

Aktsomhetsnormen i vegtrafikkloven § 3 og straffeloven § 239



Universitetet i Oslo
Det juridiske fakultet

Kandidatnummer: 586
Leveringsfrist: 25.11.2009

Til sammen 15175 ord

25.11.2009

Innholdsfortegnelse

<u>1</u>	<u>INNLEDNING</u>	<u>1</u>
<u>2</u>	<u>KORT OM LOVGRUNNLAGET</u>	<u>2</u>
2.1	Vegtrafikkloven § 3	2
2.2	Straffeloven § 239	4
2.2.1	Skillet mellom årsaksvurderingen og aktsomhetsvurderingen	4
<u>3</u>	<u>KONKURRENS</u>	<u>7</u>
3.1	Generelt	7
3.2	Konkurrens mellom vegtrafikkloven § 3 og straffeloven § 239	8
<u>4</u>	<u>HISTORIKK</u>	<u>9</u>
4.1	Generelt	9
4.2	Rettstilstanden før 1988	10
4.3	Rettstilstanden fram til 2001	12
4.3.1	Lovendringen i 1988	12
4.3.2	Etter lovendringen	14
4.4	Lovendringen i 2001	15
4.5	Etter lovendringen i 2001	17
<u>5</u>	<u>UAKTSOMHETSBEGREPET</u>	<u>18</u>
5.1	Generelt	18

5.2	Bevisst og ubevisst uaktsomhet	19
5.3	Uaktsomhetens øvre grense	21
5.4	Uaktsomhetens nedre grense	21
5.5	Grader av uaktsomhet	21
<u>6</u>	<u>RETTSTILSTANDEN ETTER 2001</u>	<u>23</u>
6.1	Avgjørelser avsagt i Høyesterett etter lovendringen	25
6.1.1	Rt-2002-709	25
6.1.2	Rt-2002-1139	26
6.1.3	Rt-2002-1556	28
6.1.4	Rt-2005-586	28
6.1.5	Rt-2005-893	29
6.1.6	Rt-2007-1211	30
6.1.7	Rt-2007-1790	30
6.1.8	Rt-2008-620	31
6.1.9	Rt-2008-1258	33
6.1.10	Rt-2009-299	35
<u>7</u>	<u>DAGENS SITUASJON</u>	<u>37</u>
<u>8</u>	<u>RETTSUTVIKLINGEN FRAMOVER</u>	<u>43</u>
	<u>LITTERATURLISTE</u>	<u>48</u>
	Litteratur	48
	Lover og forarbeider	49
	Domsregister	49

1 Innledning

Hvert år blir flere tiltalls mennesker dømt for uaktsomt drap i Norge. De fleste av disse domfellelsene gjelder trafikkulykker. Fellesnevneren for disse forbrytelsene er at det i de fleste sakene er snakk om lovbrudd som skjer i et uoppmerksomt øyeblikk av sjåfører som må anses å være hverdagsbilister. Når man står overfor så mange lovbrudd utført av ”vanlige folk”, er det heller ikke unormalt at domfellelsene på området blir utsatt for oppmerksomhet og debatt. Debatten på området har over tiden ført til lovendringer, men når både lovgiver, domstolene og allmennheten innehar forskjellige syn, vil det å finne et balansepunkt i loven ikke være en enkel oppgave.

Oppgaven tar for seg problemstillinger knyttet til aktsomhetsnormen i vegtrafikklovens § 3 (heretter vtrl.), lov av 18. juni 1965 nr. 4 1965 og straffeloven § 239 (heretter strl.) av 22. mai 1902 nr.10. Innenfor vegtrafikklovgivningen rammes uaktsomt drap ved bruk av motorvogn av både vtrl. § 3 og strl. § 239. Forskjellen mellom bestemmelsene ligger i hvorvidt uaktsomheten også omfatter dødsfølgen. Ut fra lovtekstene synes det å være lagt til grunn samme grad av uaktsomhet i de to bestemmelsene. I denne oppgaven er målet å belyse hvordan normene har endret seg gjennom tiden, og se på hvordan aktsomhetsnormen i strl. §239 i dag må tolkes. Særlig utviklingen etter den siste lovendringen som ble gjort i strl. § 239 i 2001, vil vektlegges i oppgaven.

Jeg har valgt å avgrense oppgaven mot straffutmåling. Det kunne kanskje vært interessant å se på hvorvidt man med en lempet aktsomhetsnorm har fått strengere straffer, men problemet er å sammenlikne saker som har såpass forskjellige hendelsesforløp som det sakene innenfor vegtrafikkretten har.

I oppgaven vil jeg kort ta for meg bestemmelsene i vtrl. § 3 og strl. § 239, og deretter litt om konkursspørsmålet. Før jeg går inn på uaktsomhetsbegrepet vil jeg redegjøre for

aktsomhetsnormens utvikling og historie, for derigjennom skape et bilde av hvordan man har kommet fram til den normen man har i dag. Ved så å gå gjennom Høyesterettspraksis etter 2001 håper jeg å kunne belyse noe av utviklingen etter den siste lovendringen.

I forbindelse med utarbeidelsen av den nye straffeloven av 20. mai 2005 nr. 28 fikk man uttalelser om at det var ønskelig å heve skyldkravet fra vanlig uaktsomhet til grov uaktsomhet. Jeg vil avslutningsvis i oppgaven komme inn på hvordan utviklingen framover vil bli med den nye straffeloven.

2 Kort om lovgrunnlaget

2.1 Vegtrafikkloven § 3

Vegtrafikkloven § 3 lyder som følger: ”Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret”.

Vegtrafikkloven § 3 er den grunnleggende regel for all vegtrafikk. Andre bestemmelser i vegtrafikkloven er i stor grad presiseringer av det generelle aktsomhetspåbudet i § 3. Ofte tas det ut tiltale etter både § 3 og en av de spesielle bestemmelsene. Der hvor gjerningsinnholdet ikke er dekket i en spesiell bestemmelse, vil § 3 være en paragraf som plukker opp de tilfeller som faller utenfor.

Hensynet bak regelen er å skape trafikksikkerhet. Bestemmelsen pålegger trafikanter å ta trafikksikkerhetshensyn når de ferdes i trafikken, og dekker også hensynet til smidig trafikkavvikling, jf 2.ledd.¹ Bestemmelsen pålegger trafikanter en plikt til å opptre på en bestemt måte, mens konsekvenser for brudd på bestemmelsen finnes i vtrl. § 31, 1.ledd. Skyldkravet er etter denne forsett eller uaktsomhet.

¹ Engstrøm (2004) s.54

Det stilles krav til at trafikanten skal opptre hensynsfullt og vise aktpågivenhet. Den angir en generell aktsomhetsnorm for hvordan trafikanter skal opptre i trafikken.

§ 3 retter seg mot ”enhver” som befinner seg i trafikken. Bestemmelsen rammer med andre ord både myke og harde trafikanter. I praksis ser man allikevel at det er i saker med motorvogn at det oftest blir dømt etter § 3, noe som er naturlig sett ut fra skadepotensial. I teorien er det allikevel ingenting i veien for å påtale en gående eller syklist for overtredelse av § 3.

Gjerningsbeskrivelsen i § 3 kan deles opp i tre typer rettsbrudd; et handlingsdelikt, faredelikt og skadedelikt.² Handlingsdeliktet statueres i at man ikke skal opptre ”slik at annen trafikk (...) unødig blir hindret eller forstyrret”. Dette viser altså til tilfeller hvor trafikanten gjør noe han ikke skulle ha gjort, - hindre eller forstyrre annen trafikk unødig. Faredeliktet kommer fram i det at man ikke skal ferdes slik at det ”kan oppstå fare”. Her er det snakk om en abstrakt eller hypotetisk fare som ikke inntreer, men som kunne ha skjedd. Skadedeliktet finner man i plikten til å opptre slik at det ikke ”voldes skade”. Av de tre alternativene er det skadedeliktet som hyppigst opptrer i rettspraksis.

I forhold til tolkning av § 3 må det i stor grad legges vekt på uttalelser fra rettspraksis. Det er lite å hente i forarbeidene til vegtrafikkloven. Her uttales det at det er ”riktig og på linje med andre lands trafikklover” å ha en slik prinsipiell hovedbestemmelse eller grunnregel for trafikken.³ I praksis viser det seg at bestemmelsen er hyppig i bruk, noe som har ført til et stort antall rettsavgjørelser.⁴

² Engstrøm (2004) s.55

³ Ot.prp.nr 23 (1964-1965) s.38

⁴ Engstrøm (2004) s.55

2.2 Straffeloven § 239

Regelen lyder som følger: ”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”.

Bestemmelsen retter seg mot den uaktsomme handling. I tilfeller hvor handlingen ikke er å anse som uaktsom, er det straffeloven § 233 som kommer til anvendelse.

§ 239 nevner ikke medvirkning, og i juridisk teori er det diskutert hvorvidt medvirkning også må være omfattet. I en prinsipputtalelse i Rt 1936 s.612 ble det uttalt at ”Hvis derfor lovbudets egen beskrivelse av gjerningsinnholdet er så generelt formet, at loven etter en naturlig tolkning 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 der måtte foreligge særlige grunner til å tillegge straffebudet en snevrere ramme”. En naturlig språklig forståelse av ordlyden, tilsier at det er den som bruker motorvognen, altså sjåfør, som rammes. I blant annet Rt 1992 s. 810 har allikevel Høyesterett kommet fram til at medvirkning må være innbefattet i bestemmelsen. Denne saken gjaldt bilkjøring hvor en medpassasjer unnlot å gripe inn i sjåførens hasardiøse kjøring.⁵

2.2.1 Skillet mellom årsaksvurderingen og aktsomhetsvurderingen

Det er et krav til at en må ”forvolde” en annens død for å bli tiltalt etter strl. § 239. Det stilles altså to krav for at strl. § 239 skal være overtrådt. Det må for det første tas stilling til hvorvidt det er blitt handlet uaktsomt. I tillegg må det vurderes om den tiltalte også burde ha innsett muligheten for at det kunne oppstå en dødsulykke. I det første tilfellet er det snakk om den alminnelige aktsomhetsvurderingen, og hvorvidt handlingen faller innenfor uaktsomhetsbegrepet. I det andre tilfellet blir spørsmålet om det foreligger en påregnelig

⁵ Andenæs (2008) s.117-118

årsakssammenheng mellom uaktsomheten og dødsfølgen. Det er dette siste punktet som blir vurderingstemaet i dette avsnittet.

I rettspraksis ser man ofte at det trekkes konklusjoner om at dødsfølgen måtte være påregnelig uten at man utdyper begrunnelsen mer enn at man står overfor en handling med stort skadepotensial. Eksempelvis uttales det i Rt 2008 s. 620 at i et ”komplekst trafikkbilde som også innbefattet myke trafikanter, må det legges til grunn at uaktsomheten også omfatter dødsfølgen”. Rt 2008 s. 1258 uttaler at ”jeg finner det klart at uaktsomhet i denne situasjon omfatter dødsfølgen. Føreren burde ha innsett muligheten for at det å svinge på gang- og sykkelstien uten å undersøke om det befant seg noen tett inntil kjøretøyet på dets høyre side, kunne føre til en dødsulykke”. I Rt 2009 s. 299 uttales det at ” Den som i en viss fart ved uaktsomhet kjører på en fotgjenger med en buss av den størrelse det her er snakk om, må være forberedt på at det kan skje en dødsulykke selv om farten ikke er særlig høy”.

Under vurderingen av hvorvidt den tiltalte kan bebreides for at han burde ha innsett dødsfølgen må det skilles mellom to vurderinger. Det første kravet som må stilles for at vilkårene skal være oppfylt er at det må foreligge påregnelig årsakssammenheng. For det andre stilles det krav til at den tiltalte kan bebreides for at han burde ha forstått at det kunne inntre en dødsfølge. I forhold til spørsmålet om uaktsomheten omfatter dødsfølgen står man altså overfor to vurderinger, en årsaksvurdering og en aktsomhetsvurdering.⁶

Dette skillet er også trukket fram i bl.a. Rt. 1997 s. 1764 hvor Høyesterett uttaler at ”På bakgrunn av rettspraksis legger jeg til grunn at aktsomhetskravet i det vesentlige er det samme ved de ulike overtredelsene denne saken gjelder. Men samtidig understreker jeg at domfellelse for uaktsomt drap forutsetter årsakssammenheng mellom uaktsomheten og dødsfølgen. Uaktsomheten må dessuten omfatte denne følgen” (s.1765).

⁶ Hartmann (2002) s.246

I vurderingen av om det er årsakssammenheng mellom uaktsomheten og dødsfølgen må det altså tas utgangspunkt i;

- Er det påregnelig årsakssammenheng mellom en bestemt handling og den aktuelle følge?
- Er den årsakende handlingen uaktsom?
- Er den aktuelle følgen omfattet av gjerningsmannens uaktsomhet?⁷

Ved spørsmålet om kravet til årsakssammenheng må det foretas en konkret vurdering i saken. Der man anser hendelsesforløpet som ekstraordinært og fjernt, kan man heller ikke snakke om en årsakssammenheng. I juridisk litteratur har man oppstilt noen vilkår som må være oppfylt for at man skal kunne snakke om påregnelig årsakssammenheng. Disse kravene er at handlingen må ha en generell farevoldende evne, og risikoen ved handlingen må realisere seg på en normal eller forventet måte og ikke være for fjern og indirekte.⁸

Det skal foretas en objektiv vurdering av hvorvidt årsakssammenhengen mellom handlingen og følgen er påregnelig. I tilfeller hvor en sjåfør kanskje handlet uaktsomt, som for eksempel ved å kjøre med promille, kan man allikevel ikke snakke om en påregnelig årsakssammenheng hvor en suicidal person velger å hoppe foran bilen slik at det fører til død.

