

UiO : **Det juridiske fakultet**

Straffeloven § 239 (uaktsomt bildrap)

Kandidatnummer: 546

Leveringsfrist: 25.04.2015 kl. 12:00

Antall ord: 16 895



Innholdsfortegnelse

Innhold

1	INNLEDNING.....	3
1.1	Problemstilling og avgrensninger	3
1.2	Rettskildesituasjonen	3
1.3	Samfunnsmessige forhold	4
1.4	Oppbygning av oppgaven	4
2	SKYLDKRAV OG ANDRE STRAFFBARHETSVILKÅR.....	6
2.1	Forsett.....	6
2.2	Generelt om uaktsomhet	6
2.2.1	Nærmere om normen	7
2.3	Dekningsprinsippet og påregnelig årsakssammenheng	9
2.4	Uaktsomhet på andre rettsområder	9
3	PRESENTASJON AV VEGTRAFIKKLOVEN § 3 OG STRAFFELOVEN §§ 237-238.....	11
3.1	Grunnleggende om vegtrafikkloven § 3.....	11
3.2	Aktsomhetsnormen etter vegtrafikkloven § 3.....	12
3.2.1	Krav om påregnelig årsakssammenheng?	14
3.3	Straffeloven §§ 237-238.....	14
4	STRAFFELOVEN § 239	15
4.1	Straffeloven § 239 i et historisk perspektiv	15
4.2	Den konkrete skyldvurderingen etter straffeloven § 239.....	17
4.2.1	Handlingen må være uaktsom	17
4.2.2	Uaktsomheten må dekke dødsfølgen.....	19
4.2.3	Krav om årsakssammenheng	20
4.3	Rettspraksis	21
4.4	Det nærmere forholdet mellom straffeloven § 239 og vegtrafikkloven § 3.....	28
4.4.1	Ikke enhver uaktsomhet rammes	28
4.4.2	Rettspraksis.....	30
4.5	Mine betraktninger	34
5	OPPSUMMERING.....	36
5.1	Forholdets objektive karakter.....	36

5.1.1	Økt farenivå = økt aktsomhet	36
5.1.2	Spesialbestemmelser.....	36
5.1.3	Farlige punkter langs vegen.....	36
5.1.4	Krevende manøvrering	36
5.1.5	Veg og føreforhold	36
5.1.6	Lys og værforhold	37
5.1.7	Fornærmedes egen adferd.....	37
5.1.8	Teknisk svikt/ dårlig teknisk stand	37
5.1.9	Type kjøretøy.....	37
5.2	Gjerningspersonens subjektive forhold.....	37
5.2.1	Egen fysisk og psykisk helse	37
5.2.2	Manglende erfaring.....	38
5.2.3	Lokalkunnskap.....	38
5.2.4	Yrkessjåfører	38
6	FRAMTIDSUTSIKTER.....	39
7	KILDEREGISTER	40
7.1	Lover og forskrifter	40
7.2	Litteraturliste	40
7.3	Dommer	40
7.4	Offentlige dokumenter	41
7.5	Internettsider	42

1 Innledning

1.1 Problemstilling og avgrensninger

Oppgaven vil redegjøre for aktsomhetsnormen etter straffeloven § 239. Straffeloven § 239 lyder:

§ 239. 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.

Oppgaven vil omhandle uaktsomt trafikkdirap, nærmere bestemt uaktsomt drap forvoldt med motorvogn. Oppgaven vil se på de forskjellige momentene som inngår i skyldvurderingen med et sentralt fokus på aktsomhetsnormen. Det vil være grensedragningen straffbar uaktsomhet nedad mot den tillatte risiko som vil bli gjenstand for undersøkelse. De grovere uaktsomhetstilfellene og den bevisste uaktsomhet oppad mot forsettets nedre grense vil ikke bli behandlet.

1.2 Rettskildesituasjonen

Domstolenes anvendelse av straffeloven § 239 har i all hovedsak dreid seg om uaktsomme bildrap. Normen for forsvarlig opptreden er et lovanvendelsesspørsmål og vil alltid kunne prøves av Høyesterett. Det foreligger en rekke dommer som uttaler seg om normen og rettstilstanden er i det vesentlige trukket opp av Høyesterett.

Det finnes også noe forarbeid og da spesielt i forbindelse med de endringene som bestemmelsen har gjennomgått. Ved lovendring i 2001 ble aktsomhetsnormen for bildrap endret.¹ I motivene til lovendringen blir det redegjort for den nye aktsomhetsnormen.² Likevel er ikke motivene egnet til å si så mye mer om hvor grensene skal trekkes i det enkelte tilfellet. Høyesterettsdommer med dens konkrete behandling og prejudikatverdi vil derfor være den klart viktigste rettskilden ved fastsettelsen av aktsomhetsnormen etter straffeloven § 239.

Et omfattende rettskildemateriale setter begrensninger på antall dommer som vil bli gjennomgått. Oppgaven vil som en konsekvens av dette konsentrere seg om høyesterettsdommer som prøver lovanvendelsen under skyldspørsmålet. Straffeutmålingsdommer og kjennelser vil også kunne si noe om normen, men inngår her i et mindre utvalg. Ordbegrensningen medfører altså at langt fra alle domstoluttalelser vedrørende aktsomhetsnormen for uaktsomt bildrap vil bli behandlet.

¹ LOV-2001-06-15-64

² Ot.prp.nr.46 (2000-2001)

1.3 Samfunnsmessige forhold

Det finnes ca. 3 000 000 biler i Norge i dag.³ Til sammen kjøres det omlag 44 000 millioner kilometer på norske veier hvert år.⁴ Tatt dette i betraktning er det relativt få som omkommer i trafikken i Norge, i alle fall om man sammenlikner seg med andre europeiske land.⁵ Trenden er også at antallet omkomne per år gradvis går nedover. Antallet drepte i trafikken lå på rundt 300 dødsfall per år ved årtusensskifte mot 150 til 200 de siste par årene.⁶

Ett dødsfall i trafikken er uansett ett for mye. Formelt vedtok Stortinget i forbindelse med behandlingen av nasjonal transportplan for 2002-2011 en visjon om null drepte i trafikken.⁷ Det er på det rene at antallet kjørte kilometer totalt sett øker hvert år, men trolig på grunn av de strenge opplæringskravene⁸, stadig sikrere bilene og bedre veiene er trenden på antall drepte nedadgående. Om straffbarheten generelt eller aktsomhetsnormen spesielt har innvirkning på antallet drepte i trafikken vil ikke oppgaven forsøke å gi noe svar på.

Likevel skal det kort nevnes at årsaken til at en bestemt type handling er gjort straffbar er fordi handlingen anses straffverdig. Handlingens straffverdighet belager seg dessuten på graden av skyld. For uaktsomme handlinger vil straffverdigheten være mindre og dette gjenspeiles i strafferammene.

Prevensjonshensyn står også sentralt ved avgjørelsen om en handling skal gjøres straffbar eller ikke. Ved forsettlig handlinger vil nettopp straffetrusselen kunne være motivasjon for ikke å begå handlingen. Ved uaktsomme handlinger vil ikke dette hensynet gjøre seg like gjeldende, men på den annen side vil kunnskapen om straffetrusselen kunne virke oppdragende ved at den påvirker vår adferd på et gitt livsområde.

Trafikk er i dagens moderne samfunn et viktig virkemiddel for å få «hjulene» til å gå rundt. Motorvogner er uunnværlige og med dens utbredelse og store skadepotensiale kommer myndighetenes behov for å påvirke vår adferd i form av bl.a. lovgivning.

Det kan derfor sluttet at straffeinstituttet i alle fall bygger på en presumsjon om at den virker preventiv.

1.4 Oppbygning av oppgaven

Oppgaven vil innledningsvis ta for seg strafferettslig uaktsomhet på et generelt grunnlag. Uaktsomhet som skyldkrav kan forankres i en grunnleggende lære. En gjennomgang av denne har den hensikt å gi leseren en mer helhetlig forståelse og gjør overgangen til den konkrete behandlingen i straffeloven § 239 mer håndterbar.

Ved uaktsomt bildrap kan straffeloven § 239 anvendes i konkurrans med vegtrafikkloven § 3. På grunn av bestemmelsenes sammenfallende anvendelsesområde vil ikke oppgaven kunne besvares tilfredsstillende uten en nærmere behandling av vegtrafikkloven § 3. Det overordnede forholdet mellom straffeloven § 239 og vegtrafikkloven § 3 får derfor en kort omtale før vegtrafikkloven § 3 behandles isolert.

³ Tall fra Statistisk sentralbyrå (SSB) per 31. desember 2013

⁴ SSB

⁵ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/observatory/trends_figures.pdf

⁶ SSB

⁷ St.meld. nr. 46 (1999-2000)

⁸ Trafikkopplæringsforskriften - FOR-2004-10-01-1339

Før straffeloven § 239 får sin konkrete behandling vil jeg oppsummere rettstilstanden i et historisk perspektiv. En historisk vinkling er helt nødvendig med tanke på den utviklingen bestemmelsen har hatt frem til i dag. Straffeloven § 239 er endret flere ganger gjennom tidene. Ved å kjenne til historien bak bestemmelsen vil en ikke bare få innsikt i hvorfor bestemmelsen ble endret. Den er også egnet for forståelsen av den nærmere avgrensningen mellom straffbar uaktsomhet og den tillatte risiko slik den er i dag.

