

# **AKTSOMHETSNORMEN I STRAFFELOVEN § 239**

En analyse av rettspraksis etter lovendringen i 2001

V-07

Kandidatnummer: 391

Leveringsfrist: 25.04.07

Veileder: Ina E. Strømstad

Til sammen 13 301 ord

23.11.2007

# Innholdsfortegnelse

<b><u>1</u></b>	<b><u>INNLEDNING</u></b>	<b><u>1</u></b>
1.1	Presentasjon av tema og problemstilling	1
1.2	Rettskilder	3
1.3	Avgrensninger	4
<b><u>2</u></b>	<b><u>RETTSUTVIKLINGEN</u></b>	<b><u>5</u></b>
2.1	Rettsstilstanden før 1988	5
2.2	Lovendringen i 1988	7
2.2.1	Materiell lovendring	8
2.2.2	Prosessuell lovendring	9
2.2.3	Virkninger av lovendringene	10
2.3	Forsøk på politisk kursendring	12
2.4	Lovendringen i 2001	15
2.5	Redegjørelse for forslag til ny straffelov	16
<b><u>3</u></b>	<b><u>HAR LOVENDRINGEN BLITT FANGET OPP I RETTSPRAKSIS?</u></b>	<b><u>20</u></b>
3.1	Rt 2002 s. 190	20
3.1.1	Oversikt over sakens faktum	20
3.1.2	Generelle uttalelser om rekkevidden av lovendringen	21
3.1.3	Høyesteretts karakteristikk av uaktsomheten i saken	21
3.1.4	Har lovendringen spilt noen rolle for resultatet?	22
3.2	RG 2002 s. 1147	23
3.2.1	Oversikt over sakens faktum	23

3.2.2	Generelle uttalelser om aktsomhetskravet	23
3.2.3	Lagmannsrettens karakteristikk av uaktsomheten i saken	24
3.2.4	Har lovendringen spilt noen rolle for resultatet?	26
<b>3.3</b>	<b>Rt 2002 s. 1139</b>	<b>30</b>
3.3.1	Oversikt over sakens faktum	30
3.3.2	Generelle uttalelser om aktsomhetskravet	31
3.3.3	Høyesteretts karakteristikk av uaktsomheten i saken	31
3.3.4	Har lovendringen spilt noen rolle for resultatet?	32
<b>3.4</b>	<b>Rt 2002 s. 1556</b>	<b>34</b>
3.4.1	Oversikt over sakens faktum	34
3.4.2	Høyesteretts karakteristikk av uaktsomheten i saken	35
3.4.3	Har lovendringen spilt noen rolle for resultatet?	35
<b>3.5</b>	<b>Rt 2005 s. 893</b>	<b>36</b>
3.5.1	Oversikt over sakens faktum	36
3.5.2	Høyesteretts karakteristikk av uaktsomheten i saken	37
3.5.3	Har lovendringen spilt noen rolle for resultatet?	38
<b>4</b>	<b><u>SAMMENFATNINGER</u></b>	<b>40</b>
<b>4.1</b>	<b>Sammenfatning av rettspraksis etter 2001</b>	<b>40</b>
<b>4.2</b>	<b>Egne rettspolitiske vurderinger om aktsomhetsnormen</b>	<b>44</b>
<b>5</b>	<b><u>KILDER</u></b>	<b>48</b>
<b>5.1</b>	<b>Lover</b>	<b>48</b>
<b>5.2</b>	<b>Forarbeider</b>	<b>48</b>
<b>5.3</b>	<b>Domsregister</b>	<b>49</b>
5.3.1	Høyesterettsavgjørelser	49
5.3.2	Lagmannsrettsavgjørelser	49
<b>5.4</b>	<b>Litteraturliste</b>	<b>49</b>



## 1 Innledning

### 1.1 Presentasjon av tema og problemstilling

De siste 20 årene har det vært en del debatt rundt straffeloven<sup>1</sup> § 239 (uaktsomt drap), og anvendelsen av denne hvor føring av motorvogn har ført til dødsulykke. Grunnen til dette er at rettspraksis stadig har vært i utakt med lovgiver og allmennhetens oppfatning av hvor aktsomhetsnormen bør ligge. Regelen er, som andre regler, et resultat av en avveining mellom ulike interesser. På den ene siden står hensynet til trafikksikkerheten. Ved å belaste uaktsom kjøring med straff, håper man at dette skal få en moraldannende eller avskrekkende effekt, slik at bilførere er mer forsiktige i trafikken. På den annen side står hensynet til at straff skal være samfunnets sterkeste reaksjon på den mest uønskede atferd. Straff skal forbeholdes *straffverdige* forhold. I tillegg innebærer en straffedom for uaktsomt drap et belastende stempel.

Denne debatten har ført til flere endringer av straffeloven § 239 og andre bestemmelser som får betydning i en slik sak.

Jeg vil i denne oppgaven redegjøre for den rettsutvikling som har skjedd på dette området, og analysere hvorvidt den siste lovendringen reelt sett er fanget opp i rettspraksis. I hvilken grad ville de eldre avgjørelser fått et annet resultat om de hadde kommet opp i dag? Og omvendt, i hvilken grad ville dagens avgjørelser fått et annet resultat om de hadde kommet opp før lovendringen?

Straffeloven § 239 lyder i dag:

---

<sup>1</sup> Lov av 22. mai 1902 nr. 10

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

Det objektive gjerningsinnhold er beskrevet ved at man ”forvolder en annens død”. På hvilken måte man ”forvolder” døden er i utgangspunktet uten betydning. Bestemmelsen rammer først og fremst følgen av handlingen. (Skyldkravet må selvfølgelig være oppfylt). Tema for denne oppgaven begrenser seg imidlertid til situasjoner der døden er forvoldt ved føring av motorvogn.

Medvirkning til uaktsomt drap straffes også. Dette er ikke uttrykkelig nevnt i bestemmelsen, men følger av en naturlig språklig forståelse av ordet ”forvolder”.<sup>2</sup>

Skyldkravet er uaktsomhet. Man skiller gjerne mellom bevisst og ubevisst uaktsomhet. ”Om *bevisst uaktsomhet* taler man når gjerningsmannen har vært klar over at det er mulighet for skadeforvoldelse, men tar sjansen og håper det skal gå bra. En bilkjører presser seg f.eks. fram i trafikken med hjertet i halsen for å nå en avtale. *Ubevisst* kaller man uaktsomheten når gjerningsmannen ikke ofrer skademuligheten en tanke. Han har f.eks. vennet seg til å kjøre med en fart som mer forsiktige trafikanter ville karakterisere som råkjøring.” (Andenæs)<sup>3</sup> Begge former for uaktsomhet er straffbare etter § 239. Hvor grensen går for hva som karakteriseres som uaktsomt i forhold til § 239 er tema for denne oppgaven, og jeg går derfor ikke nærmere inn på dette her.

Det kreves også at det foreligger årsakssammenheng mellom uaktsomheten og dødsfølgen. Hvis døden ville ha inntruffet uavhengig av uaktsomheten, kan det ikke straffes etter § 239.

---

<sup>2</sup> Slått fast i Rt 1936 s. 612

<sup>3</sup> Andenæs ”Spesiell strafferett” (1996) s. 87

Når først den uaktsomme handlingen har ført til en dødsulykke, kan etter omstendighetene straffeloven § 239 og vegtrafikkloven § 3 anvendes i konkurrans.<sup>4</sup> Også i vegtrafikkloven § 3 er skyldkravet uaktsomhet. Frem til lovendringen i 2001 var det klart at aktsomhetsnormen var den samme i straffeloven § 239 og vegtrafikkloven § 3. Forholdet mellom disse bestemmelsene har endret seg ved den siste lovendring. Dette kommer jeg tilbake til senere.

Vegtrafikkloven § 3, første ledd lyder i dag:

”Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret.”<sup>5</sup>

Etter denne bestemmelsen straffes man ikke for *følgen* av den uaktsomme handling, men for *selve handlingen*.

## 1.2 Rettskilder

Under arbeidet med redegjørelsen for rettsutviklingen har forarbeidene<sup>6</sup> vært den sentrale rettskilde.

Ved analysen av om den siste lovendringen reelt sett er fanget opp i rettspraksis har jeg gjennomgått den sentrale rettspraksis i Høyesterett og lagmannsrettene, og plukket ut avgjørelser som har betydning for dette spørsmålet. Drøftelsen består av en analyse av

---

<sup>4</sup> Rt 1980 s. 360

<sup>5</sup> Straffetrusselen finnes i samme lovs § 31, første ledd, første punktum. Her heter det:

”Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av denne lov, straffes med bøter eller med fengsel inntil ett år, dersom forholdet ikke går inn under strengere straffebud.”

<sup>6</sup> Ot.prp.nr.66 (1987-1988), Ot.prp.nr.46 (2000-2001), St. meld. nr.23 (1991-1992), Innst. O nr.113 (2000-2001)

avgjørelser som er avsagt etter lovendringen i 2001, og som er egnet til å kaste lys over den reelle virkning lovendringen har hatt. I de enkelte analyser er disse sammenlignet med avgjørelser fra før lovendringen hvor det har vært grunnlag for en slik sammenligning.

Jeg har også sammenlignet rettens begrunnelse i de enkelte saker med uttalelser i forarbeidene til lovendringen.<sup>7</sup> Som det vil fremgå av oppgaven har disse forarbeidene fått en stor betydning, da lovgiverviljen ved lovendringen ikke kom til uttrykk direkte i lovteksten.

### 1.3 Avgrensninger

Jeg har valgt å se helt bort fra straffeutmåling, og de endringer som har skjedd på dette området. En overfladisk redegjørelse ville ikke være interessant. Tema for oppgaven er hvordan aktsomhetsnormen har endret seg de siste årene, og særlig hvordan den siste lovendringen har blitt absorbert i rettspraksis. Oppgaven vil derfor kun dreie seg om aktsomhetsnormen.

Jeg var i utgangspunktet forberedt på å anvende noe av den praksis som foreligger om straffeloven § 238 (uaktsom legemsbeskadigelse) som eksempler. Denne bestemmelsen har den samme aktsomhetsnorm som § 239 (uaktsomt drap). Jeg fant imidlertid ingen avgjørelser, avsagt etter lovendringen, som var av interesse for spørsmålet.

---

<sup>7</sup> Ot.prp.nr.46 (2000-2001)



## 2 Rettsutviklingen

### 2.1 Rettstilstanden før 1988

Straffeloven § 239 første ledd lød på denne tiden: ” Den som ved Uagtsomhed forvolder en andens Død, straffes...”

Det var klart at aktsomhetsnormen etter straffeloven § 239 og vegtrafikkloven § 3, jfr. § 31 i prinsippet var den samme. Verken § 239 eller vegtrafikkloven § 3 krevde noe mer en simpel uaktsomhet. Dette ble slått fast av Høyesterett for første gang i Rt 1963 s. 744, og senere i en rekke saker. Det var likevel klart at aktsomhetsvurderingen kunne slå forskjellig ut i forhold til de to bestemmelsene, fordi det i forhold til § 239 var et krav om at uaktsomheten også skulle dekke dødsfølgen. Dette følger av det såkalte dekningsprinsippet, og er også eksplisitt uttrykt i straffelovens § 42, annet ledd. I tillegg ble det slått fast i den nevnte dom (Rt 1963 s. 744). Det må kreves at det kan sies å være uaktsomt av sjåføren å ikke se muligheten av at kjøringen kunne føre til en dødsulykke. Dette kravet finner man ikke igjen i vegtrafikkloven.

Det ble slått fast i Rt 1980 s. 360 at bestemmelsen i veitrafikkloven og bestemmelsen i straffeloven beskyttet ulike interesser. Det var derfor klart at det etter omstendighetene i det konkrete tilfellet kunne straffes etter begge bestemmelser i samme sak.

I Norge var vi likevel før 1988 veldig tilbakeholdne med å dømme for uaktsomt drap etter straffeloven § 239. Vi hadde rundt 1960 bare én domfellelse for uaktsomt drap på 46 dødsulykker i trafikken. I Danmark var det tilsvarende tallet én domfellelse på 7 dødsulykker, mens det i Sverige og Finland ble dømt for uaktsomt drap for hvert fjerde

dødsfall i trafikken.<sup>8</sup> Det var likevel ikke slik at bilistene i Norge gikk fri ved uaktsom kjøring som endte med dødsulykke. De ble i stedet dømt etter den mildere bestemmelsen i motorvognloven (nå vegtrafikkloven).