I vurderingen av hvorvidt tiltalte var aktsom i forhold til følgen må man derimot foreta en subjektiv vurdering. I en slik vurdering skal man kun ta utgangspunkt i hva den tiltalte burde ha innsett av følger, og om den type dødsfølge som oppsto i det konkrete tilfellet er av en slik type han burde ha innsett kunne inntreffe. Eksempelet over kan brukes igjen, der hvor en suicidal person hopper foran bilen vil man ikke stå ovenfor en påregnelig årsakssammenheng. Dersom den alkoholpåvirkede sjåføren i stedet skjener ut og treffer en fotgjenger pga beruselsen, vil dødsfølgen være av en slik art at han burde ha forutsett faren.

⁷ Hartmann (2002) s.244

⁸ Ekseland (2006) s.189

Et godt eksempel på at Høyesterett foretar to slike separate vurderinger finner man blant annet i Rt 1999 s1985. Vurderingene tar først for seg hva den tiltalte burde ha innsett. Deretter ser man på om det foreligger faktisk årsakssammenheng mellom den tiltaltes uaktsomme handling og ulykken(s.1988).

3 Konkurrens

3.1 Generelt

Et grunnleggende utgangspunkt i strafferetten er at den tiltalte ikke skal dømmes mer enn én gang for samme handling. I mange straffesaker vil flere lovbrudd som følger etter hverandre i tid bli lagt til pådømmelse under ett. Dette kalles realkonkurrens. I saker hvor lovbruddene fremstår som like slik som for eksempel en lang rekke tyverier, snakker man om en likeartet realkonkurrens. I saker hvor de forskjellige lovbruddene skiller seg fra hverandre og er av forskjellig art, står man overfor ulikeartet realkonkurrens.⁹

I tilfeller hvor en gjerningsperson har overtrådt flere bestemmelser i en og samme handling snakker man om idealkonkurrens. Eksempel på dette vil være hvor flere personer blir drept av én bombe som gjerningspersonen har lagt ut. Et annet eksempel vil være hvor en far voldtar sin 15-år gamle datter. Han har da overtrådt bestemmelsene om voldtekt i strl. § 192, utuktig omgang med barn under 16 år i strl. § 196 og incest i strl. § 207. I det første eksempelet snakker man om likeartet idealkonkurrens, i det siste tilfellet om ulikeartet idealkonkurrens.

I både realkonkurrens- og idealkonkurrenstilfellene oppstår det spørsmål om man står overfor én fortsatt forbrytelse eller flere forbrytelser i konkurrens. I tillegg vil det i idealkonkurrenstilfellene ofte dukke opp spørsmål hvorvidt alle straffebed som er overtrådt

⁹ Andenæs (1997) s.332.

skal anvendes eller bare ett av dem. Hvorvidt det foreligger ett eller flere straffbare forhold har betydning for både straffeprosessen og strafferetten. I straffeprosessen vil spørsmålet ha betydning for tiltalebeslutningens utforming, hva retten kan pådømme osv. I strafferetten har spørsmålet betydning for skyldspørsmålet og ved reaksjonsfastsettelsen.¹⁰

Utgangspunktet er at der hvor straffebudene verner forskjellige interesser skal alle straffebudene benyttes. Hvis det er snakk om forskjellige straffebud som er ment å beskytte samme type interesser, men som innebærer at man står overfor interessekrenkelser av ulik alvorlighetsgrad, kan straffebudene ikke anvendes ved siden av hverandre. I slike tilfeller vil den mest alvorlige forbrytelsen gi et dekkende uttrykk for alt det som gjør handlingen straffverdig. Man kan med andre ord si at den strengeste bestemmelsen konsumerer den mildere bestemmelsen.¹¹ Et eksempel vil være skillett simpelt/grovt tyveri, den som har overtrådt bestemmelsen i strl. § 258 om grovt tyveri, kan ikke for samme tilfelle dømmes for simpelt tyveri i strl. § 257.

3.2 Konkurrent mellom vegtrafikkloven § 3 og straffeloven § 239

I saker hvor en person har opptrådt uaktsomt i trafikken slik at det oppstår dødsfølge, oppstår spørsmålet hvorvidt det kan tas ut tiltale etter både vegtrafikkloven § 3 og straffeloven § 239. Det er på det rene at begge bestemmelsene vil kunne være overtrådt, spørsmålet er hvorvidt de kan anvendes i idealkonkurrens, eller om strl. § 239 konsumerer vtrl. § 3 ved at det er en ”strengere bestemmelse”. Det grunnleggende utgangspunktet er, som nevnt ovenfor, at ulike bestemmelser kan benyttes i konkurrens der straffebudene er ment å ramme ulike sider ved handlingen. Bakgrunnen for å benytte seg av flere straffebud er å gi uttrykk for den straffverdighet som handlingen har i forhold til overtredelsene av de enkelte bestemmelsene.¹²

¹⁰ Eskeland (2006) s.223

¹¹ Eskeland (2006) s.230

¹² Andenæs (1997) s.336

For å finne svar på hvorvidt vtrl. § 3 og strl. § 239 kan anvendes i konkurrans, må man se på anvendelsesområdet for vtrl. § 3 og strl. § 239. Bestemmelsen i § 3 er ment å ivareta hensynene til trygghet og orden i trafikken. § 239 henvender seg ikke til noe bestemt livsområde, men rammer den som uaktsomt forvolder en annens død. Det er med andre ord snakk om krenkelse av én fornærmet på den ene siden, og allmenne interesser på den andre siden. Dette ble også uttalt i Rt 1980 s.360. Saken gjaldt spørsmålet om domstolens kompetanse til å pådømme et annet straffbart forhold enn det som var inntatt i tiltalebeslutningen. En person hadde kjørt uaktsomt med den følge at en passasjer mistet livet. I Herredsretten hadde den tiltalte blitt dømt for overtredelse av strl. § 239, selv om det kun hadde blitt tatt ut tiltale etter vtrl. § 3. Det ble i Høyesterett uttalt av flertallet (dissens 4-1) at de to bestemmelsene ”verner forskjellige interesser og således har ulike strafferettslige siktemål” (s.363). På bakgrunn av dette er det klart at vtrl. § 3 og strl. § 239 kan anvendes i idealkonkurrens.

4 Historikk

4.1 Generelt

Uaktsom atferd i trafikken har vært et tilbakevendende tema i norsk rettspolitikk. Problemstillinger rundt hvordan det bør dømmes i saker hvor det er snakk om uaktsom atferd, har stadig dukket opp og vært kjernen til en rekke diskusjoner rundt hvordan lovgivningen bør være for å oppnå det ønskelige resultat. Jeg vil her ta et historisk tilbakeblikk og redegjøre for utviklingen på rettsområdet, for å se hvordan man har havnet på den aktsomhetsnormen som må sies å foreligge i dag.

4.2 Rettstilstanden før 1988

Fram til 1988 hadde det vært en klar tendens til å unnlate å dømme etter straffeloven i saker som omhandlet uaktsomt drap i trafikken.¹³ Til tross for en prinsipputtalelse i Rt. 1963 s.744 om at aktsomhetsnormen var den samme i § 3 og § 239, hadde ikke dette vist seg i praksis. I Norden generelt, viste statistikken at et stort antall gjerningsmenn ble dømt for uaktsomt å ha forårsaket dødsfall i trafikken. I Norge fulgte man ikke denne tendensen, i stedet viste det seg gjennom undersøkelser som Ragnar Hauge og Johs. Andenæs foretok på 1960-tallet, at det i Norge var svært få avgjørelser hvor det ble dømt for uaktsomt drap i trafikken etter § 239 i straffeloven. Undersøkelsen viste at det i 1960 ble dømt for uaktsomt drap i én av 46 ulykker, mens i Sverige og Finland var tallet for domfellelser én av 4.¹⁴

I stedet for å dømme for overtredelse av § 239, hvor kravet var at den uaktsomme handlingen resulterte i en påregnelig dødsfølge, var det i Norge blitt vanligere å dømme kun etter vegtrafikkloven § 3 (på denne tiden fantes bestemmelsen i § 17 i motorvognloven). En gjennomgang av sakene viste at det i Norge skulle svært grove og mye mer graverende forhold til for at man skulle bli dømt etter § 239. Det er i den juridiske teori blitt diskutert hvorfor man fikk en slik utvikling, og hvorfor det som juridisk sett var riktig ikke ble fulgt. Til dette finnes det nok flere svar. Blant annet har det vært hevdet at handlingen er av en slik art at de aller fleste kan kjenne seg igjen i overtredelsen, og på denne bakgrunn har det eksistert en høyere terskel for å falle ned på domfellelse.

I tiden før 1989 gikk saker om uaktsomt drap for lagrette, og dermed var det juryen som tok stilling til hvorvidt tiltalte skulle dømmes eller ikke. Nettopp bruken av jury har ofte vært brukt som begrunnelse for mangelen på domfellelser etter § 239 i saker om uaktsomt drap. Problemet var blant annet at det ofte kunne synes å være vanskelig for juryen å ta standpunkt til hvorvidt tiltalte hadde handlet uaktsomt eller ei. Uaktsomhetsbegrepet er for det første komplisert, slik at det å forstå hva slags handlinger som bør falle inn under

¹³ Andenæs (1996) s.294

¹⁴ Andenæs (1996) s.295

begrepet juridisk sett ville kunne være vanskelig for juryen å ta stilling til. For det andre kan man tenke seg at det i retten ble spilt på gjerningsmannens handlinger og karakter på en slik måte at juryen ikke følte at det ble riktig å dømme vedkommende. Det er jo også slik at det i rettssystemet ikke kan tolereres at uskyldige blir dømt. For en jury som har problemer med å forstå vilkårene i uaktsomhetsvurderingen, ville det føles tryggere å frikjenne enn å dømme. Dette ga nok også særlig utslag i nettopp trafikksaker på grunn av tilknytningen de aller fleste har til nettopp dette rettsområdet.

På grunn av at det ved juryordningen ikke krevdes begrunnelse for avgjørelsen, var det ikke mulig for Høyesterett å overprøve avgjørelser hvor tiltalte i trafikksaker ble frikjent. Etter hvert førte dette til at det oppstod en praksis hos påtalemyndigheten å ikke ta ut tiltale etter § 239, men kun etter § 3 for uaktsom kjøring.¹⁵ Dette ble blant annet uttalt av Eidsivating statsadvokatembeter som innrømte at det i stor grad hadde utviklet seg en tendens til å unngå tiltale etter § 239 selv i saker hvor det var grunnlag for det. De bygde dette på erfaringene ved saker som hadde kommet opp for lagretten, og hvor resultatet ble frifinnelse til tross for at det var snakk om både farlig og grov uaktsomhet som klart burde falle inn under bestemmelsen i § 239.¹⁶

Etter hvert skjedde det en endring i antall domfellelser, antallet gikk forsiktig opp fra 1960 og utover. Allikevel la Justisdepartementet i 1988 til grunn at praksisen i stor grad var den samme, og det var dette som førte til endringene som ble tatt inn i loven samme år.

¹⁵ Ot.prp.nr 46 (2000-2001) s.55

¹⁶ Ot.prp.nr 46 (2000-2001) s.55

4.3 Rettstilstanden fram til 2001

4.3.1 Lovendringen i 1988

Med grunnlag i de høye skadestatistikkene, og myndighetenes fokus på å få skadetallet ned, fikk man i lov av 8. juli 1988 nr. 70 endringer i straffeloven, straffeprosessloven og vegtrafikkloven.

4.3.1.1 Straffeloven § 239

I straffeloven § 239 ble det inntatt en spesifisering av at også ”bruk av motorvogn” var omfattet av bestemmelsen. Dette hadde egentlig ingen betydning for bestemmelsens rekkevidde, i og med at dette også var omfattet tidligere. Begrunnelsen for å ta det med i bestemmelsen var for i større grad å synliggjøre behovet for å straffe hardere i trafikksaker. Lovgiver ønsket å sende signaler som kunne være med å bevisstgjøre folks ansvar i trafikken. Departementet ønsket å gjøre det klart at også lovbrudd i trafikken skulle straffes etter samme lest som andre uaktsomme handlinger hvor handlingen fører til alvorlig skade eller død.¹⁷ I praksis skulle folks endringer skje gjennom den symboleffekten selve vedtakelsen av lovendringen hadde, og i de strengere reaksjonene som var ment å komme dersom bestemmelsene ble overtrådt.¹⁸

I tillegg til å sende signaler til trafikantene, ble det i proposisjonen gjort klart at signalene også var ment å være en påpekning til påtalemyndighet og domstolene om skjerpede reaksjoner. Selv om det etter hvert hadde blitt hyppigere domfellelser etter strl. § 239, var et av ønskene bak lovforslaget at denne tendensen skulle fortsette, og også framskyndes.¹⁹ Endringene var ment å være et ”spark i baken” til påtalemyndighet og domstoler slik at den skjerpete praksis ble nedfelt hos disse, da det er de som først og fremst måtte sette standarden ved å ta ut tiltale også for strl. § 239.

¹⁷ Ot.prp.nr. 66 (1987-1988) s.9-10

¹⁸ Torgersen (1998) s.100

¹⁹ Ot.prp.nr.66 (1987-1988) s.10

4.3.1.2 Straffeprosessloven § 6

I tillegg til forandring av ordlyden i § 239, ble det inntatt en endring av straffeprosessloven § 6 første ledd. Endringen skjedde ved å innta at overtredelse av § 239 i saker hvor død hadde blitt forvoldt av motorvogn, skulle gå for herreds/byretten og ikke lagmannsretten som hadde vært regelen fram til da. Resultatet av denne endringen ble at det ikke lenger var juryen som avgjorde i første instans.