De konkrete vilkårene etter straffeloven § 239 blir behandlet først et stykke ut i oppgaven da dette anses mest hensiktsmessig. I denne delen av oppgaven inngår ikke bare kravet om en uaktsom handling, men også hvilke elementer skylden må dekke. I tillegg vil kravet om adekvat og påregnelig årsakssammenheng bli behandlet.

Dernest vil jeg ta for meg rettspraksis som sier noe konkret om aktsomhetsnormen i ulike situasjoner.

Uaktsom kjøring med døden til følge kan være straffbar etter vegtrafikkloven § 3 men nødvendigvis ikke etter straffeloven § 239. Dette fordi det kreves en større grad av bebreidelse for domfellelse etter strl. § 239 enn vtrl. § 3. Som en følge av dette vil den nærmere bindingen mellom bestemmelsene bli behandlet. Dette gjøres mot slutten i et eget kapittel da forutgående kapitler anses grunnleggende for denne forståelsen. Forarbeider og relevant rettspraksis inngår som en vesentlig del i dette kapitlet.

Avslutningsvis vil jeg oppsummere momenter ved aktsomhetsnormen.

2 Skyldkrav og andre straffbarhetsvilkår

2.1 Forsett

For å kunne dømmes til straff må fire hovedvilkår være oppfylt. Man må som første grunnleggende vilkår ha overtrådt gjerningsbeskrivelsen i et straffebud.⁹ Derneft må det ikke foreligge straffefrihetsgrunner.¹⁰ Disse to kravene blir gjerne omtalt som de objektive vilkårene for straff.

Videre må gjerningspersonen være tilregnelig¹¹ og ha utvist tilstrekkelig skyld. Disse omtales som de subjektive vilkårene for straff.

Det alminnelige utgangspunkt og det bærende skyldkravet i strafferetten er at gjerningspersonen må ha utvist forsett for å kunne dømmes for en straffbar handling.¹² Forsett forekommer i flere nivåer. Den klareste grad foreligger når gjerningspersonen finner det sikkert eller overveiende sannsynlig at alle elementene i gjerningsbeskrivelsen er oppfylt eller vil inntre. Hvor gjerningspersonen har hatt den hensikt å begå en straffbar handling men anser følgen som liten, taler man også om forsett.¹³ Det laveste nivå omtales gjerne som *dolus eventualis* eller den positive innvilgelsesteorien.¹⁴

Felles for alle disse gradene av forsett er at det er utvist en form for viten og vilje. Hvor en person har forvoldt en annen persons død er de objektive vilkårene i strl. § 233 oppfylt. Har man derimot på forhånd ikke hatt noen tanker om dette, har man heller ikke utvist forsett og den subjektive skyld mangler.

Likevel vil man kunne dømmes for drap selv om man ikke har utvist forsett. Det følger av straffeloven § 239 at skyldkravet her bare er uaktsomhet og innebærer at man kan straffes for å ha forvoldt en annen persons liv uten å ha hatt noen vilje til det.

2.2 Generelt om uaktsomhet

Man skiller hovedsakelig mellom tre grader av uaktsomhet; liten, simpel og grov. Hvor ordlyden i straffebudet fordrer at man har handlet «uaktsomt» vil den simple uaktsomhet være gjenstand for tolkning. Simpel uaktsomhet blir også omtalt som alminnelig eller vanlig uaktsomhet.

I enkelte straffebestemmelser kreves det grov uaktsomhet¹⁵, mens det i andre sammenhenger vil være tilstrekkelig å ha utvist liten uaktsomhet.¹⁶ Som det vil fremgå av oppgaven ligger skyldkravet for uaktsomt bildrap etter straffeloven § 239 et sted mellom simpel og grov uaktsomhet, men denne skyldgraden har ingen egen betegnelse.¹⁷

Når man beskriver graden av uaktsomhet brukes det gjerne en bevisst terminologi. Ved overtredelser av straffebud som fordrer simpel uaktsomhet blir spørsmålet om han eller hun burde¹⁸ innsett

⁹ Grunnloven § 96 første ledd

¹⁰ Nødshandlinger og samtykke som de vanligste

¹¹ Straffeloven §§ 44 og 46

¹² Straffeloven § 40

¹³ Eskeland s. 293 flg.

¹⁴ Rt-1991-600

¹⁵ Straffeloven § 192 in fine

¹⁶ Straffeloven § 43 (forhøyet straff ved uforsettlig følger)

¹⁷ Etter mine undersøkelser

¹⁸ Rt-2009-299 (22)

muligheten av at man handlet i strid med gjerningsbeskrivelsen¹⁹ eller at den følge straffebudet beskriver vil kunne inntre.²⁰ Ved liten uaktsomhet blir spørsmålet om han eller hun kunne innsett muligheten av en følge.²¹ Ved grov uaktsomhet spør man gjerne om han eller hun måtte forstå eller innse muligheten av at hans handling kunne medføre en type følge.

Da skyldkravet for uaktsomt bildrap ligger et sted mellom simpel og grov uaktsomhet kunne man tenkt seg til at man også uttrykte dette på en særegen måte, f.eks. som «klart burde» e.l. Dette er ikke tilfellet og uttrykksmåten er som for simpel uaktsomhet.

Videre skilles det mellom bevisst og ubevisst uaktsomhet. Ubevisst uaktsomhet foreligger når man ikke tenker på at det man gjør er farlig. Hvor noen tar en bevisst risiko men håper eller tror at risikoen ikke vil realiseres, foreligger derimot bevisst uaktsomhet. Sagt på annen måte er den ubevisste uaktsomhet fravær av oppmerksomhet mens den bevisste uaktsomhet mangel av hensynsfullhet.²²

Som eksempel kan nevnes en jeger som skal flytte våpenet fra bærende posisjon til anleggstilling. I denne prosessen sveiper han våpenets pipe forbi jaktkameratene. Den farlige handlingen er bevisst. Grunnen til manøveren er at siktemidlene kommer i raskere posisjon og sjansen for treff øker betraktelig. Uheldigvis trekker han av litt for tidlig og blyhagl treffer jaktkameraten. Jegeren har ikke hatt noe ønske om å en slik type skade, tvert imot. Jegeren handlet her bevisst uaktsomt. Dersom jegeren i sin oppspilthet ikke tenkte på jaktkameraten i det hele tatt, er derimot uaktsomheten ubevisst.

Den bevisste uaktsomhet er ikke nødvendigvis mer klanderverdig eller mer farlig enn den ubevisste uaktsomhet. Derimot vil den grovere uaktsomhet være mer klanderverdig enn den simple uaktsomhet. Ved grov uaktsomhet må det foreligge en kvalifisert klanderverdig opptreden som foranlediger sterk bebreidelse for mangel på aktsomhet jf. Rt. 1970 s. 1235 og senere rettspraksis.

2.2.1 Nærmere om normen

Hva uaktsomhet er gir ordlyden liten veiledning om. Uaktsomhet er en rettslig standard og dens nærmere meningsinnhold må søkes i andre rettskilder.

Det finnes ingen definisjon av uaktsomhet i straffeloven. Det alminnelige utgangspunkt og målestokk som er anført i bl.a. juridisk teori og rettspraksis er at uaktsomhet foreligger når *«den handlende ikke har opptrådt som en kyndig og omtensom person ville ha gjort»*.²³

Straffeloven 2005 operer derimot med sin egen legaldefinisjon av uaktsomhet. Det heter etter § 23 første ledd at den som handler i strid med kravet til forsvarlig opptreden på et område, og som ut fra sine personlige forutsetninger kan bebreides, er uaktsom. Loven har ikke trådt i kraft på de fleste områder, men legaldefinisjonen viderefører gjeldende rett.²⁴

Etter en alminnelig språklig forståelse av ordlyden er det to vilkår som må være oppfylt. For det første må handlingen objektivt sett fravike forsvarlig opptreden. Dernest må det være grunnlag for bebreidelse.

¹⁹ Handlingsdelikter

²⁰ Følgedelikter

²¹ Straffeloven § 43

²² Andenæs s. 244 (2005)

²³ Andenæs s. 243 (2005)

²⁴ Ot.prp.nr 90 (2003-2004) s. 426, Rt-2013-312 (14)

At man taler om en handling, kan lede en inn på at det må foreligge en aktiv handling. Det er uansett ikke tvilsomt at en uaktsom handling kan bestå av en unnlattelse. Unnlattelsen kan være bevisst, men også et resultat av manglende tanke om nødvendigheten av å handle. Som eksempel kan man se for seg oppføring av et hus. Bygningssjefen har ikke sikret området på tilstrekkelig vis og barn tar seg inn på byggeplassen. Ved lek faller ett barn ned i et gravehull og skader seg. Uaktsomheten består her i en unnlattelse av å sikre området. Har bygningssjefen tatt en sjanse i håp om at det går bra, er uaktsomheten bevisst. Er det en forglemmelse, er uaktsomheten ubevisst.

Hva som er forsvarlig opptreden på et område må vurderes ut fra gitte objektive holdepunkter. Ved befatning av farlige gjenstander som f.eks. sprengstoff og skytevåpen eller ved bruk av motorvogn vil normen være strengere enn på områder hvor aktiviteten i utgangspunktet er triviell og ikke representerer stor fare. Hvor aktiviteten er regulert gjennom lovgivning, rettspraksis, sedvaner eller sikkerhetsbestemmelser vil disse også kunne speile kravet til forsvarlig opptreden. Likeledes kan uformelle regler være retningsgivende jf. Rt. 1989 s. 1372 hvor en slalåmkjører ikke hadde opptrådt i tråd med såkalte skivettregler. Hvor grensen går vil altså variere.