Som nevnt ovenfor var det klart at aktsomhetsvurderingen kunne få forskjellig utfall i de to bestemmelser, på grunn av kravet i straffeloven om at det også måtte kreves at gjerningsmannens uaktsomhet dekket dødsfølgen ved tiltale etter straffeloven § 239. Det er likevel liten grunn til å tro at det er dette som var forklaringen på at de fleste kun ble dømt etter vegtrafikkloven. Det må antas at det vil være relativt få tilfeller hvor det blir slått fast at kjøringen var uaktsom, men at det var aktsomt å ikke se muligheten av en dødsulykke.<sup>9</sup>

Det var hovedsakelig andre grunner til denne utviklingen. For det første vokste det frem en påtalepraksis, hvor påtalemyndigheten unnlot å reise tiltale for uaktsomt drap selv om vilkårene egentlig var til stede. De nøyde seg heller i mange tilfeller med tiltale etter vegtrafikkloven. Fordi straffeprosessloven § 38 hindrer domstolene i å straffe utenfor det forhold tiltalen gjelder, kunne domstolen ikke straffe for uaktsomt drap hvor påtalemyndigheten bare hadde tatt ut tiltale etter vegtrafikkloven.

Det var flere grunner til at påtalemyndigheten valgte bare å ta ut tiltale etter den mildere bestemmelsen i vegtrafikkloven. Én grunn var at påtalemyndigheten på denne måten unngikk den omstendelige lagmannsrettbehandlingen.<sup>10</sup> Fordi straffeloven § 239 hadde (og har) en strafferamme på seks år, skulle saker hvor det ble tatt ut tiltale etter denne bestemmelsen, rett inn for lagmannsretten. Hvor det ble tatt ut tiltale etter vegtrafikkloven skulle saken imidlertid inn for by- og herredsretten.

---

<sup>8</sup> Ot.prp.nr.66 (1987-1988) s. 6

<sup>9</sup> Ot.prp.nr.46 (2000-2001) s. 62

<sup>10</sup> Ot.prp.nr.66 (1987-1988) s. 5

Lagmannsretten ble satt med jury. Det var erfaringsmessig vanskelig å få en jury til å svare ja på skyldspørsmålet ved tiltale for uaktsomt drap.<sup>11</sup> Det fremgår av utdrag fra Eidsivating statsadvokatembeters høringsuttalelse at det var to forhold som erfaringsmessig måtte foreligge i kombinasjon for at en jury skulle finne en tiltalt skyldig i utaktsomt drap ved bruk av motorvogn. For det første måtte det være snakk om promillekjøring. I tillegg måtte det være bevist at føreren hadde høy fart eller at det forelå ”annen grov uforsvarlig kjøring”. Selv om disse forholdene forelå hendte det flere ganger at juryen svarte nei på skyldspørsmålet selv om vilkårene for domfellelse var oppfylt.<sup>12</sup> I følge Johs. Andenæs finnes det mange vitnesbyrd om ”lagrettens motvilje mot å sette forbryterstempelet på en ellers bra mann på grunn av et øyeblikks tankeløshet eller uforsiktighet”.<sup>13</sup> Det ble etter dette lite motiverende for påtalemyndigheten å ta ut tiltale etter straffeloven. Fordi juryen ikke begrunner sin avgjørelse kunne bevisbedømmelsen under skyldspørsmålet heller ikke overprøves.

Det hadde dermed utviklet seg en kløft mellom det som var riktig juss i teorien, og hvordan jussen ble anvendt av påtalemyndigheter og domstoler.

## 2.2 Lovendringen i 1988

Det var ved høringsrunden til lovendringen i 1988 bred oppslutning om at man hadde få domfellelser for uaktsomt drap i forhold til antall saker hvor straffbarhetsvilkårene tilsynelatende var oppfylt.<sup>14</sup> Også i forhold til de øvrige nordiske land. Uaktsom kjøring hvor det voldttes alvorlige personskader eller død, ble av departementet ansett som et økende problem. På denne bakgrunn ble det vedtatt lovendringer som tok sikte på å skjerpe trafiksikkerheten gjennom å øke folks bevissthet med hensyn til det ansvar man har som bilfører.

---

<sup>11</sup> Ot.prp.nr.66 (1987-1988) s. 11

<sup>12</sup> Ot.prp.nr.46 (2000-2001) s. 55

<sup>13</sup> Andenæs (1996) LoR s. 296

<sup>14</sup> Ot.prp.nr.66 (1987-1988) s. 7 og 8

### 2.2.1 Materiell lovendring

Departementet mente at straffeloven ikke i stor nok grad klargjorde straffeansvaret ved utaktsom bruk av motorvogn. De mente at det var viktig at de som ønsket å skaffe seg kjennskap til den sentrale straffelovgivningen, kunne få dette ved å lese straffeloven. Ved at straffeloven ikke uttrykkelig nevnte at uaktsom bruk av motorvogn straffes på samme måte som andre uaktsomhetshandlinger, mente departementet at straffeloven på dette punkt dermed var ufullstendig. Man fikk ikke i tilstrekkelig grad markert det ansvar man har som fører av motorvogn.<sup>15</sup>

I straffeloven § 239 ble ordene ”ved bruk av motorvogn” dermed tilføyd, slik at bestemmelsen ble lydende: ”Den som ved Uagtsomhet forvolder en andens Død, herunder ved bruk av motorvogn, straffes...”

Tilføyelsen var ikke ment å skulle endre det rettslige innholdet av bestemmelsen.<sup>16</sup> Det var, som jeg har redegjort for ovenfor, klart at uaktsom kjøring med dødsulykke til følge også tidligere kunne føre til domfellelse for uaktsomt drap. Departementet antok imidlertid at man ved å uttrykkelig understreke straffbarheten, ville øke folks bevissthet om at uaktsom bilkjøring med død eller alvorlig personskaade til følge vil bli bedømt på linje med annet uaktsomt drap. Departementet ønsket, gjennom uttrykkelig å understreke straffbarheten i straffeloven, å markere det ansvar man har som bilist.<sup>17</sup> Endringen skulle være en del av myndighetenes trafikksikkerhetsarbeid.<sup>18</sup> Endringen var også ment å skulle ha en pedagogisk virkning både på bilister og rettshåndhevende myndigheter.

Når det gjelder forholdet mellom bestemmelsen i straffeloven og vegtrafikkloven ble det i vegtrafikkloven § 31 tilføyd et nytt siste punktum i første ledd. Her heter det: ”Den som

---

<sup>15</sup> Ot.prp.nr.66 (1987-1988) s. 7

<sup>16</sup> Ot.prp.nr.66 (1987-1988) s. 7

<sup>17</sup> Ot.prp.nr.66 (1987-1988) s. 7

<sup>18</sup> Ot.prp.nr.66 (1987-1988) s. 9

ved bruk av motorvogn uaktsomt volder betydelig legemsskade eller en annens død, straffes etter straffelovens §§ 238 og 239.”.

Det kan ved første øyekast virke som om bestemmelsen dermed løser spørsmålet om konkurrens, og sier at hvis en person kan straffes etter straffeloven, skal han ikke straffes etter vegtrafikkloven. Dette er imidlertid ikke lovgivers mening. Etter Rt 1980 s. 360 er det, som tidligere nevnt, klart at bestemmelsen i veitrafikkloven og bestemmelsen i straffeloven beskytter ulike interesser, og at det derfor etter omstendighetene i det konkrete tilfellet kan straffes etter begge bestemmelser i samme sak. Det er sagt uttrykkelig i forarbeidene at tilføyelsen ikke innebærer noe hinder for at bestemmelsene fortsatt skal kunne brukes i konkurrens.

Den nye bestemmelsen var i stedet ment å være ”en informasjons- og markeringsbestemmelse”.<sup>19</sup> Tilføyelsen skulle understreke at uaktsom kjøring kunne medføre et straffeansvar etter straffeloven. Dette mente departementet at lettere kunne komme ut til publikum hvis det også var uttrykkelig nevnt i vegtrafikkloven, da denne er en del av pensum ved førerkortprøven.<sup>20</sup>

Et annet viktig formål var å understreke overfor påtalemyndighetene at det skal reises tiltale etter straffeloven, hvor vilkårene for dette er til stede.<sup>21</sup>

### 2.2.2 Prosessuell lovendring

Den prosessuelle endringen som ble gjennomført i 1988 bestod i å endre straffeprosessloven § 6. Annet ledd i bestemmelsen ramset opp unntak fra hovedregelen i første ledd, om at saker med strafferamme på fem år eller mer skulle behandles for lagmannsrett. Endringen bestod i å gjøre saker etter ”straffeloven § 239 når døden er voldt

---

<sup>19</sup> Ot.prp.nr.66 (1987-1988) s. 22

<sup>20</sup> Ot.prp.nr.66 (1987-1988) s. 10

<sup>21</sup> Ot.prp.nr.66 (1987-1988) s. 22

ved bruk av motorvogn” til et slikt unntak. Saker om uaktsomt bildrap skulle dermed inn for by- og herredsretten, og ikke som tidligere direkte inn for lagmannsretten.

Endringen ble blant annet begrunnet i at dette nettopp skulle eliminere de betenkeligheter påtalemyndigheten hadde med å ta ut tiltale etter straffeloven § 239.<sup>22</sup> Videre ble det lagt vekt på at straffereaksjonen ville komme raskere etter lovbruddet ved en behandling i by- og herredsretten.<sup>23</sup>

Ved lov av 16. juni 1989 nr. 68 ble det bestemt at i saker om fornyet behandling i lagmannsretten skulle retten settes med stor meddomsrett istedenfor jury.

### 2.2.3 Virkninger av lovendringene

Reglenes formelle innhold ble ikke endret, men siden påtalemyndigheten og domstolene tok signalene gitt av politikerne alvorlig, fikk endringene store virkninger. Man fikk nå omtrent en tredobling av antall dømte for uaktsomt drap.<sup>24</sup> I perioden 1989 til 1994 ble gjennomsnittlig 41 personer hvert år dømt for uaktsomt drap.<sup>25</sup>

Før lovendringen av 16. juni 1989, som redegjort for ovenfor, kunne Høyesterett bare overprøve rettens anvendelse av uaktsomhetsbegrepet gjennom rettsbelæringen. Etter endringen ble skyldspørsmålet begrunnet, og rettsanvendelsen dermed tydelig. Høyesterett kunne nå overprøve rettsanvendelsen slik den var beskrevet i domsgrunnene. Dette førte til at rettsanvendelsen etter straffeloven § 239 ble prøvd av Høyesterett i langt flere saker enn tidligere. Høyesterett har i disse sakene holdt fast ved prinsippene som ble slått fast i Rt 1963 s. 744,<sup>26</sup> både når det gjelder at aktsomhetsnormen i prinsippet er lik etter vegtrafikkloven og etter straffeloven, og når det gjelder kravet om at uaktsomheten også

---

<sup>22</sup> Se punkt 2.1

<sup>23</sup> Ot.prp.nr.66 (1987-1988) s. 12 og 13

<sup>24</sup> Andenæs (1996) LoR s. 294

<sup>25</sup> Ot.prp.nr.46 (2000-2001) s. 56

<sup>26</sup> Se punkt 2.1

skal dekke dødsfølgen. I dommer hvor tiltalte i tingretten er dømt etter vegtrafikkloven, og frikjent etter straffeloven, har Høyesterett også dømt for overtredelse av straffeloven hvis vilkårene for dette foreligger (Rt 1990 s. 1021 og Rt 1993 s. 1195).<sup>27</sup>

Virkningene var så store at det på begynnelsen av 90-tallet ble stilt spørsmål om man ikke nå hadde gått noe langt i å dømme for uaktsomt drap for selv de minste grader av uaktsomhet. I stortingsmeldingen fra årsskifte 1991-1992 om bekjempelse av kriminalitet er det sagt at ”muligens er pendelen svinget noe langt i disse sakene”.<sup>28</sup>

En dom som har vært benyttet som et eksempel på hvor lite som nå skulle til for å dømmes for uaktsomt drap, er Rt 1990 s. 1021. Her ble en 61 årig mann dømt for overtredelse av både straffeloven § 239 og vegtrafikkloven § 3. Han hadde under kjøring i en fart på 70-80 km/t festet oppmerksomheten på en motorsyklist som kom kjørende i et innkjøringsfelt på høyre side. Han oppdaget derfor ikke i tide at køen foran hadde stanset, og kjørte inn i bilen foran, hvor én passasjer døde av skadene. Høyesterett mente at det ikke kunne komme som noen overraskelse på tiltalte at trafikken stoppet opp, da han var kjent med at det var kø i morgentimene. I og med at han hadde en så høy fart og at det var tett trafikk, krevde situasjonen en høy grad av oppmerksomhet hos føreren. Høyesterett kom dermed til at det var uaktsomt av han å henvende oppmerksomheten mot motorsyklisten. Trafikkulykken skyldes med Høyesteretts egne ord ”en kortvarig feilfordeling av oppmerksomheten mellom trafikkenhetene”. Han hadde således ikke festet oppmerksomheten på noe som var trafikkbildet uvedkommende.