Med endringen i straffeprosessloven forventet man at det ville komme et betydelig høyere antall tiltaler etter § 239, og med dette, også skjerpede reaksjoner. Det ble også lagt vekt på prosessøkonomiske hensyn og hensynet til effektivitet. At sakene etter dette skulle gå for samme domstol uavhengig av om det var en sak etter vegtrafikkloven eller straffeloven, var også ansett som en fordel. Herreds- og byrettene satt allerede med trafikksaker med død som følge i saker hvor det var snakk om brudd på vegtrafikkloven § 3. Da var det også naturlig at de behandlet saker hvor spørsmålet var uaktsomhet med hensyn til dødsfølgen.²⁰

4.3.1.3 Vegtrafikkloven § 31

Den siste endringen i forbindelse med aktsomhetsspørsmålet i 1988 var endringen av vegtrafikkloven § 31. Det ble inntatt en henvisning til straffelovens § 238 og § 239 i bestemmelsen. Under utferdigelsen av proposisjonen ble det stilt spørsmål til hvorvidt henvisningen innebar at bestemmelsene ikke lenger kunne nyttes i konkurrans, men departementet konkluderte med at det ikke var noe i veien for å ha en slik henvisning. Uansett beskyttet bestemmelsene forskjellige interesser, nemlig forskjellige forhold ved den uaktsomme kjøringen. Departementet mente at henvisningen ville være nyttig som markeringsfunksjon, særlig i forbindelse med kjøreopplæring hvor vegtrafikklovgivningen er obligatorisk pensum.²¹ På denne måte kunne man få frem advarselen om konsekvensene ved uforsvarlig kjøring.

²⁰ Ot.prp.nr.66 (1987-1988) s.15

²¹ Ot.prp.nr.66 (1987-1988) s.15

4.3.2 Etter lovendringen

Signalene og lovendringen ga resultater. Det var tydelig at påtalemyndighet og domstoler tok endringene på alvor og dette viste seg gjennom at tallene på antall domfellelser etter § 239 skjøt i været. Antall domfellelser for uaktsomt drap ble tredoblet etter 1988, og i perioden mellom 1989 og 1994 ble det i gjennomsnitt dømt 41 personer i året for uaktsomt drap.²²

Den nye utviklingen førte til at flere begynte å rette fokus mot avgjørelsene. Med det store antall domfellelser, var det mange som begynte å ytre sin bekymring om at praksisen nå hadde blitt for streng. I stortingsmelding nr.23 (1991-1992) ble det uttalt fra den daværende regjeringen at pendelen kanskje hadde svingt noe langt i sakene som omhandlet uaktsomt drap. Det ble uttalt at ”selv den minste uoppmerksomhet fra en bilfører kan føre til påtale og dom for uaktsomt drap”.²³ Debatten om aktsomhetsnormen var gjenopptatt. Departementet kastet deretter ballen over til Riksadvokaten, som de mente var rette instans for å treffe avgjørelse om en eventuell justering. I Stortingets innstilling nr. 192 (1991-1992) s.44 fikk departementet tilslutning av justiskomiteen i forslaget om å la påtalemyndigheten justere rettsutviklingen.

Hos Riksadvokaten hadde problemstillingen rundt hvorvidt rettstilstanden burde endres vært til behandling under hele prosessen med lovendringen i 1988 og påfølgende saker. I brev fra Riksadvokaten til justisdepartementet i juli 1996 uttalte Riksadvokaten sitt syn om at påtalemyndigheten ikke burde ta på seg ansvaret for at det skulle skje en justering slik departementet hadde antydnet i innstillingen. Departementet uttalte etter dette at tolkning av senere rettspraksis ga grunnlag for å tro at Høyesterett var i ferd med å justere sin praksis. På bakgrunn av dette, uttalte departementet at det var ønskelig å følge med på denne utviklingen, før man eventuelt måtte ta stilling til en lovendring slik Riksadvokaten hadde foreslått.²⁴

²² Ot.prp. nr 46 (2000-2001) s.56

²³ St.meld.nr.23 (1991-1992) s.121

²⁴ Ot.prp. nr 46 (2000-2001) s.56

Etter stadige debatter både blant stortingets representanter og i media, utviklet det seg igjen et behov for å fastlegge rettstilstanden. Spørsmålet var hvorvidt en justering burde foretas gjennom en eventuell ny lovendring, eller om det ville være tilstrekkelig å gjøre endringer i påtalepraksisen. Med grunnlag i denne problemstillingen, foretok riksadvokaten i 1999/2000 en undersøkelse av påtalepraksisen siden 1995.²⁵ Etter dette ble det i et skriv fra Riksadvokaten til justisdepartementets lovavdeling den 29. mars 2000 lagt fram forslag om å ta stilling til hvorvidt det for uaktsomt drap burde kreves grov uaktsomhet.

Det ble på daværende tidspunkt ikke tatt stilling til dette av lovavdelingen, i stedet fikk man samme høst to høyesterettsavgjørelser på området, Rt 2000 s. 1785 og Rt 2000 s. 1788. I den siste kjennelsen ble det fastslått at det ikke var grunnlag for Høyesterett til å endre lovforståelsen, - aktsomhetsnormen er ut fra ordlyden den samme i strl. § 239 og vtrl. § 3. Det ble uttalt at ”hvis lovgiver ønsker en annen aktsomhetsnorm ved domfellelse etter § 239, forutsetter det etter min mening at lovens ordlyd endres” s. 1790.²⁶ Ballen ble kastet tilbake til lovgiver.

Etter kjennelsene i 2000 ble det fra Riksadvokaten gitt direktiv til statsadvokatene med bakgrunn i uttalelsene fra Høyesterett. Det ble fastslått at man ikke kunne forvente seg noen endring av reglene i nærmeste framtid, og at rettstilstanden måtte bli stående som den var.

4.4 Lovendringen i 2001

På bakgrunn av utviklingen som hadde skjedd siden 1988, ble det i 2001 bestemt at det skulle inntas en lovendring. Lovendringen bestod i å endre lovteksten noe, for så å innta nye etterarbeider med uttalelser fra lovgiver som kunne være retningsgivende for påtalemyndighet og domstoler. Selv om ønsket blant annet fra Riksadvokaten var å få en

²⁵ Myhrer (2001) s.103

²⁶ Rt-2000-1788 s.1790

spesifisering av uaktsomhetsgraden, ble lovendringen i stedet å innta en statuering av at også bruk av våpen var innbefattet i § 239. I likhet med endringen av ordlyden som ble utført i 1988 gjorde ikke denne endringen noen forskjell i tolkningen. Våpen hadde vært innbefattet tidligere, og juridisk sett var bestemmelsen i § 239 den samme som før.

Endringen lå i ”forarbeidene” til lovendringen hvor det ble angitt hvordan aktsomhetsnormen måtte tolkes, og hvor streng den skulle være. Bakgrunnen for å innta ”våpen” i stedet for å endre aktsomhetsnormen til noe annet enn vanlig uaktsomhet ble begrunnet med at det ikke var mulig å angi aktsomhetskravet presist nok i loven. Departementet mente at ved å spesifisere aktsomhetsnormen for klart, tok man også fra domstolene retten til å avgjøre en sak ut fra de konkrete forhold i saken. Det måtte, i følge departementet, tas hensyn til alle de konkrete omstendighetene i den enkelte sak, for å kunne avgjøre om føreren hadde opptrådt tilstrekkelig aktsomt. Videre ble det angitt hvilke momenter og kriterier som burde vektlegges ved aktsomhetsvurderingen. Blant annet viste departementet til Riksadvokatens påtalepraksis hvor det ble vist til en mer generell avgrensning mot uaktsomhet; ”av en slik karakter som alle førere må erkjenne at en gjør seg skyldig i fra tid til annen”. I tillegg ble det uttalt at det måtte avgrenses mot saker som i Rt 1990 s. 1021, og at slike saker neppe lenger ville føre til domfellelse lenger.²⁷

I Rt 1990 s. 1021 opphevet Høyesterett en frifinnende lagmannsrettsdom. Saken gjaldt en bilfører som under kjøring ikke ble oppmerksom på at køen foran ham stanset. Bilføreren hadde rettet sin oppmerksomhet mot en motorsyklist som i høy hastighet kom inn fra en sidevei til høyre, noe som førte til at han kjørte på bilen foran og en av passasjerene i denne omkom. Det ble uttalt at trafikkulykken skyldtes ”en kortvarig feilfordeling av oppmerksomheten mellom trafikkenhetene” (s. 1023). Dommen er i ettertid blitt kritisert, blant annet av Andenæs i Lov og Rett 1996, og i boken ”Straffen som problem”. Problemet, mente Andenæs, var at det ikke kunne rettes noen subjektiv

²⁷ Ot.prp.nr.46 (2000-2001) s.65

bebreidelse mot sjåføren, - grunnen til den feilaktige kjøringen og dødsulykken var rett og slett at han ikke var en god nok sjåfør (s. 91 i Straffen som problem).

Det var etter dette klart at man gjennom lovforarbeidene ønsket å lempe på aktsomhetskravet i § 239, og at det måtte sees et skille mellom aktsomhetsnormen i vtrl. § 3 og strl. § 239 til tross for at ordlyden fortsatt var den samme.

Det ble av departementet uttalt at det burde foretas en vurdering av hvorvidt det i lovgivningen burde innføres et krav om grov uaktsomhet. Selv gikk departementet mot en foreløpig endring i skyldkravet i det en slik endring kunne bli oppfattet som et signal fra lovgiverne om et mildere syn på uaktsom atferd. Hensynet til allmennprevensjonen tilsa altså at det ikke burde innføres et annet skyldkrav. Allikevel vurderte departementet det slik at spørsmålet burde vurderes av Straffelovkommisjonen ved utarbeidelsen av den nye straffeloven.²⁸

4.5 Etter lovendringen i 2001

Etter en lang tid med uenighet og usikkerhet om hvorledes aktsomhetsnormen skulle og burde anvendes, ble det etter lovendringen i 2001 rettet stor interesse til hvordan domstolene nå ville angripe saker som omhandlet aktsomhetsnormen etter vtrl. § 3 og strl. § 239. Interessen lå først og fremst i hvordan Høyesterett ville vektlegge de nye uttalelsene, og hvorvidt lovgiver og domstol nå hadde funnet fram til en slags enighet rundt hva som måtte kreves av uaktsomhet for å kunne domfelle etter de to bestemmelsene.

I den første høyesterettsavgjørelsen som ble avsagt etter lovendringen, i Rt 2002 s. 190, fikk man uttalelser fra Høyesterett som viste at forarbeidene ville bli vektlagt. Saken gjaldt hvorvidt en offiser i den norske KFOR-styrken i Kosovo hadde opptrådt uaktsomt etter vtrl. § 3 og strl. § 239. Offiseren hadde misforstått trafikkbildet og kjørt mot kjøreretningen med det resultat at fire mennesker døde i en møtende bil. I avgjørelsen ble det uttalt med grunnlag i forarbeidene at det etter lovendringen i 2001, ikke alene var spørsmålet om

²⁸ Ot.prp.nr.46 (2000-2001) s.66-67

dødsfølgen var omfattet av uaktsomheten som skilte strl. § 239 og § vtrl. § 3. En måtte også legge til grunn at aktsomhetskravet etter strl. § 239 ikke var like strengt som aktsomhetskravet i vtrl. § 3.

Spørsmålet etter dette blir hvor langt man etter forarbeidene kan lempe på aktsomhetskravet, og hva som er den ”riktige” og mer lempelige aktsomhetsnorm etter strl. § 239 i trafikksaker.²⁹ Svaret er ikke gitt i forarbeidene, noe som også Høyesterett fremhever i dommen ovenfor. Problemstillingen vil bli tema i drøftelsen nedenfor, hvor jeg blant annet vil se på rettspraksis etter 2001 og fram til i dag. Før jeg ser på rettsutviklingen etter lovendringen, vil jeg først kort ta for meg litt om uaktsomhetsbegrepet.

5 Uaktsomhetsbegrepet

5.1 Generelt

Det generelle utgangspunktet i norsk rett er at alle de fire straffbarhetsbetingelsene må være oppfylt for at straff kan ilegges. Kravene er at gjerningspersonen må ha handlet i strid med et straffesanksjonert forbud eller påbud fastsatt i formell lov/forskrift, at det ikke foreligger noen straffrihetsgrunn, at gjerningspersonen har utvist skyld og at han var tilregnelig i gjerningsøyeblikket.³⁰ En av skyldformene er uaktsomhet. Det vanlige utgangspunkt i straffeloven er at det kreves forsett for at en straffebestemmelse skal være overtrådt. I forhold til straffebud hvor det kun kreves uaktsomhet må dette komme fram av den enkelte bestemmelsen, jf strl § 40.

Felles for vegtrafikkloven § 3 og straffeloven § 239 er at uaktsomhet rammes. Spørsmålet videre blir hvordan ”uaktsomhet” skal tolkes. Kjernen i uaktsomhetsbegrepet er at den

²⁹ Andenæs (2008) s.122

³⁰ Eskeland (2006) s.64

handlende ikke har opptrådt slik som en kyndig og omtensksom person ville ha gjort.³¹ I dette ligger det en norm for hvordan man skal og bør opptre. Denne normen for atferd går under termen "aktsomhetsnormen". Opptrer man i samsvar med normen er det ikke grunnlag for straff. Overtres normen har man opptrådt uaktsomt og det vil kunne være grunnlag for straff.³² Uaktsomhetsbegrepet kan inndeles i flere kategorier, blant annet i grader av uaktsomhet og skillet mellom den bevisste og ubevisste uaktsomhet.

5.2 Bevisst og ubevisst uaktsomhet

I den juridiske teori skilles det mellom to varianter av uaktsomhet, - bevisst uaktsomhet og ubevisst uaktsomhet. Med bevisst uaktsomhet menes de tilfeller hvor gjerningsmannen tar en bevisst risiko med visshet om at et uønsket resultat kan oppstå. Til tross for denne vissheten, tar han sjansen og håper det går bra.³³ Eksempel på dette vil være hvor bilfører holder for høy fart og ikke tar tilstrekkelig hensyn til vei og værforhold, slik at ulykke inntreffer. Eksempel fra rettspraksis hvor dette skjedde, finnes blant annet i Rt 1995 s. 952. I denne saken ble sjåføren dømt for å ha holdt for stor fart inn i en sving/kurve slik at han mistet kontroll over bilen og en fotgjenger døde. I denne saken ble det også vektlagt at sjåføren var godt kjent på stedet og at han hadde kjørt strekningen ofte. Dette er momenter som må vektlegges ved avveiningen om gjerningsmannen har handlet uaktsomt.