Når man sier at normen er objektiv er det ikke avgjørende hva personen selv mener er forsvarlig opptreden. Derimot vil personens egne forutsetninger (subjektive forhold) være med i vurderingen av om det foreligger tilstrekkelig bebreidelse.

Subjektive forhold som kan tilregnes personen er ikke uttømmende, men f.eks. modenhet, intelligens, alder, utdanning, kunnskap, helse og erfaring på området vil kunne inngå i denne vurderingen. På den annen side vil det ikke være rimelig å se mildere på personer som har rykte på seg for å være kronisk rotete, distre, spontan, hissig eller risikosøkende. Ved selvforskyldt beruselse skal gjerningspersonen bedømmes som om han var edru.²⁵

Hvorvidt det skal legges vekt på individuelle egenskaper vil i realiteten bero på om det er rimelig å ta de i betraktning eller ikke. Subjektive forhold som gjerningsmannen «ikke kan for» vil derfor rimeligvis ikke bli tatt i betraktning.²⁶ Ved manglende forutsetninger vil det videre være sentralt om det er gjort tilstrekkelig for å kompensere for disse. Hvilket livsområde man befinner seg på vil også her kunne få betydning. På områder som krever en særlig kyndighet vil det kunne være uaktsomt å innlate seg på virksomheten i seg selv.²⁷

For å illustrere uaktsomhet i praksis kan man se for seg en kjemiker i et laboratorium. Til daglig blander han stoffer og kjenner godt til deres egenskaper og reaksjonsmønstre. I et eksperiment for sine elever blander han x og y. Kombinasjonen iverksetter en kjemisk, men helt ufarlig reaksjon. På grunn av høyt arbeidstempo denne dagen kommer han i skade for å blande x og z til tross for at emballasjene er merket. Kombinasjonen er eksplosiv og forårsaker skade på materiell og elever i umiddelbar nærhet.

Kjemikeren blandet her feil fordi han var i helt andre tanker. Uaktsomheten var ubevisst. Den forsiktige og forstandige kjemiker ville naturligvis vært oppmerksom for dette slik at feilen aldri ville ha skjedd. Objektivt sett har han således klart fraveket normen for forsvarlig opptreden. Kjemikeren er høyt utdannet og har kun sin egen sløvhet å legge skylden på. Dette kan han selv for og er derfor å bebreide.

I et annet eksempel skal turnuslegen operere en betent blindtarm. Operasjonen er rutinemessig og kandidaten er under opplæring/ veiledning. For kandidaten er likevel operasjonen utfordrende og

²⁵ Straffeloven § 42 (3)

²⁶ Andenæs s. 248 (2005)

²⁷ Andenæs s. 249 (2005)

teknisk krevende da det er første gangen han utfører et slikt inngrep. Han er fokusert og gjør så godt han kan, men kommer i skade for å snitte deler av den friske tarmen. For den fast ansatte kirurg ville et slikt uhell vært uaktsomt, men tatt kandidatens manglende erfaring i betraktning var dette noe han trolig ikke kunne bebreides.

2.3 Dekningsprinsippet og påregnelig årsakssammenheng

Har man fraveket en norm og man kan bebreides har man handlet uaktsomt. For å kunne straffes for uaktsomme handlinger kreves det likevel noe mer. Ved overtredelse av et straffebud må skylden omfatte alle elementer i gjerningsbeskrivelsen. Dette omtales også som dekningsprinsippet og er et grunnleggende strafferettslig prinsipp. Prinsippet er lovfestet og kommer til uttrykk i straffeloven § 42 første ledd. Etter bestemmelsens annet ledd vil uvitenhet som i seg selv er uaktsom også straffes når uaktsomt lovbrudd er straffbart.

Eksempelvis er det et vilkår for straff etter strl. § 238 at det har oppstått betydelig skade²⁸. Om skylden omfatter «betydelig skade» beror på om gjerningspersonen burde innsett muligheten for at hans handling eller mangel på handling kunne medføre nettopp *en eller annen form*²⁹ for betydelig skade på person. Har gjerningspersonen handlet uaktsomt men likevel ikke burde innsett muligheten for betydelig skade, er derimot ikke vilkåret dekket av skylden.

Hvor loven knytter rettsvirkninger til et årsaksforhold vil det også bli spørsmål om årsakssammenheng foreligger. Spørsmålet må løses som et ledd i tolkningen av det enkelte straffebud. Sammenhengen mellom den ulovlige handlingen og følgen må også være rimelig, adekvat og påregnelig. Vilkåret er så vidt omtalt nedenfor og blir nærmere behandlet i kapittel 4.2.3.

2.4 Uaktsomhet på andre rettsområder

Uaktsomhet som skyldkrav er velkjent også på andre områder enn i strafferetten. I skadeserstatningsretten må fire (fem) vilkår være oppfylt for at det skal kunne konstateres erstatningsansvar. Det må for det første være voldt en skade hvor det er oppstått et økonomisk tap. Den som har påført dette økonomiske tapet må videre ha utvist subjektiv skyld. Dernest kreves det årsakssammenheng mellom handlingen og skaden. Tilslutt må skaden være en adekvat følge av den skadevoldende handling.

Culpanormen tar utgangspunkt i hva som rimeligvis bør kunne forventes av en innsiktsfull og normalt forstandig person som opptrer på det aktuelle området.³⁰ Utgangspunktet synes således likt på de to rettsområdene. Erstatningsretten bygger dog på andre hensyn enn strafferetten, nemlig hensynet til gjenoppretting og prevensjon.³¹

I Rt. 2013 s. 312 uttales det at «*særlig ved det strafferettslige uaktsomhetsansvar for skade på person eller ting kreves det en noe større grad av uaktsomhet enn det som kreves for å utløse et sivilrettslig erstatningsansvar. Strafferettslig er det «de mere kvalificerede Tilfælde af Ligegyldighed, Letsindighed eller Tankeløshed» som rammes, jf. Straffelovkommisjonens utkast 1896 side 62 og Andenæs, Alminnelig strafferett, 5. utgave ved Matningsdal og Rieber-Mohn, side 245-246. I forarbeidene til straffeloven 2005 er det uttrykt slik i Ot.prp.nr.90 (2003-2004) side 427: «En noe*

²⁸ Straffeloven § 9

²⁹ Rt-2010-785 (30)

³⁰ Lødrup s. 131, Bonus pater familias

³¹ Lødrup s. 107

klanderverdig opptreden som foranlediger bare liten bebreidelse for mangel på aktsomhet, er ikke straffbar.»»

Det synes sikkert at normene for ansvarlig opptreden ikke behøver å være sammenfallende i erstatningsretten og strafferetten.³² I tilfeller hvor en straffbar uaktsom handling også medfører økonomisk tap hos skadelidte vil dette kunne komme på spissen. I denne sammenheng skal nevnes at beviskravene også er forskjellige i de to relasjonene.

Kravet om årsakssammenheng i erstatningsretten tar utgangspunkt i betingelseslæren som går ut på at det ikke foreligger ansvar dersom man tenker den ansvarlige bort og ser at skaden likevel ville inntruffet. I Rt. 1992 s. 64 ble det uttalt at *«årsakskravet mellom en handling eller unnløstelse og en skade er vanligvis oppfylt dersom skaden ikke ville ha skjedd om handlingen eller unnløstelsen tenkes borte. Handlingen eller unnløstelsen er da en nødvendig betingelse for at skaden inntreffer»*.

Norsk strafferettslig teori legger betingelseslæren med enkelte unntak til grunn jf. Lødrup s. 363.

Kravet om adekvans eller påregnelighet er en slags sikkerhetsventil mot ansvar hvor følgen har et mer tilfeldig, fjernt eller avledet preg og ligger utenfor hva en kan regne med. Normen er objektiv og tar utgangspunkt i hva den innsiktsfulle og forstandige person burde ha sett.³³

Selv om vilkårene for skyld tar utgangspunkt i flere av de samme momentene, er det viktig å være klar over at de ulike hensynene og formålene bak retten gjør at vilkårene i erstatningsretten og strafferetten kan ligge i forskjellige nivåer.

³² Andenæs s. 119 (2011)

³³ Lødrup s. 374

3 Presentasjon av vegtrafikkloven § 3 og straffeloven §§ 237-238

Hvor en og samme handling rammes av flere straffebud oppstår spørsmålet om bestemmelsene kan anvendes ved siden av hverandre. Det klare utgangspunkt er at ingen skal straffes mer enn en gang for et straffbart forhold. Hvis bestemmelsene rammer ulike sider av handlingen kan likevel flere straffebud anvendes i konkurrans.

I tilfeller hvor det er en fornærmet og allmenne interesser er krenket vil det alltid være tale om flere straffbare forhold.³⁴

Rt. 1980 s. 360 drøfter spørsmålet om rettens kompetanse til å dømme for uaktsomt bildrap etter straffeloven § 239 hvis påtalemyndigheten kun har tatt ut tiltale for overtredelse av vegtrafikkloven § 3.

Førstvoterende uttaler med støtte fra flertallet at «vegtrafikklovens § 3, som er den sentrale bestemmelsen i tiltalebeslutningen, tar sikte på å skape trygghet og orden i trafikken. Når det sies at enhver skal ferdes varsomt i trafikken slik at det ikke voldes skade, er den også et vern mot personskade. Påbudet har dog ikke primært karakter av en bestemmelse til vern av private interesser, og det gis ingen fornærmet i straffeprosessuell forstand.