Denne dommen har i ettertid vært kritisert fra flere hold. Professor dr. juris Johs. Andenæs mener at det her ikke foreligger en slik bebreidelse som vanligvis kreves for å ilegge en ubetinget fengselsstraff, idet ”grunnen til den feilaktige kjøringen og dødsulykken var rett og slett at han ikke var en god nok sjåfør”.<sup>29</sup>

---

<sup>27</sup> Andenæs (1996) LoR s. 301

<sup>28</sup> St. meld. nr. 23 (1992-1992) s. 121

<sup>29</sup> Andenæs ”Straffen som problem” (Oslo 1994) s. 91

En annen kritisert dom er Rt 1991 s. 216. Saken gjaldt en kollisjon i et vegkryss. Den tiltalte, som kjørte en lastebil, skulle svinge til venstre i krysset. Han hadde ikke oppdaget personbilen som kom kjørende i den motgående kjørebane. Bilene kolliderte, og føreren av personbilen døde momentant. Krysset var uoversiktlig, da veien gikk i en krapp sving på den siden av krysset personbilen kom fra. Det var således kort sikt for lastebilsjåføren som skulle krysse veien. Personbilen hadde holdt en hastighet på minst 70 km/t. Fartsgrensen var 50 km/t. Retten la derfor til grunn at personbilen ville ha ”kommet svært brått på enhver bilfører i tiltaltes situasjon”.

Høyesterett fant det likevel ”ikke tvilsomt” at forholdet var rammet av vegtrafikkloven § 3 og straffeloven § 239. Begrunnelsen var at det faktisk at tiltalte ikke så personbilen måtte skyldes ”en eller annen form for uoppmerksomhet”. Det ble likevel uttalt at handlingen lå i ”det nedre sjikt” av den uaktsomhet som rammes av bestemmelsene. I forbindelse med straffutmålingen sies det at den uaktsomhet tiltalte hadde gjort seg skyldig i, ikke var større enn ”den uoppmerksomhet nær sagt en hvilken som helst bilfører vil utvise over noen tid”.

### 2.3 Forsøk på politisk kursendring

I Stortingsmeldingen fra 1991-92 uttrykte departementet at det først og fremst ville være opp til riksadvokaten å justere kursen igjen. Justiskomiteen tilsluttet seg dette.<sup>30</sup>

Riksadvokaten på sin side ga uttrykk for at en slik kursendring burde fremmes av Regjeringen overfor Stortinget gjennom nødvendige lovforslag. En slik kursendring kunne ikke være en oppgave for påtalemyndigheten.<sup>31</sup>

I brev av 2. mars 1998 til riksadvokaten uttalte departementet at det kunne virke som praksis var i ferd med å justere seg. Departementet viste særlig til Rt 1997 s. 1764.<sup>32</sup> Saken

---

<sup>30</sup> St. meld. nr.23 (1991-1992) s. 121

<sup>31</sup> Ot.prp.nr.46 (2000-2001) s. 56

<sup>32</sup> Ot.prp.nr.46 (2000-2001) s. 56



gjaldt en kollisjon i et veikryss. A kom kjørende på en vei som endte i et T-kryss. B kom kjørende på veien fra As høyre side. Det var klart at A hadde vikeplikt for biler som kom fra Bs retning. Da B stoppet like før krysset trodde imidlertid A at B hadde oppgitt sin forkjørsrett. Da B likevel fortsatte ut i krysset, greide ikke A å stoppe, og bilene kolliderte. B døde i ulykken.

A ble i lagmannsretten dømt for overtredelse av straffeloven § 239. Høyesterett opphevet imidlertid lagmannsrettens dom fordi den ikke var tilstrekkelig begrunnet. Høyesterett hadde tidligere uttalt at vikeplikten er absolutt.<sup>33</sup> Men i den nærværende avgjørelse uttaler Høyesterett i et obiter dictum at det kan tenkes unntak fra dette utgangspunktet, og at det kan være lovlig å kjøre selv om det kommer trafikk fra høyre. Dette kan blant annet være tilfellet hvor den forkjørsberettigede ved sin opptreden markerer at han vil oppgi sin rett. Men dette må det kreves positive holdepunkter for i det konkrete tilfellet. Departementet mente at denne dommen sett i sammenheng med Rt 1990 s 1021<sup>34</sup>, tydet på at Høyesterett var i ferd med å endre kurs.<sup>35</sup>

I brev av 19.mars 1998 fra riksadvokaten til samtlige statsadvokatembeter ble blant annet dommen fra 1997 samt departementets brev omtalt. Riksadvokaten skriver blant annet at ”Ved vurderingen av om straffeloven § 239 skal anvendes i tillegg til vegtrafikkloven § 3, må det likevel som ett av flere relevante momenter kunne vektlegges om de objektive og subjektive omstendigheter er slik at det fremstår som rimelig at man fra samfunnets side knytter den alvorlige karakteristikken ”uaktsomt drap” til handlingen”.<sup>36</sup>

I en interpellasjonsdebatt 31. mai 1999 uttalte justisministeren at han var enig i at praksis var blitt for streng, men at signaler fra riksadvokaten og Høyesterett tydet på at kursen var i

---

<sup>33</sup> Rt 1963 s 890

<sup>34</sup> Omtalt under punkt 2.2.3

<sup>35</sup> Ot.prp.nr.46 (2000-2001) s. 56

<sup>36</sup> Ot.prp.nr.46 (2000-2001) s. 57

ferd med å endres. Han ville derfor komme tilbake til spørsmålet om en eventuell lovendring hvis det skulle vise seg at dette likevel ikke var riktig.<sup>37</sup>

Disse synspunktene fikk oppslutning i Stortinget. Det ble der fremhevet at bilen er et farlig redskap på linje med for eksempel våpen. På denne bakgrunn mente de at det burde være samme krav til aktsomhet ved bruk av motorvogn som ved bruk av våpen. Det ble likevel fremhevet at ikke hvert minste avvik fra idealatferden skulle føre til domfellelse for uaktsomt drap.<sup>38</sup>

I brev av 29. mars 2000 til departementet uttaler Riksadvokaten at ”påtalemyndigheten finner det vanskelig å belaste en hverdagsbilist med tiltale for uaktsomt drap, dersom uaktsomheten er av en slik karakter som alle førere må erkjenne at en gjør seg skyldig i fra tid til annen.”<sup>39</sup> På bakgrunn av brevet av 19. mars 1998 og redegjørelser fra statsadvokatene mener riksadvokaten av man kan legge til grunn at ”de saker hvor påtalemyndigheten i dag reagerer med tiltale også etter straffeloven § 238 og § 239 regelmessig vil inneholde én eller flere av følgende karakteristika:

- Fører har vært alkoholpåvirket eller sovnet ved rattet.
- Fører har holdt en markant for høy hastighet ut fra de rådende kjøreforhold.
- Fører har vist mangel på aktsomhet i situasjoner som påkaller en særlig aktpågivenhet som for eksempel passering av forgjengerfelt, buss som har stanset på holdeplass, små barn i vegbanen m.v.
- Fører har bevisst tatt en sjanse.
- Fører har konsentrert sin oppmerksomhet om forhold som er føringen uvedkommende.”

---

<sup>37</sup> Ot.prp.nr.46 (2000-2001) s. 57

<sup>38</sup> Ot.prp.nr.46 (2000-2001) s. 57

<sup>39</sup> Innst. O nr. 113 (2000-2001) s. 16

Det heter videre i brevet at ”Ulykker som kun blir iredteført med tiltale etter vegtrafikkloven § 3 vil på den annen side oftest høre hjemme i en av følgende grupper:

- Det kan gis en forstandig forklaring på hvorfor fører ikke i tide er blitt oppmerksom på faremomenter, for eksempel at det er særlig glatt på den aktuelle strekning, jfr. Høyesteretts avgjørelse av 22. desember 1999.
- Ekstraordinær eller ulovlig trafikkatferd fra forulykkede utgjør et sentralt ledd i årsaksrekken.
- Fører har i et komplisert trafikkbilde kortvarig feilfordelt sin oppmerksomhet om trafikkrelevant, men ikke den mest sentrale informasjon.”<sup>40</sup>

Riksadvokaten gir i samme brev uttrykk for at dagens rettstilstand ikke kan vedvare. En straffeforfølgelse etter straffeloven § 239 gir uttrykk for en sterk moralsk bebreidelse og har derfor en inngripende virkning på den som dømmes. Han uttaler derfor også at en klar lovhjemmel som skapat forutberegnelighet bør tilstrebes. Hans forslag er å innføre et generelt krav om grov uaktsomhet for overtredelse av straffeloven §§ 237 til 239.<sup>41</sup>

## 2.4 Lovendringen i 2001

Departementet gikk foreløpig i mot å innføre et krav om grov uaktsomhet. Dette begrunnes med at dette vil kunne oppfattes som et signal fra lovgiverne om et mildere syn på uaktsom atferd ved bruk av motorvogn. Dette vil igjen kunne påvirke kjøreatferden i negativ retning og derigjennom føre til en økning i antall ulykker.<sup>42</sup> De mente likevel dette måtte vurderes nærmere av Straffelovskommisjonen.<sup>43</sup>

---

<sup>40</sup> Ot.prp.nr.46 (2000-2001) s.58

<sup>41</sup> Ot.prp.nr.46 (2000-2001) s. 63-64

<sup>42</sup> Ot.prp.nr.46 (2000-2001) s. 66-67

<sup>43</sup> Ot.prp.nr.46 (2000-2001) s. 67

Departementet fant derimot at den praktiseringen som det er redegjort for i riksadvokatens brev var hensiktsmessig. Selv om et påtaledirektiv om dette ville være bestemmende for rettsstilstanden, fant departementet at det fordi Høyesterett hadde slått fast at aktsomhetsnormen var den samme i de to bestemmelser, kunne være grunn til å justere lovgivningen noe. Målet med justeringen skulle være å bringe rettspraksis i samsvar med påtalemyndighetens praksis som beskrevet i proposisjonen. Dette mente de kunne gjøres ved å innta i lovteksten i straffeloven §§ 238 og 239 flere eksempler på situasjoner som skulle omfattes.<sup>44</sup> Domstolene skulle nå, med støtte i motivene, ha mulighet til å anvende en noe ulik aktsomhetsnorm etter straffeloven § 239 og vegtrafikkloven § 3. Uaktsomhetskravet i § 239 skulle lempes noe (sett fra gjerningsmannens side), slik at det ble en noe *mildere* aktsomhetsnorm etter § 239 enn etter vegtrafikkloven § 3. Dette innebærer at det skulle kreves en noe høyere grad av uaktsomhet for å dømmes etter § 239 nå enn tidligere.

Straffeloven §§ 238 og 239 ble endret slik at også bruk av våpen ble stående som et eksempel på en situasjon som skal oppfanges av bestemmelsen. Bestemmelsen lyder nå: ”Den som uaktsomt ved bruk av våpen, ved motorvogn eller på annen måte forvolder en annens død, straffes ...”

Det er ikke lett å lese den lovgiverviljen som det er gitt uttrykk for i forarbeidene ut av denne lovteksten. Det kan nærmest synes som om lovgiverne har gjort en liten endring i lovteksten bare for å få inn nye forarbeider til bestemmelsen, som skal vektlegges for fremtiden.

## 2.5 Redegjørelse for forslag til ny straffelov

Ved NOU 2002 nr.4 la straffelovskommisjonen frem forslag til ny straffelov. I denne foreslås det å endre skyldkravet i straffeloven § 239 (og § 238) fra simpel til grov uaktsomhet.

---

<sup>44</sup> Ot.prp.nr.46 (2000-2001) s. 66

Straffelovskommisjonens sentrale argument er hentet fra Riksadvokatens brev av 29. mars 2000 til departementet:

”Tar en i betraktning at straff er samfunnets sterkeste reaksjon på den mest uønskede atferd, og at anvendelse av straffeloven § 239 fester ’drapsmanns-stempelet’ på gjerningsmannen, kan man reise spørsmål om det ikke generelt bør kreves at resultatet er forårsaket av ’en kvalifisert klanderverdig opptreden som foranlediger sterke bebreidelser for mangel på aktsomhet’ jf Rt-1970-1235 og flere senere avgjørelser”.<sup>45</sup>

Når det gjelder skyldkravet i strafferetten generelt er kommisjonens grunnleggende holdning at det bør kreves forsett. Det må foreligge en ”særlig grunn” for å bare kreve uaktsomhet, og i disse tilfellene bør det fortrinnsvis kreves grov uaktsomhet. Begrunnelsen for å heve skyldkravet i bestemmelser som straffeloven §§ 238 og 239, er behovet for å verne den enkelte på områder hvor feil eller uforsiktighet kan medføre de mest alvorlige følger.<sup>46</sup>

Samtidig legges det vekt på det alvorlige stempelet som domfellelse for uaktsomt drap innebærer. Man må også ta i betraktning at bestemmelsen kan ramme relativt tilfeldig. Tilnærmet alle bilførere kjører fra tid til annen på en måte som kan betegnes som uaktsomt. Dette kan for eksempel skje i form av kortvarig uoppmerksomhet. Slike lave grader av uaktsomhet blir som regel ikke oppdaget eller straffeforfulgt. De omstendigheter som avgjør om kjøringen fører til en ulykke, og dermed domfellelse, er ofte tilfeldige og utenfor førerens kontroll.<sup>47</sup>

---

<sup>45</sup> NOU 2002:4 s. 357

<sup>46</sup> NOU 2002:4 s. 357

<sup>47</sup> NOU 2002:4 s. 357

Det legges videre vekt på at førerens simple uaktsomhet ved selve kjøringen straffes etter vegtrafikkloven uansett hva følgen måtte bli. Føreren går således ikke straffri selv om skyldkravet i straffeloven § 239 blir lempet.<sup>48</sup>