Med ubevisst uaktsomhet menes de tilfeller hvor gjerningsmannen i gjerningsøyeblikket ikke forestilte seg at det kunne oppstå en mulighet for skade. For å avgjøre om handlingen skal straffes må man se på hvorvidt gjerningsmannen burde ha tenkt på at skaden kunne ha oppstått. Kommer man fram til at gjerningsmannen burde ha tenkt over faren, er det grunn til å bebreide ham og dermed er det også grunnlag for straff.³⁴ Eksempel på en som opptrer

³¹ Andenæs (2004) s.243

³² Eskeland (2006) s.278

³³ Andenæs (1997) s.225

³⁴ Andenæs (1997) s.225

ubevisst uaktsomt vil være en bilfører som sitter i egne tanker, og ikke tidsnok oppdager at bilen foran har stanset for en fotgjenger.

I vurderingen av om en gjerningsmann har opptrådt uaktsomt må det tas hensyn til gjerningsmannens individuelle særtrekk. Særlige særtrekk som gjør ham mer eller mindre kyndig, vil være momenter i vurderingen av hvorvidt det er blitt utvist uaktsomhet. Den som på grunn av lav intelligens, eller dårlig utdanning ikke har grunnlag for å tenke seg en risiko, skal heller ikke bebreides for det. Kunne han ha tenkt seg utfallet av risikoen, foreligger det derimot uaktsomhet. Når det gjelder trafikkovertrедelser skal det mye til for å bli frifunnet på grunn av manglende forutsetninger. Ved fartsovertrедelser er ansvaret nærmest objektivt.³⁵ Dette skyldes i stor grad at man står overfor mange og like overtrедelser, og behovet for individuell vurdering blir mindre. Der hvor trafikanten burde ha truffet et annet valg enn det han gjør ut fra trafikkbildet og den situasjonen han er i, vil det i de fleste tilfeller bli konkludert med uaktsomhet.³⁶

Skillet mellom bevisst og ubevisst uaktsomhet har i utgangspunktet ingen konsekvens for hvorvidt det skal straffes etter straffeloven, da begge variantene er omfattet av straffelovens uaktsomhetsbegrep. Skillet mellom bevisst og ubevisst uaktsomhet kan være med å bidra til å finne ut hvor i uaktsomhetsbegrepet man befinner seg, slik at man kan finne ut hvorvidt man er i det øvre eller lavere sjiktet av uaktsomhet, og om man heller må anse overtrедelsen som forsett eller straffri. Ved straffutmålingen vil det derimot kunne ha atskillig betydning om det foreligger bevisst eller ubevisst uaktsomhet i det den bevisste uaktsomhet ofte gir uaktsomheten et grovere preg enn den ubevisste.³⁷

³⁵ Matningdal (2003) s.348

³⁶ Eskeland (2006) s.279-281

³⁷ Matningdal (2003) s.346

5.3 Uaktsomhetens øvre grense

Uaktsomhet avgrenses oppad mot forsett. Ved forsett aksepterer gjerningsmannen følgen av handlingen. Den laveste grad av forsett er dolus eventualis, en type forsett hvor gjerningsmannen i sine tanker har innsett risikoen, men allikevel velger å utføre handlingen. For å finne grensen mellom forsett og uaktsomhet må man se på skillet mellom dolus eventualis-forsettet og den høyeste graden av bevisst uaktsomhet. Der man vipper over til å anse det som et dolus eventualis tilfelle vil man altså ikke lenger snakke om uaktsomhet. Denne grensen er vanskelig å fastsette, da man sjelden vil ha muligheten til å finne ut hva som har foregått i gjerningsmannens tanker.³⁸

5.4 Uaktsomhetens nedre grense

Nedad må uaktsomhet avgrenses mot det straffrie forhold, altså der gjerningsmannen ikke kan ilegges skyld, og hvor det er handlet innenfor den tillatte risiko. Den tillatte risiko innebærer at samfunnslivet er basert på at en viss farefremkallelse er lovlig.³⁹ Bruk av bil er et eksempel på en farefremkallelse som samfunnet aksepterer til tross for skadepotensialet. I vurderingen av om man står overfor et straffritt forhold må det tas utgangspunkt i gjerningsmannens individuelle situasjon. Å finne uaktsomhetens nedre grense er vanskelig i praksis, og det er nettopp her problemstillingen for oppgaven ligger. Hvor grensen for uaktsomhet går i strl. § 239 og vtrl. § 3 vil jeg derfor komme tilbake til senere i oppgaven.

5.5 Grader av uaktsomhet

Uaktsomhet kan deles inn i tre grader, - vanlig/simpel uaktsomhet, grov uaktsomhet og liten uaktsomhet. Alle disse gradene av uaktsomhet er representert i forskjellige straffebestemmelser. § 3 og § 239 er eksempler på straffebestemmelser hvor det ut fra ordlyden kreves vanlig uaktsomhet. Dette framkommer ved at det ikke er spesifisert noen grad av uaktsomhet i bestemmelsen.

³⁸ Andenæs (1997) s.218

³⁹ Andenæs (1997) s.147-148

Eksempel på bestemmelse hvor det kreves grov uaktsomhet finner man for eksempel i straffeloven § 271a (den som grovt uaktsomt foretar bedrageri). Høyesterett har i flere avgjørelser uttalt at det må foreligge en ”kvalifisert klanderverdig opptreden som foranlediger sterke bebreidelser for mangel på aktsomhet” (første gang uttalt i Rt 1970 s.1235), og hovedpunktene herfra er også tatt inn som definisjon i den nye straffeloven av 2005.⁴⁰ I forslaget til den nye straffeloven lyder § 23 2.ledd som følger: ”Uaktsomheten er grov dersom handlingen er svært klanderverdig og det er grunnlag for sterk bebreidelse”.

I tilfeller hvor det skal lite til før aktsomhetsnormen er krenket, snakker vi om liten uaktsomhet, eller culpa levissima. Strl. § 43 formulerer den som ”kunne ha innsett muligheten av en ... følge”. Formuleringene i de forskjellige straffebestemmelsene hvor det er snakk om liten uaktsomhet kan være noe forskjellige, men dersom gjerningsmannen ”kunne ha innsett” følgen av en viss handling, vil det også være snakk om overtredelse av straffebudet. Eksempel på tilfelle hvor det kun skal liten uaktsomhet til for å kunne bli dømt, er overtredelse av straffeloven § 196 (seksuell omgang med barn under 16 år). Der hvor gjerningsmannen kunne ha innsett at vedkommende var under 16 år, er vilkåret for straff oppfylt. I tilfeller hvor gjerningsmannen ikke kan si å ha opptrådt uaktsomt overhodet, vil gjerningsmannen måtte frifinnes.⁴¹

I oppgaven er det grensen for hva som karakteriseres som uaktsomt etter vtrl. § 3 og særlig strl. § 239 som er av interesse. Ut fra ordlyden i strl. § 239, vil det være vanlig uaktsomhet som er av interesse. Også den grove uaktsomheten vil jeg komme inn på når jeg skal se på rettsutviklingen framover i pkt. 8.

⁴⁰ Eskeland (2006) s.288

⁴¹ Eskeland (2006) s.289

6 Rettstilstanden etter 2001

Allerede i den første kjennelsen (KFOR) etter lovendringen så man altså at Høyesterett benyttet seg av de nye forarbeidene, og så på hvorvidt man sto overfor et tilfelle som var ment å være omfattet av endringene i 2001. I KFOR-saken kom Høyesterett fram til at man ikke sto overfor en handling som befant seg i den lave uaktsomhetskategori, det ble uttalt at ”Det dreier seg ikke om et øyeblikks uoppmerksomhet eller feilfordeling av oppmerksomheten, som erfaringsmessig er noe alle bilister kan gjøre seg skyldig i, men om en vedvarende feilvurdering av trafikkbildet i en situasjon der han hadde både tid og mulighet til å handle annerledes”.⁴² Konklusjonen måtte etter dette bli den samme som den ville ha blitt uten lovendringen, og tiltalte ble dømt for overtredelse av strl. § 239.

Til tross for at Høyesterett konkluderte med at det ikke var snakk om et tilfelle i den lavere uaktsomhetskategori, ble det videre uttrykt usikkerhet rundt hvor stor grad av uaktsomhet som må kreves før man kan snakke om en uaktsomhet som faller utenfor strl § 239. Som Høyesterett uttrykker i KFOR-kjennelsen: ”Det fremstår likevel som uklart hvor langt lovendringen har ment å lempe på aktsomhetskravet i § 239, ut over henvisningen til riksadvokatens påtalepraksis og en mer generell avgrensning mot uaktsomhet `av en slik karakter som alle førere må erkjenne at en gjør seg skyldig i fra tid til annen`. Videre uttaler Høyesterett at ”meningen må særlig antas å være å avgrense mot saksforhold av den type som er omtalt i Rt-1990-1021 og Rt-1991-216”.⁴³

Den første høyesterettsavgjørelsen ga med andre ord ikke svar på hvor den nye aktsomhetsnormen etter strl. § 239 måtte ligge, men ga uttrykk for at retningslinjene i forarbeidene måtte vektlegges og være retningsgivende for framtidige saker hvor aktsomhetsspørsmålet dukker opp.

⁴² Rt 2002 190 (s.196)

⁴³ Rt 2002 190 (s.193)

Som avgjørelsen viser til, benyttes det uttalelser fra Riksadvokaten i forarbeidene som angir påtalepraksis. I forarbeidene framkommer det at departementet mener bruk av denne redegjørelsen rundt aktsomhetsnormen i strl. § 239 er hensiktsmessig. Uttalelsene fra Riksadvokaten består av en oppramsing av tilfeller som viser typiske karakteristika ved saker hvor det normalt blir tatt ut tiltale etter strl. § 239:⁴⁴

- 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 fotgjengerfelt, buss som har stanset på holdeplass, små barn i vegbanen m.v.
- Det gis ingen forklaring på hvorfor fører ikke i tide er blitt oppmerksom på eller har innrettet seg på åpenbare faremomenter (markant ubevisst uaktsomhet).
- Fører har bevisst tatt en sjanse.
- Fører har konsentrert sin oppmerksomhet om forhold som er føringen uvedkommende.

Det heter videre i brevet fra Riksadvokaten, inntatt i forarbeidene, at:

«Ulykker som kun blir irtetteført 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.

⁴⁴ Ot.prp.nr 46 (2000-2001) s.58

- Fører har i et komplisert trafikkbilde kortvarig feilfordelt sin oppmerksomhet om trafikkrelevant, men ikke den mest sentrale informasjon.

Man kan vel si det slik - som en oppsummering - at påtalemyndigheten i dag finner det vanskelig å belaste en hverdagsbilist med tiltale for uaktsomt drap, dersom uaktsomheten er av en karakter som alle førere må erkjenne at en gjør seg skyldig i fra tid til annen».⁴⁵

Ved en gjennomgang av avgjørelsene avsagt av Høyesterett etter lovendringen i 2001 ønsker jeg å se på rettsutviklingen på området. Et viktig spørsmål er hvorvidt lovendringen har fått betydning og hvorvidt man i sakene avsagt etter 2001 har fått andre resultat enn det man ville fått før lovendringen. Ved å gå gjennom sakene håper jeg å kunne trekke fram det domstolene anser som viktige momenter i aktsomhetsvurderingen, samtidig som jeg håper å kunne få en indikasjon på hvor streng aktsomhetsnormen må anses å være i dag.

6.1 Avgjørelser avsagt i Høyesterett etter lovendringen

6.1.1 Rt-2002-709

Saken som kom etter KFOR-avgjørelsen var Rt. 2002 s. 709. I denne saken ble en mann funnet skyldig i overtredelse av strl. § 239 etter å ha sovnet bak rattet på lastebilen han førte, slik at lastebilen kolliderte med en personbil og føreren av denne ble drept. Alle instanser kom fram til samme konklusjon om at sjåføren måtte dømmes for uaktsomt drap etter strl. § 239. Sakens kjerne relaterer seg til det første punktet i Riksadvokatens skriv, - man er innenfor et område som i utgangspunktet skal tiltales etter strl. § 239. Å sovne bak rattet kan ikke være akseptert som et tilfelle av uaktsomhet som bilførere flest gjør seg skyldig i fra tid til annen. Derimot, uttaler Høyesterett, dreier det seg om "tilsidesettelse av et grunnleggende krav til enhver sjåfør, et krav som skjerpes for yrkessjåfører i tunge biler, hensett til den økte risiko for alvorlige skader som kjøretøyene medfører" (s. 712 i dommen). Sjåføren burde ha forstått at han var uskikket til å kjøre pga lite søvn og mye jobb i forkant. I forhold til kravet om at uaktsomheten også må omfatte dødsfølgen uttales

⁴⁵ Ot.prp.nr.46 (2000-2001) s.58

det at: ”(...)dersom det først bebreides ham som uaktsomhet at han kjørte, har han også opptrådt uaktsomt ved ikke å ha regnet med muligheten for at kjøringen kunne ende med en dødsulykke” (s. 711 i dommen). Det forelå med andre ord både en påregnelig årsakssammenheng og en grunn til bebreidelse i forbindelse med spørsmålet om hvorvidt uaktsomheten også omfattet dødsfølgen.

I denne saken var man ikke innenfor den uaktsomhetsgrad som var ment å rammes ved lovendringen, og pådømmelse for overtredelse av strl. § 239 ville også blitt resultatet før lovendringen kom. På bakgrunn av dette kan man ikke si at lovendringen i 2001 har fått betydning for resultatet.