Dommen gjør det klart at vegtrafikkloven § 3 og straffeloven § 239 rammer forskjellige sider av handlingen. Retten kan derfor ikke dømme for uaktsomt drap dersom påtalemakten kun har tatt ut tiltale for overtredelse av vegtrafikkloven § 3. Bestemmelsene har altså ulike strafferettslige siktemål og verner forskjellige interesser hvilket betyr at de kan anvendes ved siden av hverandre.

3.1 Grunnleggende om vegtrafikkloven § 3

§ 3. Grunnregler for trafikk.

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.

Vegfarende skal også vise hensyn mot dem som bor eller oppholder seg ved vegen.

Vegtrafikkloven § 3 er grunnregelen for all trafikk. Hvem som er omfattet av bestemmelsen ser man ved å lese lovens §§ 1 og 2 i sammenheng. Den gjelder ikke bare for motorvogner, men også annen type ferdsel.

Som det fremgår av lovteksten er den et handlings, fare og skadedelikt. Den rammer altså ikke bare tilfeller hvor det har oppstått en dødsulykke, men også situasjoner med personskade og materielle skader. Vegtrafikkloven § 3 rekker likevel mye lengre. Den anvendes også i situasjoner hvor det faktisk har oppstått en faresituasjon eller hvor en faresituasjon lett kunne ha oppstått. Hvor annen trafikk har blitt unødig hindret eller forstyrret ser vi også at bestemmelsen kommer til sin rett. Bestemmelsen favner altså meget vidt og normerer praktisk talt all ferdsel i trafikken.

Overtredelse er en forseelse. Dette fremgår eksplisitt av vtrl. § 31 første ledd tredje punktum og straffene er fengsel i inntil ett år. Skyldkravet er uaktsomhet og hva som nærmere kreves sier bestemmelsen noe om.

³⁴ Eskeland s. 252

3.2 Aktsomhetsnormen etter vegtrafikkloven § 3

Etter en alminnelig språklig forståelse av ordlyden skal man være konsentrert og oppmerksom jf. «aktpågivende». Det kreves også at man opptrer varsomt og forsiktig hvilket innebærer at man må tilpasse seg omgivelsene med de trafikk- og føreforholdene som gjør seg gjeldende. Endelig ligger det et krav til at man skal vise hensyn.

Forarbeidene til loven sier lite konkret om hvilken aktsomhet som kreves etter § 3. Det følger riktignok av Innst.O.nr.XV (1964-1965) på side 6 under kommentar til § 3 at «...med den stadig økende trafikk på våre veger må det av hensyn til trafikksikkerheten være et ufravikelig krav at alle trafikanter er kjent med og retter seg etter denne trafikkens grunnregel.»

Det er ikke mye å hente fra forarbeidene til loven foruten at lovgiver allerede da syntes å finne kjøring med motorvogn som risikofylt. Derimot foreligger det en rikholdig rettspraksis og juridisk litteratur. I vegtrafikkrett 11. utgave s. 48 av Leif N Olsen sies det om aktsomhetvurderingen at man «i den konkrete sak må en se om vedkommende kan bebreides i forhold til en normalt kyndig og omtenkksom persons atferd». I Engstrøms kommentarutgave brukes terminologien «forstandig og forsiktig trafikanter». ³⁵ Liknende formulering finner vi i den alminnelige strafferetten og erstatningsretten.

De aller fleste gjør seg skyldige i uaktsom kjøring fra tid til annen. Normen for aktsom opptreden for motorvognførere tar alltid utgangspunkt i en idealadferd og ikke hva folk flest eller en gjennomsnittsperson ville ha gjort i en tilsvarende situasjon. ³⁶

Det er likevel ikke mulig å si så mye mer konkret om hva som kreves av en sjåfør eller andre som ferdes i trafikken. For hva ville en normalt kyndig, omtenkksom, forstandig og forsiktig person ha gjort? Problemet, eller utfordringen, er at den er så generell og vidt utformet at den ikke sier noe konkret om den enkelte situasjon. Lovteknisk er dette en hensiktsmessig måte å utforme ordlyden på da det i praksis vil kunne oppstå et uendelig antall situasjoner som alle vil kunne prøves opp mot bestemmelsen. På den annen side er den så vag og skjønnsmessig at den vil kunne slå tilfeldig ut, men også vanskelig å vite hvor grensene skal trekkes.

Slik det fremgår av Rt. 1990 s. 661 blir aktsomhetsnormen betegnet som streng. Streng i den forstand at det stilles høye krav til en motorvognførers oppmerksomhet. Likevel er det klart at det kun er den simple uaktsomhet som rammes av loven, underforstått at den lille uaktsomhet (culpa levissima) aldri vil være straffbar i forhold til § 3. Likevel blir dette bare ord og begreper som ikke gir oss tilstrekkelig veiledning i det enkelte tilfellet.

Hensynet til motorvognens skadepotensial gjør seg gjeldende. Det livsområdet som reguleres av vegtrafikkloven taler for en streng aktsomhetsnorm. På den annen side er andre vegfarende og kjøretøy med mindre skadepotensial også omfattet av loven og dette taler for en mildere aktsomhetsnorm for de tilfellene. ³⁷

Skjæringspunktet mellom den tillatte risiko og den straffbare adferd må altså bli gjenstand for en konkret og skjønnsmessig helhetsvurdering. Alle forhold må tas i betraktning slik som vær, lys, sikt og føreforhold, trafikkforhold og situasjonens kompleksitet m.m. Det foreligger også en rikholdig rettspraksis som kan si noe mer om hva som kreves i forskjellige typer av situasjoner, slik at liknende momenter og typer adferd i stor grad vil kunne sammenliknes med hverandre.

³⁵ Engstrøm s. 60

³⁶ Rt-1977-108

³⁷ Engstrøm s. 58-59

Det er også slik at vegtrafikkloven inneholder en rekke bestemmelser som kan sees på som presiseringer av vtrl. § 3, bl.a. i trafikkreglene som er gitt med hjemmel i vtrl. § 4. Dersom disse bestemmelsene er overtrådt, vil handlingen som regel også være uaktsom i relasjon til § 3.³⁸ Hvor situasjonen er særegen vil man måtte falle tilbake på idealnormen, altså hvordan en forstandig og forsiktig trafikant ville ha opptrådt i samme situasjon.³⁹

Uansett hvor streng normen i enkelte sammenhenger er, vil det på grunn av det rådende skyldkravet alltid kreves en form for klanderverdig adferd. I situasjoner hvor den forsiktige og oppmerksomme bilføreren hverken før eller under kjøring kunne ha gjort noe annerledes, er han ikke å bebreide og handlingen kan da heller ikke være uaktsom. Det er derfor under normale omstendigheter ikke uaktsomt i seg selv å kjøre bil. Hensynet mot urimelighet og hensynet til en smidig og effektiv trafikkavvikling taler for at man må kunne innrette kjøringen sin etter forholdene og ikke ta hensyn til de helt ekstraordinære og upåregnelige situasjonene som teoretisk sett kan oppstå.

Tiden føreren har hatt til å innrette seg situasjonen vil være et viktig moment i aktsomhetvurderingen. Hvor bilføreren har hatt god tid til å innrette seg stilles det større krav enn for tilfeller der føreren må reagere raskt.⁴⁰ Der føreren ikke har hatt mulighet til å bli oppmerksom på det forhold han skulle innrette kjøringen sin etter, har han heller ikke ha vært uaktsom.⁴¹

På den annen side vil subjektive forhold som kan tilregnes sjåføren ha mindre å si på trafikken område. Det skal i praksis adskillig til for å bli frifunnet på grunn av manglende personlige forutsetninger hvis den objektive feil er på det rene.⁴²

I Rt. 2001 s. 115 ble en sjåfør frikjent for overtredelse av vtrl. § 3 og strl. § 239 etter at en fotgjenger plutselig og i full fart kom ut i kjørebanen. Ulykken ble betegnet som et hendelig uhell og retten uttalte at *«det ikke var mulig for A å oppdage forulykkede i tide til å kunne forhindre ulykken. Frifinnelsen beror da ikke på uriktig anvendelse av aktsomhetsnormen, og jeg finner domsgrunnene tilstrekkelige.»*

I Rt. 1982 s. 1193 ble en bussjåfør frikjent for overtredelse av vtrl. § 3 i herredsretten etter å ha kjørt på en fotgjenger i en busslomme. Frifinnelsen ble anket, men Høyesterett forkastet den da det ikke var anvendt en for mild aktsomhetsnorm. Sjåføren hadde pliktmessig rettet oppmerksomheten mot de faremomenter som var påregnelige i den foreliggende trafikksituasjon hvorpå førstvoterende uttalte:

«... herredsretten har funnet at dødsulykken fant sted ved et ulykkelig sammentreff av uheldige omstendigheter: dårlige vær- og lysforhold, vanskelige veiforhold og en fotgjenger som med mørke klær og uten refleks befant seg i veibanen i busslommens aller ytterste kant. Herredsretten som gjennom åstedsrapporten var opplyst om at «busslommens beliggenhet er under enhver kritikk», har ut fra en vurdering av alle disse momenter ikke funnet å kunne karakterisere tiltaltes atferd som uaktsom i vegtrafikklovens forstand. Denne vurdering finner jeg ikke grunnlag for å sette til side.»