Da departementet i Ot.prp.nr.46 (2000-2001) gikk foreløpig i mot en endring av skyldkravet til grov uaktsomhet, var den sentrale begrunnelsen hensynet til allmennprevensjon.<sup>49</sup> Straffelovskommisjonen er ikke enig i at dette er noe sentralt motargument. For det første påvirkes antakelig bilføreres kjøring først og fremst av et ønske om å unngå ulykker, ikke av å unngå straff for en slik ulykke. For det andre straffes simpel uaktsom kjøring uansett etter vegtrafikkloven. For det tredje mener de at trafikksikkerheten antakelig ivaretas bedre gjennom hyppige fartskontroller osv enn gjennom domfellelser for uaktsomt drap. Det er således ingen grunn til å tro at ønsket om å unngå domfellelse for uaktsomt drap har noen særlig betydning på kjøreatferden.<sup>50</sup>

Kommisjonen vurderte også, som alternativ til å lempe skyldkravet, å gi bestemmelsen en annen og mindre belastende betegnelse enn ”uaktsomt drap”. Dette slo de fra seg av flere grunner. For det første var det vanskelig å finne et annet uttrykk som var treffende for innholdet i bestemmelsen, men som samtidig ikke ga en belastende betegnelse. For det annet var det usikkert hvilken betydning det ville få i vanlig språkbruk om man ga bestemmelsen en annen betegnelse, da loven heller ikke nå bruker betegnelsen ”uaktsomt drap”.<sup>51</sup>

Til slutt foreslår kommisjonen å fjerne ordene ”herunder ved bruk av våpen, ved motorvogn eller på annen måte”. Disse tilleggene er uten juridisk betydning. De er, som

---

<sup>48</sup> NOU 2002:4 s. 357

<sup>49</sup> Se ovenfor punkt 2.4

<sup>50</sup> NOU 2002 s. 358

<sup>51</sup> NOU 2002 s. 358 og 359

redegjort for tidligere, inntatt for å gi signaler om håndteringen av bestemmelsene på tidspunktet lovendringene skjedde.<sup>52</sup>

---

<sup>52</sup> NOU 2002:4 s. 359

### **3 Har lovendringen blitt fanget opp i rettspraksis?**

For å besvare dette spørsmålet er det nødvendig å ta for seg sentral rettspraksis fra lovendringen kom til anvendelse og fram til i dag. Disse avgjørelsene må deretter holdes opp mot Ot.prp.nr.46 (2000-2001), og den lovgiverviljen som er beskrevet der. I tillegg sammenligner jeg med lignende eldre avgjørelser der det er grunnlag for dette.

#### **3.1 Rt 2002 s. 190**

I Rt 2002 s. 190 tok Høyesterett for første gang stilling til lovendringen.

##### **3.1.1 Oversikt over sakens faktum**

Saken gjaldt en front mot front-kollisjon på en motorveg i Makedonia. Den tiltalte, som var kaptein i den norske KFOR-styrken, hadde, ved en misforståelse av trafikkbildet, snudd bilen og kjørt i motsatt kjøretning på en motorveg klasse A. Kapteinen var klar over at han hadde kjørt ut på en motorveg. Men da veien senere skilte seg, med nordgående og sørgående løp liggende et stykke fra hverandre, trodde kapteinen han hadde kommet inn på en landevei med trafikk i begge retninger. Etter å ha passert flere biler som dels blinket med lysene og dels vinket, kolliderte han med en møtende bil. Føreren av den møtende bilen, og tre av dennes passasjerer, mistet livet i ulykken.

Det ble tatt ut tiltale for overtredelse av straffeloven § 239 første straffalternativ og vegtrafikkloven § 31 første ledd, jfr. § 3. Den tiltalte ble i tingretten dømt for overtredelse av begge bestemmelsene. I lagmannsretten ble han imidlertid frikjent. Påtalemyndigheten anket dommen til Høyesterett. Anken gjaldt først og fremst lovanvendelsen under skyldspørsmålet. Spørsmålet var om lagmannsretten hadde anvendt aktsomhetsnormen i straffeloven § 239 og vegtrafikkloven § 3 for mildt da den frikjente den tiltalte. Et enstemmig Høyesterett kom til at lagmannsrettens dom måtte oppheves.



### 3.1.2 Generelle uttalelser om rekkevidden av lovendringen

Etter å ha gjennomgått sentrale deler av forarbeidene uttales det at den nye ordlyden vanskelig kunne sies å gjenspeile lovgiverviljen slik den hadde kommet til uttrykk i forarbeidene. Høyesterett tillia imidlertid forarbeidene tung vekt, og fant at forarbeidenes forutsetninger måtte bli retningsgivende for rettspraksis. Dette ble begrunnet med at det var snakk om en *lempling* av aktsomhetsnormen i motsetning til en skjerpelse, og fordi forslaget fikk tilslutning av en enstemmig justiskomité. Det uttaltes at det framgår av forarbeidene at formålet med lovendringen var å "...lempe noe på bindingen mellom aktsomhetsnormen i straffeloven § 239 og aktsomhetsnormen i vegtrafikkloven § 3".<sup>53</sup> I aktsomhetsvurderingen skulle det legges vekt på riksadvokatens påtalepraksis slik den var kommet til uttrykk i forarbeidene. Det skulle også legges vekt på forarbeidenes generelle avgrensning nedad mot uaktsomhet "av en slik karakter som alle førere må erkjenne at en gjør seg skyldig i fra tid til annen". Ut over dette mente Høyesterett at det fremsto som uklart hvor langt endringen var ment å skulle lempe på aktsomhetsnormen. Høyesterett uttaler at meningen særlig må ha vært "å avgrense mot saksforhold av den type som er omtalt i Rt-1990-1021 og Rt-1991-216". Disse sakene har jeg redegjort for ovenfor under punkt 2.2.3.

### 3.1.3 Høyesteretts karakteristikk av uaktsomheten i saken

Etter å ha slått fast at aktsomhetsnormen var overtrådt i forhold til vegtrafikkloven § 3, ble spørsmålet om den mildere aktsomhetsnormen etter straffeloven § 239 var overtrådt. Høyesterett fant ikke at tiltaltes kjøring "var i den lave uaktsomhetskategori lovendringen er tenkt å omfatte". Høyesterett uttalte: "Det dreier seg ikke om et øyeblikks uoppmerksomhet eller feilfordeling av oppmerksomheten, som erfaringsmessig er noe alle bilister kan gjøre seg skyldig i, men om en vedvarende feilvurdering av trafikkbildet i en situasjon der han

---

<sup>53</sup> Rt 2002 s. 190 på s. 193

hadde både tid og mulighet til å handle annerledes.”<sup>54</sup> Høyesterett uttaler blant annet at det stilles ekstra strenge krav til aktsomheten når man kjører på ukjent vei i et fremmed land.

Høyesterett slår fast at handlingen ikke hører til i gruppen for kortvarig feilfordeling av oppmerksomhet om trafikkrelevant informasjon. Situasjoner med denne karakteristikken skulle etter påtalemyndighetens praksis, beskrevet i forarbeidene, vært bedømt etter vegtrafikkloven. Situasjonen hvor den tiltalte vedvarende feilvurderer trafikkbildet er ikke uttrykkelig nevnt i redegjørelsen for påtalemyndighetens praksis. Dette viser at påtalemyndighetens liste ikke er uttømmende. Høyesterett faller nå tilbake på forarbeidenes generelle uttalelse om at man ikke bør ”belaste en hverdagsbilist med tiltale for uaktsomt drap, dersom uaktsomheten er av en slik karakter som alle førere må erkjenne at en gjør seg skyldig i fra tid til annen”. Det slås fast at handlingen heller ikke faller inn under denne kategorien. Etter å ha vurdert vanlige momenter i en aktsomhetsvurdering, som hvor lang tid tiltalte hadde til rådighet, og om det var mulig å handle annerledes, kommer Høyesterett til at tiltalte ikke har utvist en så lav grad av uaktsomhet at den faller innenfor lovendringen.

#### 3.1.4 Har lovendringen spilt noen rolle for resultatet?

Dette var første gang Høyesterett tok stilling til lovendringen, og Høyesteretts uttalelser her har blitt vist til i flere senere avgjørelser.<sup>55</sup> Uaktsomheten som ble utvist i saken må sies å ligge i kjerneområdet for § 239, og ikke i det nedre sjiktet som endringen tok sikte på å ramme. Dommen sier derfor lite om lovendringen har ført til noen endring i praksis. Prejudikatvirkningen begrenser seg til det som er sagt om at forutsetningene i forarbeidene må bli retningsgivende for rettspraksis.

---

<sup>54</sup> Rt 2002 s. 190 på s. 196

<sup>55</sup> For eksempel Rt 2002 s. 1139, Rt 2002 s. 1556 og Rt 2005 s. 893

## 3.2 RG 2002 s. 1147

### 3.2.1 Oversikt over sakens faktum

Saken gjaldt en trafikkulykke hvor tilhengeren på en semitrailer hadde fått skrens i en høyresving. Hengeren kom over i motgående kjørefelt og traff to biler. En av passasjerene i bil nummer to ble drept i sammenstøtet.

Det var på ulykkestidspunktet kraftig regnvær og våt vegbane. Veien, i tiltaltes kjøreretning, helte etter en bakketopp nedover i en krapp høyresving. Den tiltalte hadde holdt en hastighet på minst 70 km/t. Fartsgrensen på stedet var også 70 km/t.

Det ble tatt ut tiltale mot trailerføreren for overtredelse av straffeloven § 239 og av vegtrafikkloven § 31, jfr. § 3. Tiltalte ble i herredsretten dømt etter begge bestemmelser. Trailerføreren anket dommen når det gjaldt bevisbedømmelsen under skyldspørsmålet i forhold til begge bestemmelser. Lagmannsretten dømte tiltalte for overtredelse av vegtrafikkloven, men frikjente når det gjaldt tiltalen etter straffeloven § 239. Avgjørelsen var enstemmig.

### 3.2.2 Generelle uttalelser om aktsomhetskravet

Lagmannsretten viser til Rt 2002 s. 190, og den rettsoppfatning det er redegjort for der. Det legges til grunn at lovendringen i 2001 innebar en materiell endring av straffeloven § 239 ved at aktsomhetskravet er noe lempet i forhold til tidligere. Aktsomhetsnormen er dermed heller ikke lenger identisk i straffeloven § 239 og i vegtrafikkloven § 3.

Hvor langt lovendringen hadde lempet aktsomhetskravet var likevel uklart. Etter Rt 2002 s. 190 var det klart at lovgivers forutsetninger slik de var kommet til uttrykk i forarbeidene skulle legges til grunn. Lagmannsretten gjentar også at det skal avgrenses mot uaktsomhet ”av en slik karakter som alle førere må erkjenne at en gjør seg skyldig i fra tid til annen”, og gjentar også eksemplene på dette som ble brukt i Rt 2002 s. 190 (Rt 1990 s. 1021 og Rt 1991 s. 216). I tillegg gjentas det at det skal legges vekt på påtalepraksis, slik det er

redegjort for denne i riksadvokatens brev av 29. mars 2000, gjengitt i proposisjonen.<sup>56</sup>

Lagmannsretten uttaler deretter at det også etter Høyesteretts avgjørelse i Rt 2002 s. 190 fortsatt gjenstår ”atskillig usikkerhet knyttet til den konkrete anvendelse av lovendringen i ulike situasjoner”.

Lagmannsretten kommer dernest med noen egne kommentarer til lovendringen. De ser lovendringen som et resultat av en harmonisering mellom vegtrafikkloven § 3 og straffeloven § 239. Vegtrafikkloven § 3 ”skal anvendes alene i saker hvor tiltalte riktignok har utvist straffbar uaktsomhet, men hvor det er så vidt lite å legge vedkommende til last at det etter den alminnelige rettsfølelse virker uforholdsmessig strengt å belaste ham med domfellelse for uaktsomt drap – hensett til de sterke negative assosiasjoner som er knyttet til dette uttrykket”.

Lagmannsretten slår også fast at selv om forarbeidene enkelte steder snakker om ”hverdagsbilister” må også yrkessjåfører etter omstendighetene kunne nyte godt av lempingen etter lovendringen. Dette begrunnes med at belastningen forbundet med drapsbetegnelsen er like stor for yrkessjåfører som for private bilister.

### 3.2.3 Lagmannsrettens karakteristikk av uaktsomheten i saken

Lagmannsretten begynner med å vurdere om føreren var uaktsom i forhold til vegtrafikkloven § 3. Det slås fast at det stilles særlige krav til aktsomhet hos førere av tunge kjøretøyer på grunn av det store farepotensialet som disse kjøretøyene har. Kravet til varsomhet og hensynsfullhet i bestemmelsen innebærer at kjøringen hele tiden må skje med tilstrekkelig sikkerhetsmargin. Hovedproblemstillingen for lagmannsretten var ”om den omstendighet at tilhengeren skle ut kan tilbakeføres til årsaksfaktorer som fremstod som så uventede eller ekstraordinære for tiltalte at det ikke kan legges ham til last at han unnlot å ta dem i betraktning, og ved sin kjøring forebygge at det oppstod fare”. Dette besvarte lagmannsretten som sagt benektende.