6.1.2 Rt-2002-1139

I Rt. 2002 s.1139 kom den første frikjennelsen for overtredelse av strl. § 239 gitt av Høyesterett etter lovendringen i 2001. Saken gjaldt en sjåfør som ved høy hastighet kjørte på og drepte en mopedist som ikke respekterte vikeplikten. Høyesterett mente at lagmannsretten hadde lagt til grunn en for streng aktsomhetsnorm, og at de ikke hadde tatt hensyn til lovendringen. Dette var allikevel ikke avgjørende for saken. Det avgjørende spørsmål i saken var hvorvidt sjåføren hadde utvist uaktsomhet med hensyn til dødsfølgen ved å kjøre over fartsgrensen. I forhold til spørsmålet om den tiltalte hadde handlet uaktsomt etter strl. § 239 synes det som at Høyesterett legger dette til grunn uten noen videre drøftelse.

Lagmannsretten mente at den tiltalte burde ha innsett muligheten av et sammenstøt som videre kunne føre til dødsfølge i det fornærmede etter omstendighetene kunne feilbedømme biles hastighet. Man står altså overfor den todelte vurderingen som jeg har omtalt ovenfor, - skillet mellom årsaksvurderingen og aktsomhetsvurderingen under spørsmålet om uaktsomheten omfatter dødsfølgen.⁴⁶ Høyesterett mente i motsetning til lagmannsretten at en slik aktsomhetsnorm automatisk ville føre til domfellelse etter strl. § 239 der hvor fartsovertredelse finner sted, og at dette måtte være for strengt. Selv om de sakkyndige i

⁴⁶ Se pkt.2.2.1

saken hadde uttalt at sammenstøtet ikke ville ha oppstått dersom den tiltalte hadde redusert hastigheten, kom Høyesterett fram til at det allikevel kunne være klart at uaktsomheten også omfattet dødsfølgen.

I saken ble det lagt vekt på at det var snakk om en oversiktelig forkjøringsvei med en fartsgrense på 80 km/t, og at det ikke kunne være påregnelig i forhold til dødsfølgen at mopedisten ville kjøre ut på denne uten å respektere vikeplikten. Det var på det rene at sjåføren hadde overtrådt fartsgrensen med minst 30 km/t, og man kan kanskje falle for fristelsen for å si at noen av punktene i Riksadvokatens påtalepraksis måtte være overtrådt, - sjåføren holdt "en markant for høy hastighet ut fra de rådende kjøreforhold", og det kan ikke sies å være en uaktsomhet som er av en slik karakter som alle førere må erkjenne at en gjør seg skyldig i fra tid til annen. Faller man for denne fristelsen, foretar man et feilgrep. Det er viktig å se at påtalepraksisen er ment å regulere aktsomhetsnormen for *handlingen*. I denne saken sier Høyesterett at man står overfor spørsmålet om hvorvidt aktsomhetsnormen i forhold til *følgen* er overtrådt. Sagt med andre ord, - burde den tiltalte ha forstått at mopedisten ville fortsette ut i veien uten å overholde vikeplikten? Hvis han burde det, og det i tillegg foreligger årsakssammenheng, kan man også konkludere med at uaktsomheten også omfatter dødsfølgen. I saken var det enighet mellom lagmannsretten og Høyesterett at det ikke kunne være "upåregnelig at en kollisjon i en slik situasjon og med så høy hastighet kan ha dødsfølge som resultat" (s.1142). Høyesterett kom derimot fram til at den tiltalte ikke kunne bebreides for at han ikke "umiddelbart regnet med muligheten for at føreren av mopeden til tross for vikeplikten ville kjøre ut i veien" (s.1142). På grunnlag av dette kunne det da heller ikke sies at uaktsomheten omfattet dødsfølgen, og den tiltalte måtte frifinnes etter strl. § 239. I forhold til fartsoverskridelsen hadde tiltalte blitt dømt for overtredelse av vtrl. § 3.

I denne dommen ligger Høyesteretts drøftelse i hvorvidt uaktsomheten omfatter dødsfølgen. I så måte får man ingen klar vurdering av hvorvidt det er handlet uaktsomt. Det kan nok tenkes, som sagt over, at det ut fra sakens faktum klart må være snakk om uaktsomhet, men i forhold til spørsmålet om lovendringen i 2001 har hatt relevans finnes

det ikke grunnlag i dommen for å uttale seg om det, utover bekreftelsen om at det skal legges til grunn en noe mildere aktsomhetsnorm enn tidligere. På bakgrunn av dette, kan det ikke sies at lovendringen har hatt noen betydning for denne saken.

6.1.3 Rt-2002-1556

Saken gjaldt en fører av lastebil som ble dømt for overtredelse av vtrl. § 3 og strl. § 239 i alle instanser for å ha rygget over en person med lastebilen inne på et lasteområde. Ved rygging foreligger det et særlig krav til aktsomhet. Denne dommen bygger i stor grad på de alminnelige trafikkreglene med særlig vekt på § 11 om rygging og vending i Forskrift om kjørende og gående trafikk av 21.mars 1986 som bestemmer at: ”Den som rygger eller vender, har vikeplikt for annen trafikant. Er utsikten ikke tilstrekkelig, må det ikke foretas rygging eller vending uten at en annen passer på”. Denne bestemmelsen sammenholdt med uttalelsene i påtaleskrivet, - han var i en situasjon som krevde særlig aktpågivenhet, synes å gjøre det klart at aktsomhetskravet i § 239 var overtrådt i følge Høyesterett. Selv om rygging ikke implisitt var inntatt i påtaleskrivet, følger det av departementets egen vurdering i forarbeidene at rygging må anses å være en slik situasjon som krever særlig aktpågivenhet. Det ble etter dette uttalt at sjåføren ikke befant seg i den lave uaktsomhetskategori som den lovendringen var ment å omfatte. Med hensyn til om uaktsomheten også omfattet dødsfølgen uttalte Høyesterett at det ut fra faktum, - det var snakk om ”et stort og tungt kjøretøy med et betydelig farepotensiale for skade under rygging” (s.1558 i dommen) måtte fastslås at det forelå årsakssammenheng. Den tiltalte burde i tillegg ha innsett muligheten av en dødsulykke da han foretok ryggingen, dette uavhengig av om han visste at det befant seg folk i nærheten (s. 1559).

Med bakgrunn i Høyesteretts uttalelser om at man ikke sto overfor et tilfelle som befant seg i den lave uaktsomhetskategori, kan det konkluderes med at utfallet ville blitt det samme før lovendringen, og at lovendringen på så måte ikke hatt betydning i denne saken.

6.1.4 Rt-2005-586

Saken gjaldt en trikkefører som hadde kjørt på og drept en syklist som ikke hadde overholdt vikeplikten. Trikkeføreren hadde holdt større fart enn det som var forsvarlig, og

befant seg i en situasjon hvor sikten var svært begrenset. Det ble lagt til grunn at man sto overfor et komplisert og uoversiktlig trafikkbilde, og at syklistens opptreden måtte karakteriseres som ”et sentralt moment i hendelsesforløpet”. Høyesterett viste allikevel til tingrettens vurdering hvor det hadde blitt uttalt at trikkeføreren hadde utvist en uaktsomhet som var ”markant men ikke grov”, og at det da ikke kunne være tale om ”et øyeblikks uoppmerksomhet eller feilfordeling av oppmerksomheten” slik som lovendringen i 2001 var ment å ramme. I tillegg til å ha utvist uaktsomhet, måtte denne også omfatte dødsfølgen idet den domfelte burde ha forutsett at det kunne komme en trafikant brått inn fra venstre.

Høyesterett bekrefter avslutningsvis i dommen at det etter lovendringen i 2001 vil være slik at ”de helt beskjedne gradene av uaktsomhet i vegtrafikken med dødsfølge ikke lenger rammes som uaktsomt drap, men utelukkende etter vegtrafikkloven”. Man sto allikevel ikke overfor et slikt tilfelle her, og strl. § 239 måtte være overtrådt uavhengig av lovendringen.

6.1.5 Rt-2005-893

Saken gjaldt en bilist som hadde kollidert med en møtende motorsyklist i et veikryss. Bilisten skulle svinge til venstre og krysse den andre veibanen, men hadde ikke fått øye på motorsyklisten som kom i mot, slik at det oppsto et sammenstøt hvor motorsyklisten døde. Høyesterett viser til uttalelsene fra Rt 2002 s.190 og hva som ble uttalt her i forhold til aktsomhetsnormen og den nye lovendringen. I tillegg ser Høyesterett på forarbeidene og Riksadvokatens uttalelser om påtalepraksisen. Punktet herfra som trekkes fram som det relevante er tilfellet hvor bilføreren ”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.”. I forhold til dette punktet hadde departementet selv uttalt i forarbeidene at den som kjører på trafikanter som har forkjørsrett lett vil ha opptrådt uaktsomt. Bare unntaksvis i slike tilfeller kan det være snakk om at bilfører ikke bør anses uaktsom. Eksempel på det vil være det som skjedde i saken i Rt 1997 s.1764, hvor en mann feilaktig trodde at den forulykkede hadde oppgitt sin forkjørsrett, samt tilfeller hvor bilføreren ikke hadde noen praktisk mulighet til å se en fotgjenger eller en syklist pga mørk kledning i mørket. I vår sak hadde lagmannsretten

kommet frem til at den tiltalte måtte frifinnes. Høyesterett trakk fram momentene som tilsa at den tiltalte hadde vist mangel på aktsomhet. Høyesterett opphevet lagmannsrettsdommen da domsgrunnene hadde mangler som hindret prøving av lovanvendelsen.

6.1.6 Rt-2007-1211

Saken gjaldt en beruset mann som hadde overlatt kjøringen av snøscooteren sin til en bekjent som var svært beruset. Eieren satt på som passasjer, mens den svært berusede kameraten førte scooteren. Kjøringen endte med en ulykke som kostet føreren livet. Det ble lagt til grunn at det måtte foretas en konkret vurdering av hvorvidt føreren var skikket til å føre snøscooteren. I tillegg til beruselsen, måtte også momenter som at snøscooteren hadde kraftig motorytelse med høy toppfart, at kjøringens skjedde i mørket utenfor oppkjørt trasé, at snøscooteren kun var registrert for én og at personen som fikk tillatelse til å kjøre scooteren var dårlig kledd i forhold til værforholdene. I forbindelse med spørsmålet om hvor aktsomhetsnormen måtte ligge etter lovendringen i 2001 viste Høyesterett til avgjørelsene i Rt 2002 s.190 og Rt. 2005 s.893. Det ble uttalt at risikoen ved å la den andre kjøre scooteren var samlet sett så risikabelt også i forhold til dødsfølgen at strl. § 239 måtte anses å være overtrådt. Man befant seg med andre ord ikke i det nedre sjiktet av aktsomhetsnormen, og Høyesterett opphevet lagmannsrettens dom fordi den hadde lagt en for mild aktsomhetsnorm til grunn.

6.1.7 Rt-2007-1790

Saken gjaldt en påkjørsel i et gangfelt, og spørsmålet var om lagmannsrettens straffutmåling hadde vært for streng. Den domfelte skulle svinge til venstre i et kryss, og konsentrerte seg om å se hvorvidt det kom trafikk fra høyre. I det han svingte inn på veien, kjørte han over og drepte en person som befant seg i et fotgjengerfelt. Høyesterett viste til trafikkreglene og uttalte at det må gjelde en streng aktsomhetsnorm ved kryssing av gangfelt. Domfelte hadde klart overtrådt vikeplikten for gående som befinner seg i et fotgjengerfelt og det generelle krav til aktsomhet ved kryssing av et slikt felt. Det ble også vektlagt at gangfeltet var godt synlig, ulykken skjedde midt på dagen og det var ingen indikasjoner på at fotgjengeren hadde beveget seg på en "irregulær måte". Bortsett fra vikeplikten fra høyre, var det heller ingen andre utenforliggende omstendigheter som hadde

forstyrret domfelte. Det ble uttalt at det i denne saken ikke kunne være ”tale om en type uoppmerksomhet som enhver bilist kan gjøre seg skyldig i fra tid til annen”, noe som statuerer eksistensen av en mildere aktsomhetsnorm slik som intensjonen var i forarbeidene til lovendringen i 2001. Uoppmerksomhet som enhver bilist gjør seg skyldig i fra tid til annen vil ikke omfattes av strl. § 239. I den konkrete saken sto man derimot ikke overfor en slik situasjon.

6.1.8 Rt-2008-620

I Rt 2008 s.620 ga Høyesterett en utdypende drøftelse av aktsomhetsnormen. Saken gjaldt en trailersjåfør som kjørte på og drepte en syklist i et lyskryss mens begge ventet på grønt lys. Trailersjåføren hadde signalisert at han ville svinge til venstre, men ombestemte seg og svingte til høyre før det hadde blitt grønt lys for venstre fil. Syklisten sto i trailerens blindsoner, rett foran traileren på høyre side.

Lagmannsretten hadde uttalt at trailersjåføren hadde foretatt en feilvurdering av situasjonen som var kortvarig og ikke av en slik karakter han kunne bebreides for. Den tiltalte hevdet at man på bakgrunn av disse uttalelsene måtte konkludere med at lagmannsretten mente det ikke forelå påregnelig årsakssammenheng mellom hans uaktsomhet og dødsfølgen.

Høyesterett derimot la til grunn slik aktor hadde anført, at dette måtte være feil rettsanvendelse. Det lagmannsretten hadde lagt til grunn, mente Høyesterett, var at den tiltaltes uaktsomhet ikke var tilstrekkelig til å omfattes av strl. § 239 etter lovendringen i 2001.

Videre uttalte Høyesterett at i det trailersjåføren ombestemte seg, foretok han en manøver som tilkalte ekstra aktsomhet. Aktor sammenliknet situasjonen med den situasjonen man befinner seg i ved rygging og vending, noe Høyesterett fant svært treffende. Spørsmålet ble da hvorvidt sjåføren hadde gjort tilstrekkelige tiltak for å eliminere mulig fare før han svingte til høyre. Lagmannsretten mente at dette var oppfylt ved at sjåføren hadde reist seg i setet og sett framover og mot høyre før han foretok manøveren. Høyesterett fant ikke dette tilstrekkelig. Det måtte, i følge Høyesterett, vektlegges at ulykken inntraff på et sterkt beferdet sted og at sjåføren ikke hadde full oversikt over blindsonen. Sjåføren burde valgt

andre alternativer som å vente på grønt lys i venstre fil, eller kjøre slik han opprinnelig hadde planlagt.