³⁸ Engstrøm s. 59, Rt-1977-684

³⁹ Engstrøm s. 60

⁴⁰ Engstrøm s. 59

⁴¹ Engstrøm s. 62

⁴² Andenæs s. 248 (2005)

3.2.1 Krav om påregnelig årsakssammenheng?

Ved overtredelse må det kunne påvises sammenheng mellom uaktsomheten og skaden, faren, hindringen eller forstyrrelsen. I praksis vil ikke dette by på problemer og spørsmålet vil alltid konsentrere seg om handlingen var uaktsom. I Rt. 1981 s. 1127 forelå det ikke påregnelig årsakssammenheng mellom uaktsomheten og påkjørselen av en fotgjenger, men sjåføren ble likevel felt da uaktsomheten uansett medførte fare for slik skade.

Etter en lovendring i 1991⁴³ skulle ikke bare den uaktsomme kjøringen som medførte skade eller fare være straffbar. Nå skulle også den abstrakte fare rammes. Det var nå altså ikke et krav om at kjøringen faktisk hadde medført en konkret fare under forutsetning av at den *kunne* ha medført fare. Lovteksten ble endret slik at det ble et krav om at enhver skal ferdes hensynsfullt, og være aktpågivende og varsom så det «ikke kan⁴⁴ oppstå fare». Det faremomentet man tillegger kjøringen må selvsagt være påregnelig.⁴⁵ Eksempelvis ulovlig høy hastighet behøver ikke være kjøring som strider imot vtrl. § 3.

Når det gjelder ruspåvirket kjøring kan det dog argumenteres for at enhver form for ruskjøring som svekker reaksjonsevnen rammes av vtrl. § 3. Kjøringen vil i det minste normalt medføre fare for sjåføren selv hvis det ikke er snakk om kjøring over svært korte avstander i lav hastighet. På den annen side vil sjåførens eventuelle toleranse kunne bli et argument mot at kjøringen faktisk medførte abstrakt fare. Problemstillingen er likevel ikke spesielt aktuell da det er egne bestemmelser som forbyr kjøring i ruspåvirket tilstand. Selv der kjøringen har medført skade og det foreligger uaktsom kjøring er det ikke gitt å benytte vtrl. § 3 i idealkonkurrens.⁴⁶ Det vil derimot være et skjerpene moment ved reaksjonsfastsettelsen.

3.3 Straffeloven §§ 237-238

For det tilfelle at en trafikkulykke medfører alvorlig eller betydelig skade vil straffeloven §§ 237 og 238 være aktuelle ved siden av vegtrafikkloven § 3. Utgangspunktet er at normen er den samme for overtredelse av strl. § 239 som for §§ 237-238.⁴⁷ Rettskilder om legemsbeskadigelse ved bruk av motorvogn vil derfor også ha interesse for bildrapene og omvendt. Dette gjelder også i forhold til de alvorlige, men ikke betydelige skadene, som subsumeres under strl. § 237.⁴⁸

Bestemmelsene er ikke behandlet videre.

⁴³ Lov av 4. juli 1991 nr. 49

⁴⁴ Min understrekning

⁴⁵ Ot.prp. nr. 61 (1989-1990) s. 4

⁴⁶ Rt-1990-194, Rt-2007-252

⁴⁷ Rt-2010-785 (20)

⁴⁸ HR-2010-2027-U, Rt-2011-83, Rt-2013-26, Rt-2014-653

4 Straffeloven § 239

§ 239. 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.

Overtredelse av straffeloven § 239 er en forbrytelse jf. strl. § 2 første ledd første punktum. Den er omhandlet i lovens del 2, altså forbrytelsesdeliktene og inngår i kapittelet om forbrytelser mot liv, legeme og helbred. Strafferammene er fengsel inntil 6 år.

Bestemmelsen kan anvendes ved ethvert uaktsomt drap⁴⁹ men oppgaven tar kun for seg aktsomhetsnormen for uaktsomt drap forvoldt med motorvogn.

4.1 Straffeloven § 239 i et historisk perspektiv

Straffeloven § 239 har gjennomgått flere lovendringer gjennom tidene. Det er retten slik den er i dag som er gjenstand for undersøkelse. Likevel anses det hensiktsmessig å gi en detaljert og kronologisk historisk fremstilling av retten slik den var før lovendringen. Et slikt perspektiv er nødvendig for å forstå rettspraksis og vil gjøre det lettere å se hvor grensene skal trekkes i dag.

Den opprinnelige § 239 lød som følger:

«Hvo som ved Uagtsomhed forvolder en andens Død, straffes med Fængsel indtil 3 Aar. Under særdeles formildende Omstændigheder kan Bøder anvendes.»

Ved søk i lovdata omhandler første høyesterettsavgjørelse om § 239 uaktsomt drap med «automobil». Anken gjelder straffeutmålingen. Selv om bestemmelsen ikke bruker «motorvogn» slik den gjør i dag, var uaktsomt drap ved bruk av motorvogn eller automobil klart nok omfattet av bestemmelsen. Bakgrunnen for den senere tilføyelsen av «motorvogn» blir behandlet nedenfor.

Rt. 1933 s. 198 omhandler anke over saksbehandlingen (uriktig rettsbelæring) i lagmannsretten. Rettsbelæringen lød som følger: *«I sin almindelighet kan man si at for at der skal foreligge straffbar uaktsomhet, maa der fra tiltaltes side være utvist et plikt- stridig eller ialfall objektivt rettsstridig forhold og under saadanne omstendigheter at han uten vanskelighet ialfall burde ha forstaatt eller innsett at saadant forhold kunde ha farlige følger. Hvorvidt saadanne følger i det konkrete tilfelle kunde være saa farlige, at døden maatte inntrede, var det ikke mulig i en saadan situasjon paa forhaand at beregne. Men det kunde heller ikke kreves mere enn hvad som var nevnt og her var situasjonen den, at tiltalte kjørte inn paa et fortau hvor der lekte barn».*

En enstemmig høyesterett sluttet seg til denne rettsoppfatningen og forstod den slik at rettsbelæringen ikke ga uttrykk for annet enn at uaktsomheten må omfatte dødsfølgen.

I flere senere saker har Høyesterett uttalt at aktsomhetsnormen etter vtrl. § 3 og strl. § 239 er den samme, se bl.a. Rt. 1963 s. 744, Rt. 1989 s. 741, Rt. 1990 s. 1021, Rt. 1991 s. 678 og Rt. 2000 s. 1788.

Med dette som utgangspunkt skulle man tro at det ville føre til et noenlunde likt antall domfellelser for overtredelse av strl. § 239 og vtrl. § 3 med dødsfølge. Dette var ikke tilfellet.⁵⁰ Årsakene er noe

⁴⁹ Når andre spesialbestemmelser ikke brukes

⁵⁰ Ot.prp. nr. 66 (1987-1988) s. 5

sammensatte, men det syntes sikkert at dekningsprinsippet⁵¹ ikke kunne forklare misforholdet alene.⁵²

Før lovendringen i 1988 ble saker etter strl. § 239 ført med lagrette (jury) i første instans. Antall frifinnelser for overtredelse av strl. § 239 og samtidig domfellelse etter vtrl. § 3 skyldtes antagelig en motvilje hos juryen til å gi tiltalte drapsstempelet.⁵³ Dette til tross for at det i flere av sakene forelå farlig og grov uaktsom kjøring.⁵⁴

Denne rettstilstanden ble aldri akseptert av påtalemyndigheten.⁵⁵ Til tross for det avsto påtalemyndigheten tiltale i saker om strl. § 239 selv om vilkårene for domfellelse formentlig var oppfylt. Denne håndhevelsespraksisen ble begrunnet med prosessøkonomiske hensyn på bakgrunn av et erfaringsgrunnlag som tilsa at juryen mest sannsynlig ville svare nei på skyldspørsmålet.⁵⁶

Få domfellelser etter strl. § 239 førte til en lovendring både i straffeprosessloven, vegtrafikkloven og straffeloven. Skyldspørsmålet skulle nå avgjøres i den gang herreds og byretten, men også ordlyden i § 239 fikk en litt annen utforming da det ble inntatt en passus om at den kommer til anvendelse når overtredelsen har skjedd med motorvogn.