---

<sup>56</sup> Ot.prp.nr.46 (2000-2001) s. 58

Etter en samlet vurdering av hendelsesforløpet kom lagmannsretten til at tiltalte, når det gjaldt hastighet, ikke hadde lagt inn den sikkerhetsmargin som var nødvendig, forholdene tatt i betraktning. Det ble likevel uttrykt at man ikke stod ovenfor ”noen kvalifisert eller graverende utaktsomhet”.

Lagmannsretten gikk deretter over på å drøfte om tilleggsvilkårene i straffeloven § 239 var oppfylt. Jeg viser til redegjørelse i punktet rett ovenfor når det gjelder lagmannsrettens generelle uttalelser om lovendringen.

Etter å ha slått fast at uaktsomheten dekket dødsfølgen, går de over til å vurdere uaktsomheten i selve handlingen i forhold til straffeloven § 239. Lagmannsretten uttaler at tiltalte har ”gjort seg skyldig i en feilvurdering som er forholdsvis unnskyldelig”. At veien var dosert i svingen, slik at vannet fra hele veibanen renner ned mot innerste kjørefelt, kan ha gjort at vannmengden kom overraskende på føreren. Lagmannsretten uttaler også at: ”Tilpasningen av farten etter forholdene skjer forløpende under kjøringen og i praksis ofte ureflektert eller instinktivt, basert på erfaring og ved bearbeidelse av informasjon og inntrykk som mottas meget raskt. Det er ikke til å unngå at enhver bilist, også en sjåfør som bestreber seg på å kjøre forsvarlig, ved en feilvurdering kan komme til å overskride sikkerhetsmarginen i et enkelttilfelle med den følge at han f.eks. mister veigrepet i en sving på glatt føre”. Lagmannsretten mener det ville være i strid med den alminnelige rettsfølelsen å domfelle for uaktsomt drap i slike tilfeller, hvor det vil være opp til tilfeldighetene om det oppstår en dødsulykke.

Lagmannsretten mener dette resultatet er i samsvar med lovgivers intensjon med lovendringen. I tillegg finner de støtte for sitt resultat i forarbeidenes tilslutning til riksadvokatens påtalepraksis. Her heter det at det skal tas ut tiltale etter § 239 i tilfeller hvor ”føreren har holdt en markant for høy hastighet ut fra de rådende kjøreforhold”. Dette tolker lagmannsretten antitetisk, og sier at fordi tiltaltes forhold ikke kan karakteriseres slik, skal han ikke dømmes etter § 239.

### 3.2.4 Har lovendringen spilt noen rolle for resultatet?

Lagmannsretten tok i denne avgjørelsen Riksadvokatens liste i bruk, ved å konstatere at forholdet ikke passet inn under punktet hvor ”føreren har holdt en markant for høy hastighet ut fra de rådende kjøreforhold”.

Det virker imidlertid underlig at lagmannsretten ikke drøfter om forholdet kan passe inn under punktet hvor ”Det kan gis en forstandig forklaring på hvorfor fører ikke i tide er blitt oppmerksom på faremomenter, for eksempel at det er særlig glatt på den aktuelle strekning, jfr. Høyesteretts avgjørelse av 22. desember 1999”. I så tilfelle skal det bare dømmes etter vegtrafikkloven § 3, som jo også ble resultatet i denne dommen.

Avgjørelsen av 22. desember 1999 (Rt 1999 s. 1985) omhandler også situasjonen at hengeren på traileren skle ut i en høyresving og drepte personer som kom kjørende i motgående kjørefelt. Det hadde vært ”meget glatt” i bakken hvor ulykken skjedde, men ellers hadde det vært gode kjøreforhold. Føreren hadde (i følge lagmannsrettens flertall) ikke fått noe forvarsel på at det kunne være glatt i bakken. Han kjørte strekningen jevnlig, og hadde kjørt der senest en uke i forveien. Han hadde aldri hatt problemer tidligere, heller ikke tidligere på dagen for ulykken.

Riksadvokaten bruker denne avgjørelsen som et eksempel på en situasjon hvor ”Det kan gis en forstandig forklaring på hvorfor fører ikke i tide er blitt oppmerksom på faremomenter, for eksempel at det er særlig glatt på den aktuelle strekning...”.

Hvis vi går tilbake til dommen i RG 2002 s. 1147 ser vi at frifinnelsen etter straffeloven § 239 begrunnes med at vannmengden kunne ha kommet overraskende på føreren, fordi veien var dosert slik at vannet fra hele veibanen rant ned mot innerste kjørebane. Tatt i betraktning at bearbeidelse av informasjon og inntrykk mottas meget raskt under kjøringen uttales det at tiltalte dermed har ”gjort seg skyldig i en feilvurdering som er forholdsviss unnskyldelig”.

Forholdene var altså i stor grad like i de to nevnte sakene. I begge sakene hadde kjøreforholdene jevnt over vært gode, men så hadde forholdene plutselig og uventet forverret seg på ulykkesstedet, og gjort vegbanen særlig glatt.

Lagmannsretten burde derfor tatt med dette punktet i sin drøftelse og eventuelt i sin begrunnelse. På den annen side viser lagmannsretten til listen, og foretar en antitetisk tolkning, når det gjaldt hastigheten. Det viser således at Riksadvokatens liste i forarbeidene har funnet sin plass som en relevant rettskilde etter lovendringen. Resultatet var uansett i tråd med punktet på Riksadvokatens liste (om at ”Det kan gis en forstandig forklaring...”).

I RG 2002 s. 1147 kan det virke som lovendringen har fått en reell og direkte betydning for resultatet. Da det først var slått fast at den tiltalte hadde opptrådt uaktsomt etter vegtrafikkloven § 3, og deretter slått fast at uaktsomheten også dekket dødsfølgen, kunne lagmannsretten etter den tidligere rettsstilstand ikke frikjenne for uaktsomt drap. Tidligere var jo aktsomhetsnormen den samme etter begge bestemmelsene. Denne konsekvensen uttales også uttrykkelig i dommen.

I saken i Rt 1999 s. 1985 (som nevnt ovenfor) hadde lagmannsretten, under dissens, frifunnet føreren etter begge bestemmelser. Det hadde vært ”meget glatt” i bakken hvor ulykken skjedde, men ellers hadde det vært gode kjøreforhold. Gradestokken viste rundt 5 minusgrader. Veien var skiltet med ”farlige svinger”. Føreren hadde i svingen holdt en hastighet på 63 km/t. Tillatte hastighet var 80 km/t.

Flertallet i *lagmannsretten* begrunnet frifinnelsen med at hendelsesforløpet var ekstraordinært. De mente at føreren ikke hadde fått noe forvarsel på at det kunne være glatt i bakken. Han kjørte strekningen jevnlig, og hadde kjørt der senest en uke i forveien. Han hadde aldri hatt problemer tidligere, heller ikke tidligere på dagen for ulykken. I tillegg ble frifinnelsen begrunnet i at det var usikkert om det forelå årsakssammenheng mellom

uaktsomheten og dødsulykken. De mente det var usikkert om en reduksjon av farten ville ha hindret hengeren i å skrense.

Mindretallet (tre fagdommere) mente på sin side at vogntogets hastighet var hovedårsaken til ulykken og at det ikke var glattere enn føreren burde ha tatt høyde for. Både varierende solforhold og avrenning av vann kunne lett føre til spesielt glatte partier enkelte steder. Føreren burde ha lagt inn en sikkerhetsmargin.

*Høyesteretts* flertall opphevet dommen med den begrunnelse at lagmannsrettens domsgrunner ikke ga et forsvarlig grunnlag for å overprøve bruken av aktsomhetsnormen.

Flertallet gjør imidlertid rede for den debatt, i forhold til straffeloven § 239, som hadde funnet sted på denne tiden. Denne debatten har jeg redegjort for ovenfor i del 2. Det blir imidlertid påpekt at denne debatten stort sett har handlet om tilfeller hvor førere har utvist en kortvarig uoppmerksomhet, og at dette ikke var tilfelle i nærværende sak. Her dreide det seg om en bevisst beslutning om å ikke sette farten ned til mindre enn 63 km/t. Det kan således virke som om Høyesteretts flertall mener at dette tilfelle ikke burde behandles særlig mildt. Dette synet forsterkes av kommentaren om at ”vogntog har et stort farepotensial, og at det må kreves en meget høy grad av aktsomhet av føreren av vogntoget, bl.a at farten tilpasses etter forholdene”. I tillegg blir det uttalt at det burde vært reist spørsmål ”om trailersjåføren i dette tilfellet burde ha lagt inn en ekstra sikkerhetsmargin”. Disse uttalelsene kan riktignok ikke tillegges noe særlig vekt. De var ikke avgjørende for resultatet, da Høyesterett opphevet dommen pga mangelfulle domsgrunner.

Høyesteretts mindretall (én dommer) stemte for frifinnelse i samsvar med lagmannsrettens dom. Han la vekt på at føreren hadde holdt en akseptabel hastighet i forhold til de kjøreforhold han innrettet seg etter. At det var ekstraordinært glatt på ulykkesstedet kom helt overraskende på tiltalte. Han mente at hastigheten bare kunne tilregnes føreren som utaktsom hvis ”svikten i hans aktsomhet kunne knyttes til en konkret faktisk omstendighet som A [føreren] kjente eller burde ha kjent til, og som var egnet til å fortelle ham at han på



denne strekningen måtte redusere farten mer enn han hadde gjort for å unngå risikoen for skrens”. Noe krav til en generell sikkerhetsmargin kunne man ikke operere med. Man ville i så tilfelle nærme seg et objektivt straffeansvar.

Lagmannsretten frifant altså (under dissens) for overtredelse av både vegtrafikkloven § 3 og straffeloven § 239. Dette resultatet stemte også en av dommerne i Høyesterett for. Høyesteretts flertall tok, som sagt, ikke standpunkt da de fant at domsgrunnene var utilstrekkelige.

Hvis vi vender tilbake til saken i RG 2002 s.1147 kan det stilles spørsmål om hvilken rolle lovendringen reelt sett har hatt. I denne saken ble det også slått fast at man ikke stod ovenfor ”noen kvalifisert eller graverende uaktsomhet”. Lagmannsretten valgte her å dømme etter vegtrafikkloven § 3, men frikjenne etter straffeloven § 239 på bakgrunn av lovendringen. Om denne saken hadde kommet opp før lovendringen, ville da retten dømt for både brudd på vegtrafikkloven og for uaktsomt drap? Eller ville den frikjent etter begge bestemmelsene på samme måte som i saken omtalt rett ovenfor? Om det siste alternativet er det rette, ville lovendringen i dette tilfellet ha virket til ugunst for den tiltalte. I stedet for tidligere å bli frikjent etter begge bestemmelsene, ville han etter lovendringen blitt dømt etter vegtrafikkloven og frikjent etter straffeloven. Hvordan dette kunne vært mulig til tross for at lovendringen var ment som en lemping av aktsomhetskravet, går jeg inn på nedenfor.

Før lovendringen kunne den tiltalte ikke frikjennes etter straffeloven § 239 hvis forholdet først var karakterisert som uaktsomt etter vegtrafikkloven, og uaktsomheten dekket dødsfølgen. Hvis man ser isolert på vegtrafikkloven § 3, var (og er) det klart at aktsomhetsnormen var streng. Særlig ved kjøring av store, tunge kjøretøy. Det ble da også fastslått i denne dommen at forholdet skulle karakteriseres som uaktsomt i forhold til vegtrafikkloven § 3, og at uaktsomheten dekket dødsfølgen. Dermed skulle den tiltalte også vært dømt for uaktsomt drap etter straffeloven § 239 etter rettstilstanden slik den var før lovendringen.

Et spørsmålet som kan stilles er likevel om den alminnelige rettsfølelse rundt straffeloven § 239, strafferammen og drapsbetegnelsen tatt i betraktning, kunne føre til en aversjon hos dommerne mot å dømme noen for uaktsomt drap for ”en feilvurdering som er forholdsvis unnskyldelig”. Kunne dette igjen føre til at aktsomhetskravet i vegtrafikkloven ble noe lempet, slik at den tiltalte ble frifunnet på begge punkter? Alternativet var jo å straffe både for brudd på vegtrafikkloven og for uaktsomt drap.

Saken i Rt 1999 s. 1985 kan, som redegjort for ovenfor, tyde på nettopp dette. Denne avgjørelsen har imidlertid lav rettskildemessig verdi. Avgjørelsen er i kjennelses form, og opphever lagmannsrettens dom. Saken ble dermed ikke endelig avgjort ved avgjørelsen. De uttalelser Høyesterett gav i dommen var ikke avgjørende for resultatet, og har dermed bare vekt som obiter dicta. For det andre var den frifinnende lagmannsrettsdom avsagt under dissens. Den Høyesterettsdommer som fant begrunnelsen god nok til å overprøves, var imidlertid også enig med lagmannsrettens flertall, og ville frifinne tiltalte.