I forhold til spørsmålet om uaktsomheten også omfattet dødsfølgen ble det uttalt at det kunne ikke anses upåregnelig at det skulle kunne befinne seg en syklist i blindsonen. Man sto overfor et komplekst trafikkbilde hvor det også befant seg myke trafikanter. Både vilkåret til årsakssammenheng og uaktsomhet i forhold til dødsfølgen måtte altså anses oppfylt slik at strl. § 239 kunne anvendes.

I saken går Høyesterett gjennom de punktene som tas opp i forarbeidene som relevante momenter i aktsomhetsdrøftelsen. For det første ble det lagt til grunn at det ikke var noen forhold ved den påkjørtes opptreden som kunne tillegges vekt, i det han ikke hadde opptrådt uaktsomt eller upåregnelig. Dette punktet knytter seg påtalepraksisens punkt ”ekstraordinær eller ulovlig trafikkatferd fra forulykkede utgjør et sentralt ledd i årsaksrekken”, hvor det normalt ikke tas ut tiltale etter strl. § 239. For det andre viser Høyesterett at det i forhold til hendelsesforløpet ikke kunne være snakk om et øyeblikks uoppmerksomhet slik lagmannsretten hadde lagt til grunn. For å belyse dette sammenlikner Høyesterett saken med de to dommene i Rt. 1990 s. 1021 og Rt 1991 s.216 som hadde blitt nevnt i forarbeidene som eksempler på tilfeller som ikke lenger ville falle inn under strl. § 239.

I Rt. 1990 s. 1021 hadde man stått overfor en kortvarig feilfordeling av oppmerksomheten mellom trafikkenhetene. I vår sak var ikke dette tilfellet. Den tiltalte ”sto stille i venstre fil og hadde ved bruk av blinklys signalisert at han skulle svinge til venstre da han ombestemte seg og foretok en sving til høyre. Dette skapte etter min vurdering en situasjon som påkalte spesiell aktpågivenhet fra A(tiltalte), særlig ettersom det fremdeles var rødt lys for sving til venstre fra den filen han helt eller delvis var plassert i. Jeg kan da vanskelig se at det er riktig å si at det foreligger en kortvarig feilfordeling av oppmerksomheten” (avsnitt 22). Også i forhold til Rt. 1991 s.216 mente Høyesterett at saksforholdet ikke

kunne sammenliknes i det føreren der ”hadde vært uoppmerksom i et ganske kort øyeblikk” (avsnitt 22).

Høyesterett kom fram til at lagmannsretten hadde lagt til grunn feil aktsomhetsnorm og opphevet frifinnelsen for overtredelse av strl. § 239. Igjen står man overfor en avgjørelse hvor den nye og lempede aktsomhetsnormen ikke kunne legges til grunn.

6.1.9 Rt-2008-1258

Rt 2008 s.1258 gjaldt en sak hvor en ti år gammel gutt ble påkjørt og drept av en betongbil. Påkjørselen skjedde på en gang- og sykkelsti, og ulykken skjedde i sammenheng med at betongbilen krysset denne på vei ut fra en byggeplass. Gutten som ble påkjørt befant seg i betongbilens blindsoner da ulykken fant sted, og sjåføren hadde som i Rt. 2008 s. 620 reist seg opp for å sjekke hvorvidt det befant seg mennesker på gang- og sykkelstien. Til tross for dette ble ikke gutten oppdaget, og i etterkant ble dette begrunnet med svært begrenset sikt pga en bergknaus og andre forhold ved utkjøringen.

Lagmannsretten kom fram til at sjåføren av betongbilen måtte frifinnes for overtredelsen av strl. § 239, og viste til lovendringen i 2001. Lagmannsretten uttalte at ”Det har vært lovgivers intensjon å avgrense mot uaktsomhet av en slik karakter som alle førere må erkjenne at de gjør seg skyldig i fra tid til annen, og hvor førerens forhold alt i alt er så vidt unnskyldelig at det strider mot allmennhetens formodede rettsfølelse å dømme vedkommende etter en bestemmelse i straffeloven som vanlig betegnes ved uttrykket uaktsomt drap, selv om dette ikke er lovens karakteristikk. Anvendelsesområdet for dette unntaket er behandlet i flere høyesterettsdommer, og fagdommerne innskrenker seg til å vise til dommen av 6.mai 2008 i HR-2008-807-A med henvisninger til tidligere rettspraksis og til lovendringens forarbeider” (avsnitt 10). Til dette uttaler Høyesterett at de er enig i dette som et utgangspunkt. Men i tillegg til dette utgangspunktet må man se på de situasjoner som Riksadvokaten hadde ramset opp og som hadde blitt inntatt i forarbeidene. Høyesterett mente at det i denne saken måtte legges vekt på punktet som omhandlet tilfeller hvor situasjonen påkaller en særlig aktpågivenhet (slik som ved passering av fotgjengerfelt osv). Dette punktet hadde også blitt særlig nevnt i departementets bemerkninger (s.65 i

forarbeidene) som et tilfelle hvor det lett vil ha vært opptrådt uaktsomt. Situasjonen var av en slik art at en må utvise særlig aktsomhet jf. blant annet Rt. 2000 s. 1785 og 1788. Høyesterett mente at sjåføren hadde stått overfor et slikt tilfelle her, idet han førte et kjøretøy med stor skadeevne over en gang- og sykkelsti på en tid og et sted hvor det måtte forventes at det kom myke trafikanter.

Spørsmålet ble så videre hvorvidt ”føreren i denne situasjonen var aktsom, eventuelt om føreren kunne og burde sørget for at den farlige situasjonen ikke oppsto” (avsnitt 13). Høyesterett mener i motsetning til lagmannsretten at det for sjåføren måtte framstå som en reell mulighet at noen kunne befinne seg i en av blindsonene til betongbilen, og at sjåføren burde funnet løsninger på å sikre seg ved bruk av hjelpemann eller ytterligere undersøkelser. Videre uttaler Høyesterett at dersom tiltalte ikke var sikker på om han kunne kjøre, burde han latt være, evet. foretatt en manøver som ikke fremkalte fare. Lagmannsretten hadde lagt til grunn at det var en situasjon hvor det var snakk om en kortvarig feilfordeling av oppmerksomhet, men Høyesterett mente at dette ikke kunne legges til grunn i det man sto overfor en situasjon som påkalte særlig aktpågivenhet.

I denne saken ser det ut til at Høyesterett har latt punktet om særlig aktsomhet i spesielle situasjoner veie tyngre enn ”fritaks-momentet” som omhandler kortvarig feilfordeling av oppmerksomhet. Ut fra uttalelsene i dommen virker det som om Høyesterett mener at dersom oppmerksomheten feilfordeles eller tas bort et øyeblikk når man står overfor situasjoner som krever streng aktsomhet, vil ikke dette være tilstrekkelig til å frifinne for overtredelse av § 239. Slik jeg tolker det, vil det eksempelvis være greit å sette på varmeapparatet under ”vanlig” kjøring. Dersom man står overfor en spesiell situasjon som krever særlig aktsomhet, slik som for eksempel passering av fotgjengerfelt, vil ikke slik feilfordeling av oppmerksomheten, eller uoppmerksomhet være tilstrekkelig som frifinnende moment. En kan altså ikke tillate seg å rette oppmerksomheten annensteds når man befinner seg i en situasjon som krever særlig aktsomhet. Kanskje kan man si det slik at den strenge aktsomhetsregelen ”konsumerer” fritaks-momentet. Dette synes også riktig ut fra motivene i forarbeidene. Utgangspunktet er at det må foretas en konkret vurdering i

hver enkelt sak, men pga alvorlighetsgraden av en slik forbrytelse, må det anses riktig å la punktene i tiltale etter § 239 veie tyngre enn fritaks-momentene.

6.1.10 Rt-2009-299

Den siste avsagte høyesterettsavgjørelsen på området finnes i Rt 2009 s.299. Denne saken gjaldt en bussjåfør som kjørte på og drepte en eldre mann som gikk på rødt lys i et fotgjengerfelt. I lagmannsretten hadde tiltalte blitt funnet skyldig i overtredelse av strl. § 239. Høyesterett gikk inn i en lang vurdering av hvorvidt de nå sto overfor et tilfelle som rammes, eller om man måtte sette uaktsomheten i en slik lavere uaktsomhetskategori at den falt utenfor strl. § 239. Lagmannsretten hadde lagt til grunn at det ikke kunne anses som upåregnelig at fotgjengere passerer på rødt lys. Videre mente de at føreren av bussen hadde fordelt sin oppmerksomhet feil i det han ikke holdt fokus i kjøreretningen, men til siden og bakover. Det å ikke rette fokuset framover når man er profesjonell sjåfør og fører et kjøretøy med stort farepotensiale, måtte bebreides sjåføren, og han måtte ha overtrådt aktsomhetsnormen.

Det ble uttalt av Høyesterett at lagmannsretten måtte ha benyttet feil rettsanvendelse ved at de la til grunn at det var nok at tiltalte ”kunne” ha innsett muligheten av dødsfølge. Riktig rettsanvendelse bygger på forutsetningen om at tiltalte ”burde” innse muligheten for dødsfølge.⁴⁷ Dette hadde allikevel ikke betydning i saken. Det springende punkt var hvorvidt det hadde blitt lagt til grunn riktig aktsomhetsnorm.

Høyesterett viser til hensyn for og imot bruk av strl. § 239. For bruk av § 239 måtte det vektlegges at ulykken skjedde i et fotgjengerfelt i et stort og trafikkert veikryss, med en lang og tung buss, og at tiltalte dermed befant seg i situasjon hvor han måtte opptre særlig aktsomt. Det ble også vist til tiltaltes mulighet til å forsikre seg om at det ikke befant seg fotgjengere i fotgjengerfeltet i det han skulle krysse det. Sammenholdt med påtalepraksisen inntatt i forarbeidene skulle dette tale for domfellelse jf. punktet: ”Fører har vist mangel på

⁴⁷ Se pkt 2.2.1

aktsomhet i situasjoner som påkaller særlig aktpågivenhet som for eksempel passering av fotgjengerfelt”.

Hensyn som talte mot bruk av § 239 var blant annet at fotgjengeren som hadde blitt påkjørt hadde gått på rødt lys, og at årsaken til at sjåføren ikke holdt blikket rettet mot fotgjengerfeltet var fordi han rettet oppmerksomheten mot andre trafikkrelevante forhold. Disse hensynene faller inn under påtalepraksisens punkter som det i utgangspunktet bare skal tas ut tiltalte etter vtrl. § 3: ”Ekstraordinær eller ulovlig trafikkatferd fra forulykkede utgjør et sentralt ledd i årsaksrekken” og ”Fører har i et komplisert trafikkbilde kortvarig feilfordelt sin oppmerksomhet om trafikkrelevant, men ikke den mest sentrale informasjon”.

Som også Høyesterett viser til kan ikke fornærmedes opptreden alene være nok til å gjøre en førers handlinger uaktsomme. Fornærmedes atferd kan kun være et moment i en helhetsvurdering av sjåførens skyld. Høyesterett uttaler: ”Den uaktsomme fører kan riktignok i utgangspunktet ikke bli straffri selv om også den fornærmede har vært uaktsom, jf. blant annet avgjørelsen i Rt-2001-115. Det følger imidlertid av det jeg har sitert fra forarbeidene at den fornærmedes atferd likevel etter omstendighetene kan være et moment i helhetsvurderingen av sjåførens skyld. Særlig gjelder det dersom atferden må karakteriseres som ekstraordinær eller upåregnelig. Dette er også forutsatt i rettspraksis, jf. blant annet Rt-2000-1785 og Rt-2008-620” (avsnitt 31). En tolkning av dette tilsier at Høyesterett aksepterer også trafikkatferd som *ikke* har vært ekstraordinær eller upåregnelig som et punkt i vurderingen. Men der handlingen har vært ekstraordinær eller upåregnelig er det ”særlig” et moment. Denne problemstillingen vil jeg komme tilbake til i pkt. 7.

Høyesterett kom etter dette fram til at den tiltalte burde ha forsikret seg om at han hadde klar bane uavhengig av om fotgjengerfeltet var lysregulert eller ikke, og på bakgrunn av dette måtte han dømmes etter den generelle aktsomhetsnormen i vtrl. § 31 første ledd jf § 3. I forhold til strl. § 239 frikjente Høyesterett tiltalte på bakgrunn av at han hadde befunnet

seg i et komplisert trafikkbilde og kortvarig feilfordelt sin oppmerksomhet. I tillegg måtte fornærmedes atferd tas inn og vektlegges som et moment i vurderingen.

Man ser altså i denne dommen at man står overfor en situasjon hvor føreren må utvise særlig aktsomhet, men som på bakgrunn av en konkret vurdering ikke kunne domfelles fordi det forelå unnskyldelige grunner. Høyesterett kom fram til at to oppfylte momenter fra ”fritaks”-listen kunne føre til frifinnelse. Dette synes også å være et greit utgangspunkt sett ut fra uttalelsene i forarbeidene om handlinger som krever særlig aktpågivenhet; ”De konkrete omstendigheter kan likevel ligge slik an at bilføreren ikke bør regnes som uaktsom i slike situasjoner”.⁴⁸

Saken var kompleks og inneholdt flere momenter som måtte avveies mot hverandre. Høyesterett kom etter en avveining fram til at tiltalte måtte frifinnes på bakgrunn av den lempede aktsomhetsnormen slik lovendringen i 2001 gikk inn for. Dette ble dermed den første frifinnelsen etter lovendringen som kom på bakgrunn av en vurdering av aktsomhetsnormen. (Det ble riktignok frifinnelse i Rt. 2002 s 1139, men som det vises av redegjørelsen over, var problemstillingen der hvorvidt uaktsomheten omfattet dødsfølgen).