En slik endring medførte klart nok ingen endring i bestemmelsens rekkevidde da det allerede var uomtvistelig at motorvogn allerede var omfattet. Det var også på det rene at lovendringen ikke medførte noen realitetsendring for aktsomhetsnormen, noe som var eksplisitt uttalt i motivene.⁵⁷ Inntakelsen av «herunder ved bruk av motorvogn» kan derfor synes nokså overflødig og unødvendig, noe som også førte til kritikk på dette punktet.⁵⁸

Lovgivers begrunnelse for ordlysendringen synes å ha vært å understreke risikoen og det ansvaret som ligger til motorvognførere, men også med formål om en skjerpet reaksjonspraksis fra påtalemyndigheten og domstolene sin side.⁵⁹

Påtalemakten og domstolene fulgte opp lovendringen i praksis og antall domfellelser for uaktsomme drap ble tredoblet etter 1988.⁶⁰

Fra for få domfellelser før lovendringen, medførte endringen i 1988 til det stikk motsatte. Etter mange sitt syn, deriblant lovgiver, var nå pendelen svingt for langt og praksisen var blitt for streng.⁶¹ Lovendringen synes altså å ha ført til riktige subsumsjoner og «korrekt» jus, men en rettspraksis som harmonerte dårlig med den alminnelige rettsoppfatningen. I det store og hele handlet det om at riktig lovanvendelse også rammet den uaktsomme kjøringen som alle førere må erkjenne at en gjør seg skyldig i fra tid til annen. Kort sagt fant påtalemyndigheten og lovgiver m.fl. det hardt å belaste en hverdagsbilist med drapsstempelet når uaktsomheten var av et øyeblikks uoppmerksomhet.⁶²

⁵¹ Straffeloven § 42

⁵² Ot.prp. nr. 66 (1987-1988) s. 10

⁵³ Ot.prp. nr. 66 (1987-1988) s. 5

⁵⁴ Ot.prp. nr. 66 (1987-1988) s. 5

⁵⁵ Ot.prp. nr. 66 (1987-1988) s. 5

⁵⁶ Ot.prp. nr. 66 (1987-1988) s. 5

⁵⁷ Ot.prp. nr. 66 (1987-1988) s. 15

⁵⁸ Ot.prp. nr. 66 (1987-1988) s. 8

⁵⁹ Ot.prp. nr. 66 (1987-1988) s. 15

⁶⁰ Ot.prp. nr. 46 (2000-2001) s. 56

⁶¹ Ot.prp. nr. 46 (2000-2001) s. 56

⁶² Ot.prp. nr. 46 (2000-2001) s. 58, s. 66

Fra å ha en lik aktsomhetsnorm i vtrl. § 3 og strl. § 239, medførte lovendringen i 2001 til en justering av normen. Intensjonen var nå at det skulle mer til, eller en sterkere grad av bebreidelse, for å dømmes for uaktsomt bildrap.

Skyldkravet gikk med dette fra vanlig simpel uaktsomhet til en noe mer kvalifisert uaktsomhet. Det må i denne forbindelse presiseres at den ikke var oppjustert til grov uaktsomhet, noe som ble funnet for risikabelt hva angår prevensjonshensyn.⁶³ Lovendringen etablerte altså et nytt aktsomhetsnivå som ikke finnes andre steder.

Selve lovendringen skjedde i form av en ordlydsendring hvor det ble inntatt en passus om at loven anvendes også når døden er forvoldt ved våpen eller på annen måte. Ordlydsendringen sier ingenting om oppjusteringen av skyldkravet og det er derfor nødvendig å kjenne til forarbeidene eller rettspraksis etter lovendringen for den som anvender retten.

Fra tilsynelatende å bli en mer kasuistisk bestemmelse ved første lovendring, ble den ved neste lovendring enda mer kasuistisk. Realiteten var likevel at den nå som alltid var ment å ramme det uaktsomme drap i prinsippet begått på en hvilken som helst måte.⁶⁴ Den siste lovendringen medførte riktignok en noe mildere norm, men da kun for uaktsomt drap forvoldt med motorvogn.

4.2 Den konkrete skyldvurderingen etter straffeloven § 239

Ved anvendelsen av et følgedelikt der skyldkravet er uaktsomhet må følgende separate vurderinger gjøres:

- Foreligger det et objektivt avvik fra forsvarlig opptreden?
- Kan han eller hun bebreides dette avviket?
- Er følgen omfattet av gjerningsmannens uaktsomhet?
- Er det påregnelig årsakssammenheng mellom en bestemt handling og den aktuelle følgen?

4.2.1 Handlingen må være uaktsom

Det første som må vurderes er hvorvidt sjåførens handling har vært uaktsom. Fordi aktsomhetsnormen tar utgangspunkt i og vurderes med henblikk på motorvogn i trafikken, blir denne vurderingen naturlig nok i stor grad den samme som anvendes i forhold til motorvognbruk og vegtrafikkloven § 3.

I aktsomhetvurderingen inngår kravet om at det må foreligge en handling som objektivt sett fraviker forsvarlig opptreden. Deretter blir spørsmålet om sjåføren kan bebreides dette avviket.

Med hensyn til disse vurderingene viser jeg først og fremst til det som er skrevet i kapittelet om aktsomhetsnormen etter vegtrafikkloven § 3. Før lovendringen i 2001 var normen etter straffeloven § 239 og vegtrafikkloven § 3 den samme jf. ovenfor, men etter lovendringen er aktsomhetsnormen noe forskjellig. Rettspraksis som sier noe om normen i vegtrafikkloven § 3 gir uansett god veiledning da de omhandler de samme momentene i aktsomhetvurderingen.

⁶³ Ot.prp. nr. 46 (2000-2001) s. 67

⁶⁴ Når ikke andre straffebud er aktuelt

Fellende eldre⁶⁵ dommer som uttaler seg om aktsomhetsnormen etter straffeloven § 239 er også relevante da de omhandler de samme momentene som er aktuelle i dag. Dommene må likevel leses kritisk med dagens norm for øye. Den nærmere distinksjonen mellom straffeloven § 239 og vegtrafikkloven § 3 omtales i kapittel 4.4.

I relasjon til strl. § 239 er det ikke tvilsomt at «*forvolder*» også retter seg mot den som unnlater å handle. Den tankeløse som ikke oppfatter fotgjengeren burde ha handlet ved å tråkke inn bremsen. På den annen side kan det argumenteres for at han handler bare ved å kjøre motorvognen. Hvilken innfallsvinkel man velger er altså underordnet. Ved medvirkningshandlinger vil spørsmålet kunne komme på spissen, men her nøyer jeg meg med å vise til Rt. 1992 s. 810 hvor domfelte ble dømt for uaktsomt drap etter å ha overlatt bilen til en han visste var påvirket av alkohol. Domfelte grep ikke inn selv om han hadde en plikt til dette da kjøringen tok en uvettig vending.

Uaktsomhetsvurderingen relaterer seg til selve kjøringen og momenter ved denne. I enkelte sammenhenger vil det riktignok kunne påvises forhold som formentlig sier noe om aktsomheten, slik som høy hastighet eller ruspåvirkning. Dersom føreren f.eks. var ruspåvirket er det besnærende å hevde at han også må ha kjørt uaktsomt.

I Rt. 1977 s. 831 ble lagmannsrettens dom opphevet da den ga uttrykk for at det ikke var nødvendig å konstatere at selve kjøringen var uaktsom, dersom det kan fastslås at det forelå kvalifisert alkoholpåvirkning.

Førstvoterende uttalte at «denne lovforståelse er uriktig. Ved avgjørelsen av om det foreligger uaktsomhet, må utgangspunktet være en vurdering av selve kjøringen sett i forhold til trafikksituasjonen, siktforholdene, kryssets beskaffenhet m.v. Hvis alkoholpåvirkning hos bilføreren ikke har gitt seg utslag i kjøring som etter en slik vurdering må anses uaktsom, kan han ikke domfelles etter straffelovens § 239 bare på grunnlag av alkoholpåvirkning.»

På den annen side vil rus i alle fall være en presumsjon for manglende aktsomhet.⁶⁶

Selv om dette er utgangspunktet, gjelder det neppe fullt ut. Enkelte ganger vil det være uaktsomt bare det å kjøre. F.eks. hvor en sjåfør under kjøring gjør alt han kan for å få best mulig oversikt, vil det i enkelte tilfeller ikke være nok noe som vil fremgå av senere omtalte dommer. Dommen kan derfor ikke tas til inntekt for at bare det å kjøre aldri vil være uaktsomt i seg selv. Kjøring i svekket tilstand (svært trøtt eller syk) vil også kunne være forhold som gjør kjøringen uaktsom i seg selv.

⁶⁵ Rettspraksis før lovendringen

⁶⁶ Hallvard Gjerde (<http://www.forebygging.no/Artikler/2011-2008/Kjoring-under-pavirkning-av-rusmidler-og-trafikkfarlige-legemidler-i-Norge/>)

4.2.2 Uaktsomheten må dekke dødsfølgen

*«Jeg tilføyer at jeg finner det klart at uaktsomhet i denne situasjonen omfatter dødsfølgen. Føreren burde innsett muligheten for at det å svinge til høyre på gang- og sykkelstien uten å undersøke om det befant seg noen tett inntil kjøretøyet på dets høyre side, kunne føre til en dødsulykke».*⁶⁷

Kravet om at uaktsomheten må omfatte dødsfølgen er forankret i straffeloven § 42:

§ 42. Har nogen ved Foretagelsen af en Handling befundet sig i Uvidenhed angaaende Omstændigheder ved denne, der betinger Strafbarheden eller forhøier Strafskylden, bliver disse Omstændigheder ikke at tilregne ham.

Saafrømt Uvidenheden selv kan tilregnes som uagtsom, kommer i de Tilfælde, hvor Uagtsomhed er strafbar, den herfor bestemte Straf til Anvendelse.

En enklere uttrykksmåte er brukt i nye straffelov av 2005 § 25:

§ 25. Faktisk uvitenhet

Enhver skal bedømmes etter sin oppfatning av den faktiske situasjonen på handlingstidspunktet.

Er uvitenheten uaktsom, straffes handlingen når uaktsomt lovbrudd er straffbart.

Skylden må altså omfatte alle de objektive elementene i gjerningsbeskrivelsen, også dødsfølgen.