Jeg har ikke funnet andre rettskilder som viser at dette var rettsstilstanden før lovendringen, og må dermed konkludere med at den tiltalte om saken hadde kommet opp før lovendringen ville blitt dømt etter begge bestemmelsene. Denne dommen er dermed et eksempel på at lovendringen har fått en reell betydning for resultatet. Dommen er imidlertid en lagmannsrettsdom og har vesentlig mindre vekt enn en Høyesterettsdom.

### 3.3 Rt 2002 s. 1139

#### 3.3.1 Oversikt over sakens faktum

Saken gjaldt en bilist som kolliderte med en mopedist. Bilisten kom kjørende på en forkjørvei, i en hastighet betydelig høyere enn den tillatte på strekningen. Mopedisten kom kjørende fra høyre på en liten gårdsvei som krysset forkjørveien. Mopedisten overholdt ikke vikeplikten, og kjørte overraskende rett ut foran bilisten. Kjøretøyene kolliderte, og mopedisten døde i ulykken.

Bilisten ble tiltalt for overtredelse av straffeloven § 239 og vegtrafikkloven § 31 første ledd, jfr. § 3. I tingretten ble han dømt for overtredelsen av vegtrafikkloven, men frikjent etter straffeloven § 239. Påtalemyndigheten anket dommen for så vidt gjaldt overtredelsen av straffeloven § 239. I lagmannsretten ble han også dømt for overtredelse av denne bestemmelsen. Tiltalte anket til Høyesterett. Anken gjaldt først og fremst rettsanvendelsen under skyldspørsmålet under straffeloven § 239. Han mente at lagmannsretten hadde lagt en for streng aktsomhetsnorm til grunn. Et enstemmig Høyesterett frifant tiltalte for overtredelsen av § 239.

### 3.3.2 Generelle uttalelser om aktsomhetskravet

Høyesterett viser til Rt 2002 s. 190, og slår fast at lovendringen ”til en viss grad gir uttrykk for en noe mildere aktsomhetsnorm enn tidligere”. Den tidligere rettsstilstand, hvor straffeloven § 239 og vegtrafikkloven § 3 i prinsippet var underlagt samme aktsomhetsnorm, er nå forlatt.

### 3.3.3 Høyesteretts karakteristikk av uaktsomheten i saken

Høyesterett går rett på spørsmålet om *den uaktsomhet* tiltalte utviste ved å kjøre for fort også omfattet dødsfølgen. Det kan derfor virke som Høyesterett allerede har slått fast at selve handlingen var uaktsom etter straffeloven § 239. Men det er også mulig at de, ved dette, ikke mener å si noe om graden av uaktsomhet, og om denne er grov nok til å rammes av § 239. Dette kommer jeg tilbake til nedenfor under analysen av om lovendringen har spilt noen rolle for resultatet. Det er jo uansett klart at han til en viss grad hadde handlet uaktsomt. Dette var han også allerede rettskraftig dømt for i forhold til vegtrafikkloven. Hva Høyesterett mente her er uansett ikke avgjørende for resultatet slik Høyesterett har begrunnet det. Problemstillingen Høyesterett tok for seg var om den tiltaltes uaktsomhet, ved å kjøre for fort, også dekket dødsfølgen.

Høyesterett var enig med lagmannsretten i at det er påregnelig at en kollisjon i så stor fart kan ha dødsfølge som resultat. Avgjørende var imidlertid om den tiltalte, etter å ha fått øye

på mopedisten fra avstand, ”burde ha regnet med, og innsett muligheten for” at mopedisten fortsatte ut i veien.

Det ble lagt til grunn at ulykken ikke ville ha inntruffet hvis tiltalte hadde overholdt fartsgrensen. Mopedisten ville da ha rukket og krysse veibanen foran bilisten. Høyesterett fant, i motsetning til lagmannsretten, at dette ikke var tilstrekkelig til å fastslå at uaktsomheten dekket dødsfølgen. Høyesterett kommer, under noen tvil, til at det ikke var uaktsomt av tiltalte å ikke umiddelbart innse muligheten av at mopedisten kunne bryte vikeplikten og kjøre ut i veien.

Dette blir i stor grad begrunnet med de følgene en slik dom ville få. I så tilfelle ville enhver fartsoverskridelse på en forkjøringsvei bety domfellelse etter § 239, hvis noen bryter vikeplikten og dette ender med dødsulykke. I mange av disse tilfellene ville følgen blitt en dødsulykke også hvis fartsgrensen var overholdt.

Det uttales også at kjøring i høyere hastighet enn tillatt generelt øker risikoen, og at det derfor stilles høyere krav til aktsomheten. Men høy hastighet i seg selv er ikke nok til å dømmes etter § 239. Det må i tillegg kreves ”noe mer konkret kritikkverdige”.

#### 3.3.4 Har lovendingen spilt noen rolle for resultatet?

Høyesterett avgjorde spørsmålet ved å komme frem til at uaktsomheten ikke dekket dødsfølgen. Det kan, som sagt, synes som at Høyesterett mener at *selve handlingen* måtte sees som uaktsom i forhold til § 239, men at denne uaktsomheten ikke dekket dødsfølgen. Nederst i andre avsnitt på side 1142 kan det derimot virke som at førstvoterende snakker om aktsomhetsnormen i forhold til selve handlingen. Her uttales det at det må kreves noe mer kritikkverdige ”ved kjøringen” enn kun en fartsoverskridelse.

Etter begrunnelsen å dømme kunne tiltalte like gjerne vært frifunnet med den begrunnelse at handlingen lå i det nedre sjiktet av uaktsomhetsnormen. Høyesterett har tidligere (Rt 2002 s. 190) uttrykt at det vil være riktig å legge til grunn de retningslinjer som finnes i

forarbeidene. I følge den påtalepraksis som er inntatt der, og som departementet fant hensiktsmessig, vil ulykker hvor ”Ekstraordinær eller ulovlig trafikkatferd fra forulykkede utgjør et sentralt ledd i årsaksrekken” oftest bli tiltalt etter vegtrafikkloven § 3.

I denne saken kjørte forulykkede rett ut i veien til tross for at det var klart merket at han hadde vikeplikt. Man kan derfor slå fast at kjøringen var ulovlig, da han ikke overholdt vikeplikten. I tillegg kom han fra en liten gårdsvei, og skulle ut på en riksvei med en fartsgrense på 80 km/t. Mopedisten var godt kjent med krysset, da han jobbet som avløser på en gård på stedet. Det må også legges til grunn at krysset var oversiktlig. Gårdsveien krysset riksveien tilnærmet vinkelrett, og bilisten fikk øye på mopedisten allerede ca 160 meter før krysset. Det må på denne bakgrunn også kunne betegnes som ekstraordinært at mopedisten kjørte ut i veien.

Spørsmålet blir så om mopedistens atferd utgjorde et sentralt ledd i årsaksrekken. Det er av retten lagt til grunn at ulykken ville vært forhindret om tiltalte hadde overholdt fartsgrensen. På den annen side ville heller ikke ulykken skjedd om mopedisten hadde overholdt vikeplikten. Slik sett kan man si at begge årsaker var nødvendige, men ikke tilstrekkelige til å forårsake ulykken. Det er likevel ikke nødvendig å finne noen hovedårsak til ulykken. Spørsmålet er bare hva som utgjør et sentralt ledd. Det må være klart at mopedistens atferd her må sies å utgjøre et sentralt ledd i årsaksrekken.

På denne bakgrunn må det kunne sies at det forelå rettslig grunnlag for å begrunne frifinnelsen med at *selve handlingen* ikke var uaktsom i forhold til straffeloven § 239. I så fall ville Høyesterett tatt et mye klarere standpunkt til lovendringen. Det var også tidligere klart at selv om aktsomhetskravet i prinsippet var det samme etter de to bestemmelser, kunne man frifinnes etter § 239 på grunn av tilleggskravet om at uaktsomheten også måtte dekke dødsfølgen. Fordi det var nettopp dette Høyesterett begrunnet resultatet med her, er ikke dommen *på denne måten* noe eksempel på at lovendringen har fått noen reell betydning.

Hadde Høyesterett derimot begrunnet resultatet i at tiltaltes *handling* i følge forarbeidene var av en slik art at det ikke skulle dømmes etter § 239, hadde den gjennom begrunnelsen gitt et eksempel på at rettstilstanden reelt sett er endret. Tidligere skulle det i prinsippet ikke være mulig å si at selve handlingen var uaktsom etter vegtrafikkloven, men ikke etter straffeloven. Dette skal jo, også i følge Høyesterett selv, være mulig etter lovendringen, og det hadde Høyesterett mulighet til å gjøre tydeligere.

Det uttales riktignok at ”det etter mitt syn [må] kreves noe mer konkret kritikkverdig *ved kjøringen* ut over fartsovertredelsen for at forholdet skal kunne rammes av § 239”. (Min uthevelse). Uttalelsen kan tyde på at Høyesterett også mente at tiltalte *ved handlingen* ikke hadde utvist en uaktsomhet av den grovhet som rammes av § 239, selv om tiltalte på dette tidspunkt var dømt etter vegtrafikkloven nettopp på grunn av den uaktsomhet han utviste ved selve kjøringen. Denne uttalelsen kunne ikke vært avgitt hvis saken hadde kommet opp før lovendringen. Det er på det rene at tiltalte tidligere hadde blitt dømt etter vegtrafikkloven for fartsoverskridelsen (det ble han også nå), og at det da *ikke* kunne ”kreves noe mer konkret kritikkverdig ved kjøringen ut over fartsovertredelsen for at forholdet skal kunne rammes av § 239”.

Resultatet ville imidlertid lett blitt det samme også før lovendringen. De ville antakelig da begrunnet resultatet, som Høyesterett gjorde her, med at det ikke var uaktsomt av tiltalte å ikke umiddelbart innse muligheten av at mopedisten kunne bryte vikeplikten og kjøre ut i veien. Resultatet begrunnes altså med at uaktsomheten ikke dekket dødsfølgen.

### 3.4 Rt 2002 s. 1556

#### 3.4.1 Oversikt over sakens faktum

Saken gjaldt en lastebilsjåfør som rygget på, og delvis over, en mann med døden til følge. Lastebilen sto inne i en lagerbygning. Den tiltalte hadde observert et vogntog med åpen dør på plassen utenfor. Han hadde sett bak egen bil før han satt seg inn for å begynne

ryggingen. Høyesterett la til grunn at farten under ryggingen i hvert fall ikke var spesielt lav.

Tiltalte ble både i tingretten og lagmannsretten dømt for overtredelse både av straffeloven § 239 og vegtrafikkloven § 3. Tiltalte anket dommen til lagmannsretten. Anken gjaldt blant annet lovanvendelsen under skyldspørsmålet, da det ble gjort gjeldende at lagmannsretten hadde lagt til grunn en for streng aktsomhetsnorm. Høyesterett forkastet anken.

### 3.4.2 Høyesteretts karakteristikk av uaktsomheten i saken

Høyesterett uttaler at aktsomhetsnormen ved rygging er streng. Det vises til trafikkreglens § 11.<sup>57</sup> Her fremgår det at den som rygger har vikeplikt for annen trafikk, og at man må ”forvise” seg om at ryggingen ikke kan føre til fare eller skade. Hvis det er dårlig sikt må dette gjøres ved å bruke en hjelper, eller ved at sjåføren forviser seg om dette ved selvsyn.

Det vises videre til rettspraksis (Rt 1973 s. 489, Rt 1980 s. 1399 og Rt 1991 s.92), som også sier at aktsomhetsnormen ved rygging er streng, særlig ved rygging med store og tunge kjøretøy.

Etter å ha gjennomgått de uttalelser som ble gitt i Rt 2002 s. 190 kommer Høyesterett til at man i den foreliggende sak ikke befinner seg i det nedre sjikte av uaktsomhet som lovendringen tok sikte på.

### 3.4.3 Har lovendringen spilt noen rolle for resultatet?

---

<sup>57</sup> Forskrift 21. mars 1986

I likhet med saken i Rt 2002 s. 190 må forholdet i den nærværende sak kunne sies å ligge i kjerneområdet for hvilke forhold § 239 retter seg mot. Å rygge et stor og tung lastbil uten å forvise seg om at det er klar bane, når føreren i tillegg vet at det er folk i nærheten, må kunne karakteriseres som en uaktsomhet som overstiger uaktsomhet ”av en slik karakter som alle førere må erkjenne at en gjør seg skyldig i fra tid til annen”.