7 Dagens situasjon

Før 2001 hadde man en situasjon hvor lovgiver opprinnelig ønsket en mildere aktsomhetsnorm i strl. § 239 enn i vtrl. § 3, men hvor domstolene ikke ønsket å følge uttalelsene uten at det ble gjort klart i lovbestemmelsen. Spørsmålet blir hvorvidt den siste lovendringen har blitt fanget opp og benyttet i rettspraksis slik at det har hatt betydning for resultatene i de senere avgjørelsene.

⁴⁸ Ot.prp.nr. 46 (2000-2001) s.65

Etter en gjennomgang av den rettspraksis som har kommet etter lovendringen i 2001 ser man at Høyesterett kontinuerlig bekrefter at det foreligger en ny og mildere aktsomhetsnorm i strl. § 239 enn det som fulgte tidligere (f.eks. Rt. 2002 s.190, Rt. 2005 s.586, Rt.2008 s.1258). Som en motsetning til dette er det interessant å se at Høyesterett i alle dommene fram til den sist avsagte (Rt 2009 s.299), lander på samme resultat, - domfellelse etter strl. § 239. Hva dette skyldes er vanskelig å gi et eksakt svar på. Er det slik at man ennå ikke har stått overfor klare tilfeller som burde falle innenfor den lavere uaktsomhetskategori? Eller kan det være slik at Høyesteretts tolkninger går for langt i forhold til hva som var departementets intensjon?

I gjennomgangen ovenfor har jeg forsøkt å se på og sammenlikne rettens begrunnelser med uttalelsene gitt i forarbeidene til lovendringen, da med særlig vekt på Riksadvokatens uttalelser om påtalepraksis. Også ”et øyeblikks uoppmerksomhet” og situasjoner som i Rt 1990 s.1021 (feilfordeling av oppmerksomhet) var eksempler på situasjoner som ikke uten videre burde føre til domfellelse for uaktsomt bildrap i følge departementet. I forhold til den sikkerhetsmargin en fører må legge inn ved kjøringen uttales det i forarbeidene at dette må ”vurderes i lys av den kunnskap føreren har eller burde ha om kjøreforholdene, herunder veistandarden og mulige føre- og trafikksituasjoner, og kjøretøyets skadeevne”⁴⁹. I gjennomgangen ser man også at dette sammen med påtalepraksis, er momenter som er lagt til grunn i vurderingen i en rekke av dommene som er blitt avsagt etter 2001. I tillegg til påtalepraksis og de generelle uttalelsene, ble det også i forarbeidene gitt noen presiseringer utover påtalepraksis. Eksempler på dette er for eksempel rygging, slik tilfellet var i Rt. 2002 s. 1556. I forarbeidene hadde dette blitt presisert å være en situasjon som krever særlig aktpågivenhet.⁵⁰ Det samme gjaldt for saken i Rt. 2005 s.893 hvor det ble vist til at departementet hadde uttalt at i saker hvor noen kjører på trafikanter som har forkjørsrett vil det lett ha bli opptrådt uaktsomt.⁵¹

⁴⁹ Ot.prp. nr.46 (2000-2001) s.65-66

⁵⁰ Se pkt. 6.1.4

⁵¹ Se pkt. 6.1.5

Til tross for uttalelsene i forarbeidene og påtalepraksis, er det fortsatt mye som framstår som uklart når aktsomhetsvurderingen skal foretas, slik Høyesterett også uttrykte det i KFOR-kjennelsen.⁵² Bakgrunnen for dette er nok i første omgang at departementet avsto fra å uttale seg for mye om hvor grensedragningen til den lavere uaktsomhetskategori skulle være. Trafikksaker er ofte komplekse og så forskjellige fra hverandre, at departementet mente det var viktig å ikke forsøke å angi et eksakt aktsomhetskrav, da dette kunne avskjære domstolene fra å foreta en samlet bedømmelse ut fra de konkrete forholdene i saken.⁵³

I mange av rettsavgjørelsene ser man at Høyesterett ofte har begrunnet domfellelsene i at man står overfor situasjoner som krever særlig aktpågivenhet og at det på bakgrunn av dette må være snakk om overtredelse av strl. § 239. Ofte har Høyesterett her kunne benytte seg av de konkrete eksemplene som er angitt i påtalepraksis/forarbeidene, slik som i tilfellene som gjaldt kryssing av gangfelt (Rt 2007 s.1790) eller om særlig aktsomhet ved rygging (Rt 2005 s. 893). Allikevel ser man også en rekke eksempler på at Høyesterett velger å kategorisere annen uaktsomhet under denne posten, slik som i for eksempel Rt. 2008 s. 620 og 1258. I sakene som gjaldt vending i kryss og kryssing av gang- og sykkelsti, ble det uttalt at man sto overfor situasjoner som påkalte særlig aktpågivenhet. Dette er i for seg uproblematisk slik jeg ser det. Tilfellene er lovregulerte i trafikkreglene og svært sammenliknbare med de tilfeller som er nevnt i forarbeidene. Problemet vil kunne oppstå dersom domstolene trekker for mange tilfeller inn under kategorien. Da kan man plutselig stå overfor en situasjon hvor intensjonen i forarbeidene ikke blir oppfylt. Innenfor vegtrafikkretten vil man ofte stå overfor situasjoner som påkaller særlig aktsomhet, og dermed kan domfellelse i mange tilfeller også begrunnes.

I Rt. 2008 s. 1258 sto man overfor en handling som påkalte særlig aktsomhet (lastebil krysset gang- og sykkelsti). I avgjørelsen ble det, som nevnt i redegjørelsen ovenfor, uttalt fra Høyesterett at dersom man står overfor en situasjon som påkaller en særlig

⁵² Se pkt. 6

⁵³ Ot.prp.nr.46 (2000-2001) s.65

aktpågivenhet, kan ikke en kortvarig feilfordeling av oppmerksomheten anses som tilstrekkelig aktsom. Etter dette kunne man kanskje tenke seg at i saker som påkaller særlig aktsomhet vil være vanskelig å komme til frifinnelse. Etter avgjørelsen i Rt.2009 s.299 ser man derimot at også i tilfeller hvor det kreves særlig aktsomhet (passering av fotgjengerfelt) vil kunne åpnes for andre utfall enn domfellelse. Til tross for at man sto overfor en situasjon som krevde særlig aktsomhet, ble to av ”fritaks-momentene”, forulykkedes forhold og kortvarig feilfordeling av oppmerksomheten, ”lagt sammen”, og de måtte da veie tyngre enn momentet som talte for domfellelse.

Når Høyesterett så velger å frifinne den tiltalte i Rt. 2009 s.299, blir spørsmålet om dette er snakk om en justering fra de tidligere sakene eller om man rett og slett bare står overfor en konkret vurdering hvor flere av momentene i påtalepraksisen må vektlegges. Siden identisk problemstilling ikke har foreligget tidligere i høyesterettspraksis, er det vanskelig å konkludere med at Høyesterett nå har endret kurs. Høyesterett *skal* foreta konkrete vurderinger i hver enkelt sak, og man vil som regel alltid stå overfor momenter som taler for og imot domfellelse. Avgjørelsen synes allikevel å være interessant fordi den foretar en vurdering som til en viss grad skiller seg fra de tidligere sakene. Med bakgrunn i den praksisen som hadde vært vanlig fram til avgjørelsen i 2009, ville nok få bitt seg merke i om det også i denne saken hadde resultert i domfellelse. Man står overfor en profesjonell sjåfør som førte et kjøretøy med betydelig skadepotensial gjennom et sterkt trafikkert kryss hvor også myke trafikanter befant seg. Sett ut fra de punktene som er lagt til grunn ville ikke Høyesterett, slik jeg ser det, hatt problemer med å argumentere i motsatt retning. Allikevel kom Høyesterett fram til frifinnelse, noe som, om ikke annet, i praksis viser at det eksisterer en mildere aktsomhetsnorm etter strl. § 239.

Utover det som kanskje kan anses som en justering av aktsomhetsnormen, er det et annet viktig moment jeg mener man kan trekkes ut fra Rt 2009 s. 299. Dette er at Høyesterett til en viss grad lar den forulykkedes atferd bli et moment i vurderingen. Det er klart fra påtalepraksis at dette også skal vektlegges, men her er kravet ”ekstraordinær eller ulovlig atferd”. Som jeg viser til i redegjørelsen kan det se ut som om Høyesterett tolker dette noe

langt, slik at det også omfatter atferd som ikke nødvendigvis er ekstraordinær fra den forulykkede. I Rt 2001 s.115 og 890 (som også Høyesterett viser til i Rt 2009 s. 299)ble det uttalt av Høyesterett at selv om den forulykkede har handlet uaktsomt fritar ikke det føreren for et mulig uaktsomhetsansvar. Dette utgangspunktet er jeg overrasket over at Høyesterett til dels har trukket seg bort fra. Hartmann uttaler i sin artikkel *Straffbar uaktsomhet*⁵⁴ at dersom forulykkede har opptrådt på en slik måte at årsakssammenhengen mellom førerens uaktsomme handlemåte og ulykken ikke er påregnelig, må føreren frifinnes fordi uaktsomheten ikke omfatter dødsfølgen (slik som i for eksempel Rt 2002 s.1139. [Mitt eksempel]). Hvis derimot årsakssammenhengen ikke er upåregnelig, kan det heller ikke tillegges noen vekt for vurderingen av førerens uaktsomhet hvorvidt forulykkede har opptrådt ekstraordinært eller ulovlig. Denne forståelsen av aktsomhetsnormen mener jeg også må være riktig. Som Hartmann uttaler det: ” Det er førerens uaktsomhet man vil straffe, og den blir ikke mindre uaktsom selv om også forulykkede har handlet uaktsomt”.⁵⁵

Med Rt 2009 s. 299 får man et eksempel på at Høyesterett benytter seg av forarbeidene fra 2001 slik at man faller ned på frifinnelse. Aktsomhetsvurderingene som foretas etter en trafikkulykke, er preget av at man står overfor forskjellige hendelser, sjåførere og trafikkbilder, som videre medfører svært forskjellige vurderinger. Slik jeg tolker dagens rettsstilstand etter lovendringen i 2001, må man fortsatt finne fram til om § 239 er overtrådt ved å ta foreta en konkret vurdering av den enkelte sak. Med momentene i forarbeidene får man en viss hjelp på veien. En mulig vei å gå vil være å ta utgangspunkt i vtrl. § 3. Dersom det kan bekreftes at det er handlet simpelt uaktsomt, og dermed kan straffes etter vtrl. § 3, blir den neste vurderingen hvorvidt uaktsomheten også omfatter dødsfølgen. Er dette kravet oppfylt, må man se på hvorvidt uaktsomheten er av en slik grad at den må omfattes av § 239, eller sagt på en annen måte; om man befinner seg over det som må anses å være det nedre sjiktet av uaktsomhetsbegrepet.

⁵⁴ Hartmann (2002) s.256

⁵⁵ Hartmann (2002) s.256

For å finne svar på om man befinner seg i det nedre sjiktet av uaktsomhetsnormen, kan man ta utgangspunkt i de seks punktene i påtalepraksisen som taler for en tiltale etter strl. § 239. Dersom én av disse punktene er oppfylt, blir det neste spørsmålet hvorvidt det finnes unntak i listen med de tre momentene som skal tale mot at tiltale tas ut. I tillegg må de andre uttalelsene som er lagt til grunn i forarbeidene også trekkes inn i tolkningen. For punktet som gjelder situasjoner som krever særlig aktpågivenhet, må man i tillegg undersøke hvorvidt det er noe utover en feilfordeling av oppmerksomhet som kan legges til grunn i frikjennende retning, slik som for eksempel forulykkedes atferd, slik det ble forutsatt i Rt 2008 s.1258 og deretter Rt.2009 s. 299. Denne framgangsmåten vil allikevel kun være en indikasjon på hvordan vurderingen skal foretas, i virkeligheten står man overfor svært forskjellige saker som krever at domstolene går inn i en konkret vurdering av hver enkelt sak.

Det er mulig at departementet hadde sett for seg at færre saker ville ende med domfellelse etter lovendringen i 2001. En ”justering”, slik lovendringen var ment å være, kan etter mitt syn ikke være en indikasjon på radikale endringer, men heller en endring som vil ha innvirkning for noen ganske få tilfeller. Dette har også blitt resultatet så langt etter lovendringen. Begrunnelsen for lovendringen var blant annet at det stred med den alminnelige rettsfølelse at bilister som utviste uaktsomhet av en karakter som alle førere måtte erkjenne at de gjorde seg skyldig i fra tid til annen, skulle belastes med tiltale for uaktsomt drap. At man da ikke ser en stor omveltning på antall frifinnelser kan da heller ikke komme som særlig overraskende. Den usikkerhet som Høyesterett også ytrer rundt hvor langt aktsomhetsnormen skal gå, skyldes i stor grad forarbeidenes tynne uttalelser. At det ikke ble gitt mer omfattende forarbeider, skyldes nok i første omgang ønsket om å sende et signal, for på den måten å la domstolene foreta den justeringen som ble forutsatt.

Etter dette kan man si at lovendringen har hatt betydning i den forstand at Høyesterett har akseptert et skille mellom aktsomhetsnormen i vtrl. § 3 og strl. § 239. I praksis så det lenge ut til at resultatene i aktsomhetsvurderingene ble de samme som før lovendringen, men med Rt 2009 s. 299 er det mulig man har fått en viss justering. På grunn av den konkrete

vurderingen som må foretas i hvert enkelt tilfelle finnes det ikke noe enkelt svar på hvor den riktige og mer lemplige aktsomhetsnormen ligger. I tillegg er det vanskelig å trekke noe ut av de avgjørelser som er blitt avsagt, noe som kanskje skyldes at sakene så langt har vært klare nok til at handlingene kan forsvares som uaktsomme. Hvorvidt det er slik at Rt. 2009 s. 299 må forstås som en justering av praksis, vil først kunne bli tydeligere etter at man har fått flere avgjørelser på området.