I Rt. 1963 s. 744 uttaler en enstemmig Høyesterett at *«for domfellelse etter § 239 i trafikksaker må det - på bakgrunn av regelen i straffelovens § 42 annet ledd - kreves noe mer enn uforsiktig kjøring, det må spesielt kunne tilregnes bilkjøreren som uaktsomhet (grov eller mindre grov) at han ikke regnet med den mulighet at kjøringen kunne føre til dødsulykke. Et tilsvarende krav kan ikke oppstilles i relasjon til den omhandlede bestemmelse i motorvognloven, da domfellelse etter denne ikke forutsetter noen inntrådt skade i det hele tatt, langt mindre dødsulykke.»*

Med dette ser man et hovedskille mellom skyldkravet etter vegtrafikkloven § 3 og straffeloven § 239. Realiteten innebærer at man uaktsomt kan forvolde en annen persons liv ved bruk av motorvogn uten å bli dømt for uaktsomt drap. Like sikkert er det at den samme handlingen rammes av vegtrafikkloven § 3, da sistnevnte bestemmelse ikke krever uaktsomhet med hensyn til dødsfølgen.

Gode grunner taler for at det skal lite til før det foreligger uaktsomhet med hensyn til dødsfølgen. Når man setter seg i en motorvogn med dens skadepotensial vil man nesten alltid være klar over hvilke farer kjøringen kan medføre. Det er derfor ikke vanskelig å tenke seg til at enhver uforsvarlighet i trafikken kan få fatale konsekvenser. På den annen side ville et slikt utgangspunkt ledet mot et objektivt ansvar, noe som lett ville blitt urimelig strengt.

I Rt. 1991 s. 678 ble en sjåfør frifunnet i herredsretten for uaktsomt drap, men påtalemyndigheten anket over lovanvendelsen. Høyesterett sluttet seg til underdomstolen med den begrunnelse at *«selv om kjøring av motorvogn generelt kan sies å inneholde et faremoment som gjør at uaktsomhet lett kan føre til en alvorlig ulykke, er det ikke slik at enhver uaktsomhet i trafikken med dødsulykke til følge, vil rammes av straffeloven § 239.»* Nøyaktig den samme uttalelsen ble gjengitt i Rt. 2000 s. 1788

⁶⁷ Rt-2008-1258

Det skal således noe mer til for at man burde innsett muligheten av at kjøringen kunne medføre dødsfølge enn at kjøringen kunne medføre skade eller fare for skade. Vurderingen av sjåførens aktsomhet med hensyn til dødsfølgen er en subjektiv vurdering.⁶⁸

4.2.3 Krav om årsakssammenheng

Straffeloven § 239 er et følgedelikt. Følgen som her er døden, må ha sammenheng med uaktsom bruk av motorvogn. Med dette foreligger det et krav om årsakssammenheng. Hva som ligger i begrepet årsakssammenheng blir en tolkning av vilkåret «forvolder».

Utgangspunktet i norsk rett er betingelseslæren som går ut på at enhver nødvendig betingelse er å betrakte som årsak.⁶⁹ I praksis kan man spørre seg om følgen ville ha inntrådt dersom handlingen ikke var uaktsom. Dersom dette besvares bekreftende, foreligger ikke årsakssammenheng i lovens forstand.

Som illustrasjon kan man tenke seg en sjåfør blant fotgjengere i tettbebygd strøk som konsentrerer sin oppmerksomhet om noe uvedkommende for kjøringen, f.eks. noe i baksetet eller sin mobiltelefon. Kjøringen er åpenbart uaktsom og sjåføren burde klart innsett muligheten av at kjøringen kunne forårsake en dødsulykke. Dersom det samtidig lander en fallskjermhopper rett foran bilen som det ikke var mulig å oppdage og som dør på grunn av sammenstøtet, foreligger det her ingen sammenheng mellom sjåførens uaktsomhet og den tragiske følgen.⁷⁰ Døden ville ha inntruffet selv om man tar den uaktsomme handlingen bort. Her blir det rett og slett urimelig å tale om uaktsom forvoldelse av en annens død.

4.2.3.1 Årsakssammenhengen må være adekvat

I kravet om årsakssammenheng ligger det også et vilkår om at den må være adekvat og påregnelig. Kravet om adekvans innebærer for det første at handlingen må ha en viss generell farevoldende evne. For det annet må risikoen ha realisert seg på en noenlunde normal måte.⁷¹ Det først vilkåret har liten selvstendig betydning da subjektiv skyld (uaktsomhet) uansett er en forutsetning for ansvar.

Det andre vilkåret skal fungere som en sikkerhetsventil mot de fjerne følgene og kan illustreres slik: Eksemplet tar utgangspunkt i det ovenfor. Denne gangen kjører derimot sjåføren på et barn som krysser et gangfelt. Sjåføren burde klart innsett muligheten av at kjøringen kunne medføre en dødsfølge, men denne gangen er fornærmede svært heldig og brekker bare lillefingeren. Et par dager senere pådrar fornærmede seg en infeksjon i fingeren som fører til at han omkommer. Legger man betingelseslæren alene til grunn er det utvilsomt årsakssammenheng mellom uaktsomheten og dødsfølgen. Den lille gutten ville ikke brukket fingeren dersom sjåføren hadde kjørt aktsomt. Spørsmålet her blir om følgen har realisert seg på en normal og forventet måte. I dette tilfellet er det rimelig å hevde at risikoen ved handlingen har realisert seg på en ytterst fjern og indirekte måte og at følgen således er upåregnelig. Selv om utviklingen i og for seg ikke gjør sjåførens handling mindre straffverdig, vil domfellelse trolig stride imot en alminnelig oppfatning av hva vi betegner som et drap.

Tolkningen av «forvolde» innebærer altså et krav om adekvat og påregnelig årsakssammenheng. Hvorvidt det foreligger påregnelig årsakssammenheng er en objektiv vurdering.⁷²

⁶⁸ Hartmann s. 247

⁶⁹ Andenæs s. 127 (2005)

⁷⁰ Eksempelet har sin inspirasjon fra Hartmanns artikkel s. 247

⁷¹ Andenæs s. 132 (2005)

⁷² Hartmann s. 247

Årsakssammenhengen er også upåregnelig dersom følgen ikke har noen sammenheng med det farlige ved handlingen. For at skaden skal omfattes av ansvaret må den ligge i farens retning.⁷³

Et praktisk eksempel fra vegtrafikken kan illustreres med Rt. 1995 s. 668 hvor fører av en personbil skulle kjøre forbi tre andre biler. Han ble i lagmannsretten dømt for overtredelse av vegtrafikkloven § 3 men frifunnet for uaktsomt drap. Påtalemyndigheten anket for den frifinnende del men Høyesterett forkastet den.

Under forbikjøringen svingte plutselig den første av de tre bilene til venstre for å kjøre av på en avkjøring. I det bilen svingte, oppstod det sammenstøt mellom tiltaltes bil og den svingende bilen. Føreren av den svingende bilen omkom. Det kunne ikke bevises at tiltalte tidligere burde blitt oppmerksom på at forulykkede forberedte en venstresving i så god tid at ulykken kunne ha vært avverget.

Høyesterett forstod lagmannsrettens domspremisser dit at overtredelsen av vegtrafikkloven § 3 skyldtes at forbikjøringen av tre biler skjedde med en sikt på bare 300 meter, noe som medførte en nærliggende fare for sammenstøt med møtende trafikanter.

Det var imidlertid ikke denne faren som manifesterte seg.

Kjøringen i dette tilfellet var altså isolert sett uaktsom. Tar man så uaktsomheten bort (ingen forbikjøring) ville heller ikke ulykken inntruffet og det foreligger således årsakssammenheng. Ulykken hadde derimot ingen sammenheng med det farlige ved handlingen og følgen ble derfor karakterisert som upåregnelig.

Tiltalte ble med dette å frifinne for uaktsomt bildrap.

Sett at forbikjøringen hadde skjedd med tilstrekkelig sikt, ville ikke sjåførens handling vært uaktsom overhodet. Frifinnelsen måtte da ha blitt begrunnet med at selve kjøringen ikke var uaktsom.

4.3 Rettspraksis

I det følgende vil jeg se på en rekke høyesterettsdommer som uttaler seg om lovens aktsomhetsnorm. Det vil også bli gjort kommentarer til dommene for så vidt angår hvilke vurderinger retten har foretatt.

Det skal innledningsvis nevnes at det i enkelte sammenhenger kan være vanskelige å tolke dommene. Slik det fremgår av Hartmanns artikkel i tidsskrift for strafferett⁷⁴ er det ikke alltid lett å se hvilke straffbarhetsvilkår retten knytter sine vurderinger til. Ved f.eks. frifinnelser kan det i enkelte tilfeller være vanskelig å se om retten taler om manglende dekning eller manglende påregnelig årsakssammenheng. Hvor Høyesterett er uklar vil jeg forsøke å påpeke dette. En slik analyse vil derimot ikke være gjennomgående.

I Rt. 1990 s. 562 skulle domfelte passere en buss som var i ferd med å sette av og på passasjerer. Fartsgrensen på stedet var 50 km/ t. Domfelte var oppmerksom på bussen, slapp gasspedalen og kjørte i 40 km/ t forbi bussen. Passasjen var trang og passering måtte skje helt inntil bussen uten mulighet for annen manøvrering. Hele trafikkbilde mente retten innbød i særlig grad til aktsomhet

⁷³ Andenæs s. 136 (2005)

⁷⁴ Tidsskrift for strafferett nr. 3 2002 årgang 2, Straffbar uaktsomhet

Høyesterett sluttet seg til byrettens videre vurdering om at «en forsvarlig passering av bussen måtte her skje i gangfart, om man ikke heller burde ventet til bussen var kommet i fart, hvilket også ville gitt bedre plass.»

