnærmet lik tilstand og kjører i en ”vanvittig hastighet”.

Det er ingen del av strafferettspleien som får så mye oppmerksomhet som strafferetten. Følelser blir satt i sving.

Straff er ett av de mange styringsmidler som staten bruker for å få borgerne til å oppføre seg på bestemte måter. Det er derfor viktig at det fra domstolenes side tas hensyn til den alminnelige rettsfølelsen. I etterkant av den første dommen kom det frem i media, som for øvrig hadde bred dekning av saken, at folk mente at gjerningsmannen burde ha vært dømt etter strl.§233 om forsettlig drap og ikke etter strl.§239.

Det har så vidt meg bekjent ikke vært tatt ut tiltale på forsettlig drap etter dødsulykker i trafikken (med unntatt av de tilfellene der bilen er brukt som drapsvåpen). Etter min mening er dette noe påtalemyndigheten bør vurdere å forandre på, de to eksemplene over illustrerer hva jeg mener.

Vi må her også ha i tanke straffelovkommisjonens ønske om å lovfeste den positive innvilgelsesteori.

## **8 Litteraturliste**

Bøker:

Andenæs, Johs. Straffen som problem (Oslo 1994). Alminnelig strafferett. 4 utg, 1997

Andenæs, Johs. og Hauge, Ragnar. Uaktsomme drap i de nordiske land

Andenæs, Johs. og Bratholm, Anders. Spesiell strafferett. 3. utg. 1996  
Bratholm, Anders. Strafferett og samfunn. 1980  
Bratholm, Anders og Matningsdal, Magnus. Straffeloven, kommentarutgave. 1997  
Eskeland, Ståle. Strafferett. 2000  
Røstad, Helge. Utvalgte emner innen strafferetten. 1981. Innkast i straffefeltet. 1993  
Torgersen, R.N. og Engstrøm, Bjørn. Vegtrafikkloven, kommentarutgave. 1988

Artikler:

Andenæs, Johs. Lov og Rett 1996, s.294 flg,  
Andersen, Kjell V. Jussens Venner 1996  
Hartmann, Carl Graff. TfS 2002  
Nerdrum, Kaare. LoR 1972 s.66 flg.  
Gjengedal, Anstein. Forsvareren Alf Nordhus 70 år, ”Lever jussen i et vakum?”

Forarbeider:

Indst.O.I- 1901- 02  
Inst.S.nr.192(1991-92)  
NOU 1983:53  
NOU 1992:23  
NOU 2002:4  
Ot.prp.nr..35, 1890  
Oth.prp.nr.24 (1898-99) a  
Ot.prp.nr.66 (1987-88)  
Ot.prp.nr.66 (1987-88)  
St.meld.nr.23(1991-92)

Lover:

1902: Alminnelig borgerlig Straffelov (straffeloven) av 22 mai 1902 nr.10  
1965: Vegtrafikklov, 18 juni 1965 nr.4

Domsregister:

- Rt.1909 s.170: straffeutmåling

- Rt.1936 s.612: (strl.§233) medvirkning
- Rt.1961 s.1098: ubetinget bot
- Rt.1963 s.744: Lik aktsomhetsnorm
- Rt.1963 s.942: årsakssammenheng
- Rt.1966 s.722: straffeutmåling
- Rt.1970 s.961: årsakssammenheng
- Rt.1975 s.393: (vtrl.§3) fysisk handicap
- Rt.1976 s.1284: (vtrl.§3) aktsomhetsnorm
- Rt.1976 s.1407: nedsatt observasjonsevne grunnet rus
- Rt.1976 s.1525: Straffeutmåling
- Rt.1977 s.108: forhold ved straffeutmåling
- Rt.1977 s.494: ubevisst uaktsomhet
- Rt.1977 s.831: aktsomhetsvurdering
- Rt.1978 s.1057: krav til aktsomhet
- Rt.1978 s.1303: feilfordelig av oppmerksomhet
- Rt.1980 s.698: straffeutmåling
- Rt.1980 s.979: den positive innvilgelsesteori
- Rt.1984 s.854: straffeutmåling
- Rt.1987 s.835: handling hvor liv står på spill, samtykke ikke straffriende
- Rt.1988 s.311: betinget fengsel
- Rt.1989 s.741: betydningen av lovendringen for straffenivået
- Rt.1990 s.526: straffeutmåling (passering av skolebuss)
- Rt.1990 s.1021: ”ikke god nok sjåfør”
- Rt.1990 s.1078: aksept av risiko
- Rt.1990 s.1252: straffeutmåling
- Rt.1991 s.196: årsakssammenheng
- Rt.1991 s.444: bilbelte et moment ved utmåling av straff
- Rt.1991 s.600: skillet mellom dolus eventualis og bevisst uaktsomhet
- Rt.1991 s.678: dødsfølge
- Rt.1991 s.741: den positive innvilgelsesteori
- Rt.1991 s.828: sjåfør sovnet ved rattet
- Rt.1991 s.829: betinget fengsel
- Rt.1991 s.888: må være forberedt på at det kan skje en dødsulykke
- Rt.1991 s.1477: tilisete vinduer
- Rt.1992 s.330: straffeutmåling
- Rt.1992 s.334: den positive innvilgelsesteori
- Rt.1992 s.370: den positive innvilgelsesteori
- Rt.1992 s.426: straffeutmåling
- Rt.1992 s.808: nei til samfunnstjeneste
- Rt.1992 s.810: medvirkning(?)
- Rt.1992 s.920: aktsomhetsnorm
- Rt.1992 s.1325: uvettige handlinger
- Rt.1994 s.94: bevisst uaktsomhet
- Rt.1994 s.770: svekket syn
- Rt.1995 s.1685: dødsfølge
- Rt.1996 s.196: avdødes forhold
- Rt.1997 s.13: straffutmåling
- Rt.1997 s.1764: praksis justerer seg
- Rt.2002 s.190: mer kvalifisert uaktsomhet i strl.§239 enn i vtrl.§3
- Rt.2002 s.1139: aktsomhetsnorm

Dansk: Aå 1976,123: hvem er pårørende