8 Rettsutviklingen framover

I forbindelse med ny straffelov av 20. mai 2005 nr.28 og utferdigelsen av denne, ble det i overgangen mellom mai og juni 2009 i Besl.O.nr.88 (2008-2009) vedtatt at bestemmelsen om uaktsomt drap i den nye straffeloven skal lyde som følger: "Med fengsel inntil 6 år straffes den som uaktsomt forvolder en annens død". Bestemmelsen vil befinne seg i den nye strl. § 281, og må sees i sammenheng med den nye strl. § 23 som angir definisjonen av uaktsomhet og lyder "Den som handler i strid med kravet til forsvarlig opptreden på et område, og som ut fra sine personlige forutsetninger kan bebreides, er uaktsom. Uaktsomheten er grov dersom handlingen er svært klanderverdig og det er grunnlag for sterk bebreidelse".

Man ser altså at lovgiver ikke går inn for noen heving av skyldkravet, og at vanlig/simpel uaktsomhet fortsatt vil bli stående som skyldkrav når den nye straffeloven etter hvert trår i kraft. På bakgrunn av denne vedtakelsen, synes det naturlig å se på de hensyn og avveielser som ble lagt til grunn i forarbeidene til den nye straffeloven, samtidig som jeg vil komme med noen betraktninger til denne lovvedtakelsen.

For det første ser man av den nye lovbestemmelsen at presiseringene i dagens strl. § 239 "herunder ved bruk av våpen, ved motorvogn eller på annen måte" er utelatt. Dette

begrunnes i at presiseringene ikke hadde reell betydning for bestemmelsen, og må anses som overflødige. Denne endringen hadde også blitt lagt til grunn i forarbeidene.⁵⁶

Spørsmålet i forarbeidene til den nye straffeloven var hvorvidt uaktsomhetskravet skulle bli stående slik det er i dag i den nye straffeloven, eller om det skulle stilles krav til grov uaktsomhet. I forarbeidene til lovendringen i 2001 hadde departementet uttalt at spørsmålet burde tas opp av straffelovkommisjonen i forbindelse med utarbeidelsen av forslag til ny straffelov.

Under utarbeidelsen av den nye straffeloven gikk straffelovkommisjonen inn for å endre skyldkravet i bestemmelsen som skal ta over dagens § 239 til grov uaktsomhet. I høringsuttalelsene til forarbeidene til den nye straffeloven støttet bl.a. Riksadvokaten straffelovkommisjonen i deres vurdering av at skyldkravet burde heves. Advokatforeningen sa seg også enig i at de nåværende bestemmelsene var stigmatiserende. I et intervju som NRK i november 2008 har gjorde med Harald Stabell, lederen for Advokatforeningens strafferettsutvalg, uttalte Stabell at det neppe har noen allmennpreventiv effekt å straffe noen for uaktsomt drap, og at det burde kreves grov uaktsomhet for overtredelse av bestemmelsen i straffeloven.⁵⁷

Justis- og politidepartementet på sin side mente at det ikke var grunn til å følge opp forslaget fra kommisjonen. Departementet uttalte at de stiller seg mer åpen til bruk av vanlig uaktsomhet enn det straffelovkommisjonen gjør. Det ble særlig lagt vekt på at straffeloven § 239 er et tilfelle hvor vanlig uaktsomhet bør benyttes fordi man står overfor en bestemmelse som rammer et ”stort spektrum av livsområder” og hvor ”mange overtredelser har svært alvorlige konsekvenser”.⁵⁸ Videre uttalte departementet at lovendringen i 2001 har medført en lempet aktsomhetsnorm, slik at det ikke lenger er et like sterkt behov for å endre skyldkravet. Det kan i denne sammenheng bemerkes at

⁵⁶ NOU 2002 s.359

⁵⁷ Grimstad (2008)

⁵⁸ Ot.prp.nr. 22 (2008-2009) s.196

straffelovkommisjonens uttalelser stammet fra utredningen i 2002, og det kan synes som at departementet i sine uttalelser legger til grunn at den endring som har funnet sted etter lovendringen i 2001 også gjør at man er nærmere det syn kommisjonen uttrykker. Departementet konkluderte med at den praktiseringen av aktsomhetsnormen som nå foreligger, måtte anses å være tilfredsstillende, og med dette at skyldkravet burde bli stående slik det gjør i dag.⁵⁹

Ut fra redegjørelsene fra henholdsvis straffelovkommisjonen og justis- og politidepartementet var det særlig to hensyn som ble vektlagt i vurderingen av hvorvidt skyldkravet burde heves. På den ene siden sto hensynet til vern av liv, og på den andre siden hensynet til gjerningsmannen. Det er helt nødvendig at det utvises særlig aktsomhet på livsområder hvor feil eller uforsiktighet kan medføre at noen omkommer. Dette bør da også være grunn nok til å belegge uaktsomme handlinger med straff.⁶⁰ Ved å strafflegge for overtredelse av strl. § 239 ønsker lovgiver å få ned ulykkestallene og antall omkomne på grunn av uaktsomme handlinger i trafikken. Bestemmelsen er ment å sende signaler til bilførere om hva slags atferd som ikke er akseptabel. Det er viktig at man har en bevisstgjøring av at bilen er et farlig ”redskap”. På den annen side står man overfor det alvorlige stempelen som settes på gjerningspersonen handlingsmåte ved domfellelse etter § 239. Kommisjonen mente det måtte være tilstrekkelig å nøye seg med straff for simpelt uaktsom trafikkatferd, jf vtrl. § 3, jf. § 31 for de tilfellene som ikke var grovt uaktsomme. Straffbarheten av selve kjøringen ville dermed ikke reduseres ved å heve skyldkravet til grov uaktsomhet.⁶¹

Spørsmålet i vurderingen av hvorvidt skyldgraden bør heves beror i stor grad på hvilken faktisk innvirkning på dømmelse etter strl. § 239 har. Dersom bestemmelsen ikke har betydning for folks opptreden i trafikken, vil det være få grunner til å forsvare bestemmelsen. En av forskjellene i kommisjonen og departementets syn var nettopp

⁵⁹ Ot.prp.nr 22 (2008-2009) s.197

⁶⁰ NOU 2002 s.357

⁶¹ NOU 2002 s.357

spørsmålet om bestemmelsens innvirkning på kjøreatferden. I forhold til hensynet til allmennprevensjonen, som departementet trakk fram som en av de sentrale begrunnelsene for ikke å heve skyldkravet ved lovendringen i 2001⁶², mente straffelovkommisjonen at dette har mindre betydning i saker om uaktsomt drap i trafikken. Som straffelovkommisjonen uttalte det: ”Det er ikke grunn til å tro at ønsket om å unngå domfellelse for uaktsomt drap har noen særlig betydning for kjøreatferden”.⁶³ Departementet uttalte at de var ”enig i at man ikke skal ha overdreven tro på den negative effekten for den generelle kjøreatferden dersom skyldkravet heves”, men mente samtidig at det ville sende negative signaler dersom man begrenset straffansvaret til kun å gjelde grovt uaktsomme handlinger.⁶⁴

Etter at Stortinget vedtok at den nye bestemmelsen om uaktsomt drap skulle bli stående med samme skyldkrav som tidligere, vil det heller ikke bli noen endring av aktsomhetsnormen på dette området utover den utviklingen man ellers også ville hatt. Endringen fra 2001 og den utvikling som har skjedd i rettspraksis vil med andre ord fortsatt måtte legges til grunn. Avgjørelsen om å fastholde skyldkravet slik det er i dag, skjedde med bakgrunn i departementets vurderinger, og til tross for bl.a. uttalelser fra straffelovkommisjonen og Riksadvokaten, inntok man ikke et krav om grov uaktsomhet.

Når ulykker skjer i trafikken, står man overfor enkeltskjebner på både offerets og gjerningsmannens side. På den ene siden står man overfor de pårørende til den som har mistet livet. Ofte vil det føles urettferdig om den som hadde skyld i handlingen ikke skal straffes. På den andre siden står gjerningsmannen som må bære skyldfølelsen av å ha vært skyld i en annens tap av liv. En dom for uaktsomt drap vil være en tilleggspåkjenning, som mange mener er ufortjent.

⁶² Se siste avsnitt i punkt 3.4 ovenfor i drøftelsen

⁶³ NOU 2002 s.358

⁶⁴ Ot.prp.nr.22 (2008-2009) s.196

Ved at man i den nye straffeloven fortsetter å ha krav om vanlig uaktsomhet, har man, slik jeg ser det, lagt vekt på det som må anses som det viktigste hensynet i straffeloven, vern av liv. Selv om man i vtrl. § 3 har en bestemmelse som også ville dekket uaktsomt drap i trafikken, synes det på mange måter riktig å straffe en uaktsomhet med så alvorlig utfall også etter straffeloven. Slik Høyesterett har uttalt, vil ikke lenger en hver uaktsomhet straffes etter § 239, det må foretas en samlet vurdering ut fra de konkrete forholdene i saken. For de fleste er det nok ikke faren for å bli dømt for overtredelse av § 239 som er utslagsgivende for trafikkopptreden, men ved en lovendring som hever skyldkravet er jeg enig med departementet i at det kan sende feil signaler. Stadig ser man nyhetsoppdrag som viser stygge ulykker med tragiske utfall. Det er i mange av disse tilfellene snakk om dårlige vurderinger av sjåfører. At hensynet til sjåførene skal vernes i større grad enn hensynet til liv, rimer dårlig slik jeg ser det.

Som jeg har vist til i redegjørelsen i pkt. 7, synes det fortsatt å eksistere usikkerhet rundt hvor grensen for tillatt uaktsomhet skal gå i den nåværende bestemmelsen. Med avgjørelsene som er avsagt, kan man allikevel se at ikke all uaktsomhet skal pådømmes. I alle fall har man kommet nærmere et balansepunkt som synes riktig. Skulle man innta grov uaktsomhet som skyldkrav, ville man også her stå overfor en vurdering av hva som måtte falle innenfor eller utenfor aktsomhetskravet.

I noen spesielle tilfeller, er det ikke grunnlag for å dømme på grunn av prevensjonshensynene. Domfellelser som i stor grad har stridt med folks rettferdighetssans, er hvor det er nærstående av sjåføren som har mistet livet. I ot.prp.nr. 22 (2008-2009) tar departementet til orde for at det kan være grunn til å vurdere om påtaleunntatelse er en tilstrekkelig reaksjon.⁶⁵ Slik jeg ser det er dette en løsning som vil være fornuftig. Sammen med den lempede aktsomhetsnormen, vil man etter dette kunne luke unna de tilfeller av uaktsomhet som oftest har stridt med folks rettferdighetssans og den alminnelige rettsfølelse.

⁶⁵ Ot.prp.nr.22 (2008-2009) s.197

Litteraturliste

Litteratur

Andenæs, Johs. *Alminnelig strafferett*. 4 utg. Oslo, 1997.

Andenæs, Johs. *Alminnelig strafferett*. 5 utg. Oslo, 2004.

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

Andenæs, Johs. og Kjell Andorsen. *Spesiell strafferett og formuesforbrytelsene*. Oslo, 2008.

Andenæs, Johs. *Lov og praksis om uaktsomt drap – særlig i trafikkulykker*. I: Lov og rett (1996). S. 294-305.

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

Engstrøm, Bjørn (red.). *Vegtrafikkloven og trafikkreglene, kommentarutgave*. 4.utg. Oslo, 2004.

Eskeland, Ståle. *Strafferett*. 2 utg. Oslo, 2006.

Grimstad, Tonje. *Feil å straffe for dødsulykker*. I: NRK nyheter 9. november 2008.

<http://www.nrk.no/nyheter/1.6300506> [Sisert 22.november 2009].

Hartmann, Carl Graff. *Straffbar uaktsomhet: noen problemstillinger i tilknytning til saker om uaktsomt drap*. I: Tidsskrift for Strafferett. Nr. 03 (2002). S.244-263

Matningsdal, Magnus og Anders Bratholm. *Straffeloven Kommentarutgave. 2.utg. Første del. Almindelige Bestemmelser*. Oslo, 2003.

Myhrer, Tor-Geir. *Fra riksadvokaten*. I: Tidsskrift for Strafferett. Nr. 02 (2001). S. 102-106

Torgersen, R.N og Bjørn Engstrøm. *Vegtrafikkloven og trafikkreglene: med kommentarer*. Oslo, 1998.

Lover og forarbeider

- 1902 Almindelig borgerlig straffelov (straffeloven) av 22. mai 1902 nr 10.
- 1965 Vegtrafikklov (vegtrafikkloven) av 18. juni 1965 nr 4.
- 1981 Lov om rettergangsmåten i straffesaker (straffeprosessloven) av 22. mai 1981 nr 25.
- 1986 Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler) av 21. mars 1986 nr 747.
- 1988 Lov om endringer i straffeloven, straffeprosessloven og vegtrafikkloven av 8. juli 1988 nr.70
- 2005 Lov om straff (straffeloven) av 20.mai 2005 nr 28 (ikke trådt i kraft)

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

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.22 (2008-2009). Lov om endringer i straffeloven 20.mai 2005 nr. 28 (siste delproposisjon – slutføring av spesiell del og tilpasning av annen lovgivning)

NOU 2002: 4 Ny straffelov

Besl.O.nr 88 (2008-2009) Om endringer i straffeloven

Domsregister

Rt-1936-612

Rt-1963-744

Rt-1970-1235

Rt-1980-360

Rt-1990-1021

Rt-1991-216
Rt-1992-810
Rt-1995-952
Rt-1997-1764
Rt-1999-1985
Rt-2000-1785
Rt-2000-1788
Rt-2001-115
Rt-2001-890
Rt-2002-190
Rt-2002-709
Rt-2002-1139
Rt-2002-1556
Rt-2005-586
Rt-2005-893
Rt-2007-1211
Rt-2007-1790
Rt-2008-620
Rt-2008-1258
Rt-2009-299