Denne situasjonen inneholder også en av de karakteristika som kjennetegner forhold som i følge Riksadvokatens liste skal påtales etter straffeloven § 239. Situasjonen kan beskrives ved at ”Fører har vist mangel på aktsomhet i situasjoner som påkaller særlig aktpågivenhet som for eksempel passering av fotgjengerfelt, buss som har stanset på holdeplass, små barn i vegbanen m.v.”. Rygging er ikke nevnt uttrykkelig som et eksempel på en situasjon som påkaller særlig aktpågivenhet i Riksadvokatens liste, men er omtalt et annet sted i forarbeidene. I departementets egen vurdering er det uttalt at man må ”utvise særlig aktsomhet” i ”situasjoner hvor det lett kan inntre en ulykke”. Rygging er her uttrykkelig nevnt som eksempel.<sup>58</sup>

Denne saken er dermed heller ikke noe eksempel på at lovendringen har ført til noen reell endring i praksis. Den er derimot et eksempel på en situasjon hvor det fastslås at det kreves en særlig aktsomhet.

### 3.5 Rt 2005 s. 893

#### 3.5.1 Oversikt over sakens faktum

Saken gjaldt en bilist som hadde kollidert med en motorsyklist i et veikryss. Bilisten skulle svinge til venstre, og således krysse det motgående kjørefeltet. Bilisten stoppet helt opp i avkjøringsfeltet, som var ment for denne typen trafikk. Der ventet han til flere biler hadde passert før han startet kryssingen. Han hadde imidlertid ikke fått øye på en motorsyklist

---

<sup>58</sup> Ot.prp.nr.46 (2000-2001) s. 65



som også kom kjørende i motgående kjørefelt, og kjøretøyene kolliderte. Motorsyklisten døde i sammenstøtet.

Den tiltalte bilisten ble i tingretten dømt for overtredelse av både vegtrafikkloven § 3 og straffeloven § 239. Tiltalte anket over bevisvurderingen under skyldspørsmålet og rettsanvendelsen ved domfellelsen for overtredelse av straffeloven § 239. Han ble av lagmannsrettens bestemmende mindretall frifunnet. Påtalemyndigheten anket over rettsanvendelsen.

### 3.5.2 Høyesteretts karakteristikk av uaktsomheten i saken

Høyesterett viser til Rt 2002 s.190, der det ble redegjort for bakgrunnen for, og det som sies om rekkevidden av, lovendringen i 2001.

Deretter vises det til forarbeidene<sup>59</sup>, og påtalemyndighetens praktisering av § 239 i trafikkaker, slik den er beskrevet der. En situasjon som etter dette skal bedømmes etter § 239 er tilfeller hvor føreren ”har vist mangel på aktsomhet i situasjoner som påkaller en særlig aktpågivenhet som for eksempel passering av forgjengerfelt, buss som har stanset på holdeplass, små barn i vegbanen m.v.”. Dette punktet mente Høyesterett at var av særlig betydning i denne saken.<sup>60</sup>

Høyesterett viser også til at dette momentet er tatt opp i departementets egen vurdering i forarbeidene. Der uttales det at den ”som kjører på fotgjengere i fotgjengerfelt eller på trafikanter som har forkjøringsrett ( Rt-1997-1764 ) , vil lett ha opptrådt uaktsomt.”, og at man må ”utvise en særlig aktsomhet” i slike situasjoner.<sup>61</sup> Etter Høyesteretts syn ”er det ikke tvilsomt at kryssingen var en situasjon som påkalte særlig aktpågivenhet, jf.

---

<sup>59</sup> Ot.prp.nr.46 (2000-2001) s. 58

<sup>60</sup> Rt 2005 s. 893 avsnitt 9 og 10

<sup>61</sup> Rt 2005 s. 893 avsnitt 11

Riksadvokatens brev 29. mars 2000...” og at kryssingen uten tilstrekkelig aktsomhet ”innebærer en åpenbar risiko for en kollisjon med fatalt utfall.”.

Høyesterett fant imidlertid at domsgrunnene ikke var tilstrekkelige til at lagmannsrettens lovanvendelse kunne prøves, og lagmannsrettsdommen ble dermed opphevet.

### 3.5.3 Har lovendringen spilt noen rolle for resultatet?

Det ble i Rt 2002 s. 190 (se ovenfor) uttalt at lovendringen særlig måtte være ment å skulle avgrense til situasjoner som beskrevet i Rt 1990 s. 1021 og Rt 1991 s. 216<sup>62</sup>. Saken i den sistnevnte dommen omhandlet også en kollisjon ved at en bilist skulle svinge til venstre i et vegkryss. Denne dommen ble påberopt av forsvarer i nærværende sak. Høyesterett mente imidlertid at forholdene i sakene skilte seg ganske mye fra hverandre. I 1991-saken hadde bilen i det motgående kjørefeltet holdt en vesentlig for høy fart. I tillegg ble vegkrysset ansett å være ”relativt uoversiktlig”. Personbilen ville således kommet ”svært brått på enhver bilfører i tiltaltes situasjon”. Faktum i disse sakene var dermed så ulikt at man ikke kan bruke disse sakene som sammenligningsgrunnlag for om saken ville blitt bedømt annerledes før lovendringen.

I forarbeidene er det fremholdt at lovendringen skulle utgjøre en begrensning mot uaktsomhet ”av en slik karakter som alle førere må erkjenne at en gjør seg skyldig i fra tid til annen”. I denne saken var forholdet at tiltalte hadde stoppet og ventet på at kjøretøyene i det motgående kjørefelt hadde passert. Da han startet kryssingen trodde han at han hadde klar bane. Han hadde altså ikke tatt en bevisst risiko ved for eksempel å satse på å rekke over veien før motorsyklisten nådde frem. Det kan sies at tiltalte handlet slik en hvilken som helst annen bilist ville gjort, noe også lagmannsretten brukte som del i begrunnelsen for frifinnelsen.

---

<sup>62</sup> Dommen er omtalt i punkt 2.2.3.

Høyesterett valgte imidlertid å kategorisere forholdet som en situasjon som ”påkaller en særlig aktpågivenhet”, jfr. påtalemyndighetens brev av 29. mars. De mente derfor at forholdet var et § 239-tilfelle. Forholdet er ikke uttrykkelig oppstilt blant eksemplene under dette punktet. Høyesterett viser imidlertid til departementets egen drøftelse på side 65 i proposisjonen<sup>63</sup> hvor det uttales at den ”som kjører på fotgjengere eller på trafikanter som *har forkjøringsrett* ( Rt-1997-1764) , vil lett ha opptrådt uaktsomt”. (Min uthevelse).

Det finnes imidlertid unntak fra dette utgangspunktet.<sup>64</sup> Forarbeidene nevner spesielt situasjonen i Rt 1997 s. 1764 hvor den tiltalte feilaktig trodde den forulykkede hadde oppgitt sin forkjøringsrett. Et annet eksempel som uttrykkelig nevnes er situasjonen hvor bilisten ikke hadde noen mulighet til å se en fotgjenger eller syklist, for eksempel på grunn av mørke klær. I nærværende sak ble det ikke fastslått noen årsak til at den tiltalte ikke fikk øye på motorsyklisten. Det er vel da mest nærliggende å tro at dette skyldtes et øyeblikks uoppmerksomhet.

Lovendringens formål var å gjøre at uaktsomhet i det nedre sjiktet av skalaen ikke skulle omfattes av § 239. Forhold som ble tilregnet denne beskrivelsen var blant annet situasjoner hvor det bare var utvist uaktsomhet ”av en slik karakter som alle førere må erkjenne at en gjør seg skyldig i fra tid til annen”. I tillegg var det uttalt i forarbeidene at ”Et øyeblikks uoppmerksomhet bør etter departementets mening ikke uten videre føre til domfellelse for uaktsomt bildrap”. Forholdene i den nærværende sak kunne i utgangspunktet passet inn i denne beskrivelsen. Men Høyesterett valgte å føre situasjonen inn under listen over forhold som krever en særlig aktpågivenhet, jfr. punkt tre i påtalemyndighetens liste over karakteristika som regelmessig vil foreligge for tiltale etter § 239.

I dette tilfellet var det som nevnt støttet av en uttalelse av departementet i forarbeidene at forholdet skulle ses på som en situasjon som krevde en særlig aktsomhet. Slik sett kan man si at lempingen av aktsomhetskravet med rette ikke gjorde noe utslag i denne saken.

---

<sup>63</sup> Ot.prp.nr.46 (2000-2001) s. 65

<sup>64</sup> Ot.prp.nr.46 (2000-2001) s. 65

Et spørsmål som melder seg er imidlertid hva Høyesterett vil gjøre i saker hvor forholdet ikke er direkte regulert av forarbeidene. Hvilke forhold skal betegnes som en situasjon som krever særlig aktsomhet. Det er jo en kjent sak at bilen regnes som et farlig framkomstmiddel. Det stilles allerede av denne grunn generelt høye krav til aktsomheten.

## 4 Sammenfatninger

### 4.1 Sammenfatning av rettspraksis etter 2001

Etter denne gjennomgangen av rettspraksis etter lovendringen, finnes det få gode eksempler på at lovendringen har hatt betydning for resultatet i de enkelte saker.

Rt 2002 s. 1139 kunne vært et godt eksempel om den hadde vært begrunnet annerledes, noe som jeg ovenfor har kommet frem til at rettslig sett hadde vært forsvarlig. Resultatet kunne vært begrunnet med at ekstraordinær eller ulovlig trafikkatferd fra forulykkede utgjorde et sentralt ledd i årsaksrekken, og at det da ifølge forarbeidene til lovendringen skulle frifinnes etter § 239. I stedet ble frifinnelsen begrunnet med at uaktsomheten ikke dekket dødsfølgen. Med denne begrunnelsen kunne også tiltalte vært frifunnet om saken hadde oppstått før lovendringen. *Resultatet* ville dermed antakelig blitt det samme om saken hadde kommet opp før lovendringen.

Uttalelsen om at det må kreves noe mer konkret kritikkverdig enn fartsovertredelsen tyder imidlertid på at lovendringen har ført til en reell endring i praksis. Her snakkes det om uaktsomheten ved selve handlingen. Etter den tidligere rettstilstand ville et slikt utsagn ikke vært forsvarlig. Så lenge selve handlingen var uaktsom etter vegtrafikkloven, skulle den også ansees uaktsom etter § 239.

Det eneste eksempelet jeg har funnet på at lovendringen har fått en reell betydning for *resultatet* er dommen i RG 2002 s. 1147. Tiltalte ble dømt etter vegtrafikkloven, men frikjent etter straffeloven, med den begrunnelse at terskelen for straffbar uaktsomhet bare var overskredet i forhold til vegtrafikkloven. Dette resultatet, med denne begrunnelsen, var det ikke rettslig grunnlag for før lovendringen, fordi aktsomhetsnormen da var den samme etter begge bestemmelser. Dommen er imidlertid en lagmannsrettsdom og har vesentlig mindre vekt enn en Høyesterettsdom.

Et problem som oppstår er at Riksadvokatens liste, og forarbeidene for øvrig, ikke uttømmende angir alle trafikale situasjoner som kan oppstå, og hvordan disse i tilfelle skal bedømmes. Hva vil Høyesterett gjøre i en slik situasjon? I hvilken gruppe vil de plassere disse situasjonene?

En måte retten har angrepet problemet på er å tolke Riksadvokatens liste antitetisk. I RG 2002 s. 1147 begrunnes frifinnelsen blant annet med at føreren ikke hadde "holdt en markant for høy hastighet ut fra de rådende kjøreforhold". Hvis hastigheten hadde vært markant for høy skulle han i følge Riksadvokatens liste vært dømt etter § 239.

Situasjonen i Rt 2002 s. 190 passet heller ikke inn i noen av punktene på Riksadvokatens liste. Her falt Høyesterett tilbake på de generelle uttalelser i forarbeidene, om at lovendringen tok sikte på å lempe på aktsomhetskravet når det gjaldt uaktsomhet "av en slik karakter som alle førere må erkjenne at en gjør seg skyldig i fra tid til annen". Dette forholdet kunne ikke karakteriseres på denne måten. Høyesterett trakk også frem et av punktene på Riksadvokatens liste over forhold som bare skulle påtales etter vegtrafikkloven. Det heter her: "Fører har i et komplisert trafikkbilde kortvarig feilfordelt sin oppmerksomhet om trafikkrelevant, men ikke den mest sentrale informasjonen". At forholdet *ikke* passet inn under dette punktet ble tatt med i begrunnelsen for domfellelsen.

Det er interessant å se at Høyesterett erkjenner at aktsomhetsnormen i § 239 er lempet, men stadig begrunner domfellelser med at den konkrete trafikale situasjonen krever en særlig aktpågivenhet.<sup>65</sup>

Riksadvokatens liste inneholder også et slikt punkt. Forholdet skal påtales etter § 239 hvis ”Fører har vist mangel på aktsomhet i situasjoner som påkaller en særlig aktpågivenhet som for eksempel passering av fotgjengerfelt, buss som har stanset på holdeplass, små barn i vegbanen m.v.”. Det er imidlertid bare oppregnet noen få eksempler på situasjoner som krever en slik særlig aktsomhet. Når det oppstår situasjoner som ikke er omtalt blir det opp til Høyesterett å avgjøre om den enkelte situasjon krever særlig aktsomhet.

Det er ikke mange situasjoner i trafikken hvor man kan si at det ikke er nødvendig med særlig aktpågivenhet. Det må likevel erkjennes at noen situasjoner er mer risikofylte enn andre. Men hvor grensen skal gå for hvilke situasjoner som faller innenfor denne betegnelsen, er ikke lett å si. Hva vil Høyesterett gjøre i saker hvor det er utvist uaktsomhet i det nedre sjiktet av uaktsomhetsnormen? Vil de da benytte seg av den lempingen av aktsomhetskravet som lovendringen tok sikte på, og frikjenne? Eller vil de stadig tillegge nye forhold betegnelsen ”en situasjon som påkaller en særlig aktpågivenhet”? I så fall vil man fort være tilbake til utgangspunktet før lovendringen.

I Rt 2002 s 190 begrunnes resultatet blant annet med at det stilles ekstra strenge krav til aktsomheten når man kjører på ukjent vei i et fremmed land. I denne konkrete saken var det utvist en såpass høy grad av uaktsomhet at han antakelig ville vært domfelt selv om det ikke forlån noe skjerpet krav til aktsomheten. Men hva hadde blitt resultatet hvis uaktsomheten lå i det nedre sjiktet av uaktsomhetsnormen, som lovendringen i utgangspunktet tok sikte på å lempe. Ville da vedkommende blitt dømt med den begrunnelse at denne konkrete situasjonen krevde særlig aktsomhet? Etter uttalelsen i Rt 2002 s. 190 er det sannsynlig at dette ville blitt resultatet.

---

<sup>65</sup> Rt 2002 s. 190, Rt 2002 s. 1556 og Rt 2005 s. 893

I RG 2002 s. 1147 la lagmannsretten, i forhold til *vegtrafikkloven*, til grunn at det kreves særlig aktpågivenhet ved føring av store, tung kjøretøyer. I forhold til § 239 lar lagmannsretten imidlertid lempingen av aktsomhetsnormen etter lovendringen komme tiltalte til gode, og frikjenner. Her skyves altså ikke lempingen av aktsomhetsnormen til side ved at situasjonen underlegges et spesielt aktsomhetskrav. Det minnes igjen om at jeg her bruker en lagmannsrettsdom, og ikke en Høyesterettsdom, med den konsekvens at dommen har en lavere rettskildemessig vekt.

I Rt 2002 s. 1556 begrunnes resultatet blant annet med at aktsomhetsnormen ved rygging er streng. Her slipper Høyesterett imidlertid å ta standpunkt til om rygging er en trafikal situasjon som krever særlig aktpågivenhet. Selv om ikke Riksadvokaten i sin liste har nevnt rygging som et eksempel på en slik situasjon, er rygging uttrykkelig nevnt under departementets egne vurderinger i forarbeidene.<sup>66</sup>

I Rt 2005 s. 893 begrunnes også resultatet med at kryssingen av det motgående kjørefelt var en situasjon som påkalte særlig aktpågivenhet, og det ble vist til Riksadvokatens liste og punktet om dette der. Lempingen av aktsomhetsnormen kunne derfor ikke komme tiltalte til gode i denne saken. Også her slipper Høyesterett å ta standpunkt til om dette er en situasjon som krever særlig aktpågivenhet, da det er uttalt i departementets egne vurderinger i forarbeidene at ”Den som kjører på...trafikanter som har forkjøringsrett...vil lett ha opptrådt uaktsomt. I slike situasjoner må man utvise en særlig aktsomhet...”.<sup>67</sup>

Det er dermed blant disse dommene bare ett tilfelle hvor Høyesterett på egen hånd behøvde å ta stilling til om den trafikale situasjonen krevde særlig aktpågivenhet, nemlig situasjonen ved kjøring i utlandet. Her ble det altså konkludert med at situasjonen krevde særlig aktsomhet. Hvis Høyesterett fortsetter å utvide listen for trafikale situasjoner som påkaller

---

<sup>66</sup> Ot.prp.nr.46 (2000-2001) s. 65

<sup>67</sup> Ot.prp.nr.46 (2000-2001) s. 65

særlig aktpågivenhet, og som dermed skal dømmes etter § 239. må det kunne sies at lempingen av aktsomhetsnormen ved lovendringen mister noe av sin gjennomslagskraft.

#### 4.2 Egne rettspolitiske vurderinger om aktsomhetsnormen

Temaet her er hvilket skyldkrav jeg mener bør gjelde ved domfellelse for uaktsomt bildrap. Bør alle grader av uaktsomhet rammes, slik som rettstilstanden var før lovendringen av 2001? Eller bør straff forbeholdes de personer som har utvist grov uaktsomhet, slik som det foreslås i forslag til ny straffelov? En tredje mulighet vil være å trekke en grense for straffbar uaktsomhet et sted mellom simpel uaktsomhet og grov uaktsomhet, slik det ble gjort ved lovendringen av 2001.

Problemet med å straffe for simpel uaktsom kjøring er at så å si alle førere fra tid til annen gjør seg skyldig i dette. Avgjørende for om man straffes er hva slags følger handlingen får. Disse beror i stor grad på tilfeldigheter. Når man kjører bil er det mange forhold å ta i betraktning. Informasjonen om disse forholdene kommer fortløpende og ting skjer i høy hastighet. Selv om man bestreber seg på å kjøre aktsomt, vil de fleste fra tid til annen handle på en måte som strafferettslig vil betegnes som uaktsom. Hvis man selv ved å bestrebe seg på å kjøre aktsomt, ikke alltid vil lykkes vil ikke straffetrusselen ha noen preventiv virkning.

Hvis ikke straffen får noen preventiv virkning, kan den ikke lenger forsvares. Det er ingen plass for gjengjeldelse som begrunnelse for straff i moderne nordisk rett.<sup>68</sup> Man kan *ikke* bergunne straff med at den som dreper en annen i en trafikkulykke, har påført pårørende så mye smerte at han selv fortjener lidelse i form av straff.

At straffen ikke får noen preventiv virkning gjelder etter min mening likevel bare for de aller laveste grader av uaktsomhet. Jeg mener derfor at simpel uaktsomhet som skyldkrav ikke er hensiktsmessig.

---

<sup>68</sup> Hauge (1996) s. 19



Jeg mener at valget av aktsomhetskrav må stå mellom grov uaktsomhet (i tråd med straffelovkommisjonens forslag), eller en aktsomhetsnorm som ligger et sted mellom simpel og grov uaktsomhet.

Det at man har forårsaket en persons død, uten å mene det, innebærer en ekstrem påkjenning for de aller fleste, uavhengig av om man straffes eller ikke. At man må leve med følelsen av å være ansvarlig for et dødsfall, er i seg selv nok til at føreren vil forsøke å hindre at det gjentar seg. Han vil trolig ikke kjøre mer forsiktig om han straffes i tillegg. Jeg mener at straff for uaktsomt drap dermed ikke kan begrunnes av individualpreventive hensyn.

Spørsmålet blir da om straffen kan forsvares ut fra allmennpreventive hensyn.

Jeg er enig med straffelovkommisjonen i at den allmennpreventive effekt, i form av *avskrekking*, ikke er fremtredende. Folk kjører lite trolig forsiktig for å unngå domfellelse for uaktsomt drap, men er antakelig mer motivert av å unngå å forårsake ulykker og å ikke bli tatt i kontroll. Jeg mener derimot at straff for uaktsomt drap kan forsvares ut fra den allmennpreventive virkning i form av *moraldannende* effekt. At uaktsom kjøring, som fører til betydelig skade eller død, er belagt med straff understreker det moralsk forkastelige ved handlingen. Dette kan igjen påvirke den enkelte borgers moral, og avholde dem fra å kjøre uaktsomt. Dette er et argument for å pålegge uaktsom kjøring med straff, også hvor uaktsomheten ikke er grov.

Et problem med det aktsomhetskrav vi har i dag, etter lovendringen i 2001, er at det ikke er mulig å beskrive denne eksakte grensen i lovteksten. Det finnes i dag ikke et uttrykk for å beskrive grensen, slik som vi har ved simpel uaktsomhet eller grov uaktsomhet.

Dette kan anses som et retts teknisk problem. En vanlig borger vil ikke kunne lese straffeloven isolert, og finne ut hvilke handlinger som er straffbare og hvilke som er

straffrie. På den annen side er dette tilfellet med mange uttrykk i lover generelt. Det er et kjennetegn ved vår lovgivningskultur at lovene er den viktigste rettskilden, men at denne må ses i sammenheng med andre viktige rettskilder, som forarbeider og rettspraksis. På denne måten unngår man at lovene blir bestående av ekstreme mengder tekst, og de blir mer oversiktlige. Samtidig kan slike vage uttrykk sørge for at bestemmelsen blir dynamisk, og utvikler seg i takt med den alminnelige rettsfølelsen.

At ikke skyldkravet eksakt kan finnes ved å lese lovteksten vil være et problem selv om man krever simpel uaktsomhet eller grov uaktsomhet, som er kjente uttrykk i straffeloven. Man vet for eksempel at grov uaktsomhet kjennetegnes av at ”det må foreligge en kvalifisert klanderverdig opptreden som foranlediger sterke bebreidelser for mangel på aktsomhet”.<sup>69</sup> Men det må likevel trekkes en grense i det enkelte tilfellet om den konkrete opptreden kan karakteriseres som ”kvalifisert klanderverdig”. Svaret på dette finner man heller ikke i disse tilfellene i lovteksten, men man må gå til andre rettskilder. Slik sett er ikke de rettstekniske problemene noe godt argument mot et skyldkrav som ligger et sted mellom simpel uaktsomhet og grov uaktsomhet.

Ved avgjørelsen av om et krav om grov uaktsomhet er det meste hensiktsmessige, eller om det skal settes en grense et sted mellom simpel og grov uaktsomhet, finnes to argumenter som begge peker i samme retning.

For det første er jeg enig i at det må tas i betraktning ”at straff er samfunnets sterkeste reaksjon på den mest uønskede atferd”.<sup>70</sup> Dette taler for å lempe aktsomhetskravet til grov uaktsomhet. Det er selvfølgelig ønskelig at alle førere kjører aktsomt til enhver tid, men man kan ikke bruke straff i for stor grad til å styre folks atferd. Hvis for mange handlinger blir kriminalisert vil man risikere at straffetrusselen mister mye av sin moraldannende virkning. Man bør forsøke å unngå at man straffer på tvers av folks alminnelige rettsfølelse.

---

<sup>69</sup> Rt 1970 s. 1235 og senere vist til i blant annet Rt 1985 s. 328 og Rt 1986 s. 670

<sup>70</sup> NOU 2002 nr. 4 s. 357

Et annet argument for at det er tilstrekkelig å kreve grov uaktsomhet i forhold til straffeloven § 239 er at annen uaktsom kjøring, uansett følge, kan straffes etter vegtrafikkloven. Det er således ikke slik at man vil gå straffri om forholdet ikke blir karakterisert som grovt uaktsomt.

Etter dette er jeg enig med straffelovskommisjonen i at et krav om grov uaktsomhet er det mest hensiktsmessige.

## 5 Kilder

### 5.1 Lover

1902 Almindelig borgerlig straffelov (straffeloven) av 22. mai 1902 nr. 10

1965 Vegtrafikklov (vegtrafikkloven) av 18. juni 1965 nr. 4

### 5.2 Forarbeider

NOU 2002:4 Ny straffelov

Ot.prp.nr.46 (2000-2001) Om lov om endringer i straffeloven og i enkelte andre lover (endring og ikraftsetting av strafferettslige utilregnelighetsregler og særreaksjoner samt endringer i straffeloven §§ 238 og 239)

Ot.prp. nr.66 (1987-1988) Om lov om endringer i straffeloven, straffeprosessloven og vegtrafikkloven (uaktsomt drap m m ved bruk av motorvogn)

Innst.O.nr.113 (2000-2001) Innstilling fra justiskomiteen om lov om endringer i straffeloven og i enkelte andre lover (endring og ikraftsetting av strafferettslige utilregnelighetsregler og særreaksjoner samt endringer i straffeloven §§ 238 og 239)

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

### 5.3 Domsregister

#### 5.3.1 Høyesterettsavgjørelser

Rt 1963 s. 744

Rt 1970 s. 1235

Rt 1973 s. 489

Rt 1980 s. 360

Rt 1980 s. 1399

Rt 1990 s. 1021

Rt 1991 s. 92

Rt 1991 s. 216

Rt 1993 s. 1195

Rt 1997 s. 1764

Rt 1999 s. 1985

Rt 2002 s. 190

Rt 2002 s. 1139

Rt 2002 s. 1556

Rt 2005 s. 839

#### 5.3.2 Lagmannsrettsavgjørelser

RG 2002 s. 1147

### 5.4 Litteraturliste

Andenæs, Johs. *Lov og praksis om uaktsomt drap – særlig i trafikkulykker I: Lov og Rett* (1996) s. 294

Andenæs, Johs. *Straffen som problem* Oslo, 1994

Hauge, Ragnar. *Straffens begrunnelser*. Oslo, 1996

Johs. Andenæs og Anders Bratholm. *Spesiell strafferett, utvalgte emner*. 3. utg. Oslo, 1996