Det hjelper altså ikke å være særskilt oppmerksom dersom man f.eks. ikke senker hastigheten eller innretter seg på annen måte slik forholdene krever. I aktsomhetvurderingen ligger det selvfølgelig at man også opptreer hensynsfullt og forsiktig slik det også kommer til uttrykk i vegtrafikkloven § 3 jf. at enhver skal ferdes «hensynsfullt og være aktpågivende og varsom».⁷⁵

I **Rt. 1990 s. 661** ser vi også et klart eksempel på dette: «Selve hendelsesforløpet, slik det er beskrevet i domsgrunnene, viser etter min mening at tiltalte enten ikke kan ha vært aktpågivende nok, slik at han ikke oppdaget syklisten i tide, eller at han må ha holdt en fart som etter forholdene har vært uforsvarlig høy. Selv om det her er tale om hastighet som under de fleste forhold ikke skulle synes høy på en veistrekning av denne standard og med en fartsgrense på 80 km/t, må farten allikevel ha vært uforsvarlig høy, dersom vær- og føreforholdene skulle ha vært så vanskelige at syklisten ikke kunne ha vært oppdaget i tide.»

Videre er det klart at man også har en plikt til å innrette kjøringen sin etter subjektive forhold som man kjenner eller bør kjenne til og som kan påvirke kjøringen. I **Rt. 1994 s. 770** kommer dette frem i klartekst: «Domfelte var klar over at hans synsevne var redusert og at han var utsatt for å bli blendet. Han hadde da plikt til å innrette sin kjøring etter dette.»

Rt. 2000 s. 1788 gjelder påkjørsel i gangfelt. Det var krevende kjøreforhold på grunn av mørke, dårlig opplyst vegbane og blending fra møtende kjøretøy. I tillegg var fotgjengeren mørkkledd. Sjåføren ble frifunnet for uaktsomt drap og vtrl. § 3 i lagmannsretten, men dommen ble opphevet av Høyesterett da det var stilt for små krav til tiltaltes aktsomhet.

Uttalt av Høyesterett at «en bilkjører har en absolutt vikeplikt for gående som befinner seg i et gangfelt eller er på veg ut i det, jf. trafikkreglene § 9. En bilfører må ta høyde for at en fotgjenger kan begi seg ut i fotgjengerfeltet eller fortsette over vegen uten å se seg for, slik det er lagt til grunn i denne saken, og at en fotgjenger kan være mørkkledd.

Passering av fotgjengerfelt påkaller en særlig aktpågivenhet. En situasjon med dårlig opplyst vegbane og blending fra møtende kjøretøy, slik lagmannsrettens bestemmende mindretall legger til grunn, stiller ekstra krav til en bilførers oppmerksomhet når bilen nærmer seg et fotgjengerfelt.»

Dommen viser normens relativitet og hvilken innvirkning det kan få på vurderingen hvis man bryter lover og forskrifter. Normen etter strl. § 239 reflekteres her av den strenge presiseringen i trafikkreglene. Fotgjengerfelt er et potensielt farlig område og ved passering av disse settes det ekstra krav til førerens aktsomhet.

Vanskelige kjøreforhold må også kompenseres med ekstra oppmerksomhet og forsiktighet. Det er ikke unnskyldende at man ikke tilpasser seg vær og føreforhold dersom man hadde muligheten til dette.

⁷⁵ Mine understrekninger

Det gjøres også klart at det ikke er upåregnelig at et voksent menneske ikke ser seg for når de krysser gangfelt. Det forhold at fotgjengeren hadde krysset gangfeltet fra sjåførens motgående tilsa også at det var tilstrekkelig med tid til å oppdage henne.

Domfelte som var kjent i området, synes å bli tillagt vekt. Dette er forhold som vil kunne tas i betraktning i enhver sak. Dersom sjåføren er kjent i området har man kunnskapen inne og vet hvilke farer som venter, men på den annen side kreves det at en ukjent sjåfør tar høyde for det ukjente jf. også Rt. 2002 s. 190. Dommen blir omtalt senere i oppgaven.

Rt. 1989 s. 741 gjelder en liknende situasjon som i Rt. 2000 s. 1788. Bilføreren ble dømt for overtredelse av strl. § 239 og vtrl. § 3 for å ha kjørt på en fotgjenger i eller i umiddelbar nærhet av et gangfelt. Det er viktig å bemerke seg at det ikke var avgjørende om påkjørselen skjedde i eller ved selve gangfeltet. Så lenge påkjørselen i alle fall skjedde i umiddelbar nærhet av gangfeltet, var det i denne saken tilstrekkelig til å konstatere at aktsomhetsnormen er tilsvarende streng. Hvor langt bort fra gangfeltet som må regnes for umiddelbar nærhet kan kanskje variere, men et par meter er anført i juridisk teori.⁷⁶

Rt. 2000 s. 1785 omhandler en sak hvor en bil og sykkel kolliderte i et kryss der bilen hadde vikeplikt for sykkel. Sykkelen kom raskt ut i veien fra sjåførens høyre side. Avdødes egen opptreden var her et moment som skulle tillegges betydning ved vurderingen av tiltaltes egen skyld, også når det foreligger brudd på vikeplikten.

«Situasjonen kan således være at den trafikk som utløste vikeplikten, kommer inn i trafikkbildet på en så ekstraordinær eller upåregnelig måte at tiltalte ikke kan bebreides for ikke å ha overholdt vikeplikten. Men dette er ikke tilfellet i vår sak.»

Sjåføren av bilen hadde inn mot krysset hatt en hastighet på mellom 50 og 60 km/t. På vei inn mot krysset var oversikten god nok til at han burde ha oppdaget syklisten dersom han hadde konsentrert oppmerksomheten sin mot mulig trafikk på denne veien. Men for det tilfellet at sikten ikke var god nok til å oppdage syklisten mente retten at det var klanderverdig av han å ikke avpasse farten inn mot krysset med mulighet for at det kunne komme trafikk fra høyre.

Retten synes også å tillegge vekt at vedkommende var kjent i området og at han kjente til vikeplikten.

I **Rt. 1991 s. 196** ble en sjåfør frifunnet i byretten for uaktsomt drap men dømt for overtredelse av vtrl. § 3. Dommen ble av påtalemyndigheten anket til Høyesterett som forkastet den. Sjåføren hadde kjørt på en fotgjenger som var i ferd med å krysse veien utenfor gangfelt. Sjåføren oppdaget fotgjengeren først da han var i sperrefeltet mellom kjøreretningene, noe som var for sent til å forhindre ulykken.

Det var derimot ikke påregnelig at fotgjengeren, som var en voksen mann, ville fortsette sin ferd over veien da verken hans adferd eller forholdene for øvrig tilsa at han ikke ville vente i sperrefeltet til det var klart. Det forelå derfor ikke sammenheng mellom sjåførens uaktsomhet og dødsulykken.

⁷⁶ Engstrøm s. 653

Det var likevel uaktsomt etter vtrl. § 3 å ikke oppdage fotgjengeren på et tidligere tidspunkt. Men vedrørende dødsfølgen uttalte byretten som Høyesterett sluttet seg til at *«det ikke kan sees å være noen naturlig sammenheng mellom tiltaltes uaktsomhet i dette tilfellet og den dødsulykke som fant sted. Det påregnelig og forutsigbare hendelsesforløp ville etter rettens skjønn her ha vært at avdøde stoppet opp i sperrefeltet og ventet til tømmerbilen hadde passert. Sperrefeltet var godt oppmerket, gav forholdsvis god avstand til trafikken i begge retninger og representerte et - etter forholdene - relativt trygt oppholdssted.*

Retten finner det naturlig å karakterisere avdødes egen handlemåte som den direkte årsak til ulykken.

Selv om tiltalte var blitt oppmerksom på fotgjengeren i tide, men valgte å fortsette i samme fart, ville det ikke kunne tilregnes tiltalte som uaktsomt at han ikke regnet med den mulighet at kjøringen ville føre til dødsulykke. Det ville i tilfelle vært all mulig grunn til å tro at fotgjengeren ville bli stående i sperrefeltet til kjøretøyet hadde passert.»

Jeg forstår dommen slik at frifinnelsen skyldtes at mannens videre ferd over veien var en upåregnelig handling. Dersom sjåføren hadde oppdaget mannen tidligere, ville det altså ikke vært uaktsomt av han å fortsette slik han gjorde. Men dersom det hadde vært et barn som krysset vegen, ville det neppe ha vært upåregnelig hvis barnet fortsatte og sjåføren ville trolig blitt dømt.

Avdødes modenhet sammenholdt med hans medvirkende skyld var trolig helt avgjørende for at sjåføren ble frifunnet for uaktsomt bildrap.

I motsatt retning taler **Rt. 1996 s. 884** som også gjelder kryssing av veg utenfor gangfelt. Sjåføren oppdaget ikke i tide to fotgjengere som krysset vegen og kjørte dem ned med den følge at den ene døde. Herredsretten uttrykte at selv om sjåføren skulle ha oppdaget fotgjengerne på et tidligere tidspunkt, ville det ikke vært uaktsomt at han ikke regnet med muligheten for at dødsulykke kunne inntre dersom han fortsatte videre med samme fart. *«Det ville i så tilfelle ha vært all grunn til å tro at Bs fulgte med i hans kjøring og ikke gikk ut i hans kjørebane.»*

Dette var etter Høyesteretts mening å stille for små krav til aktsomhetsnormen med hensyn til risikoen for en dødsulykke og uttalte bl.a. at *«det må videre klart gi uttrykk for en uriktig aktsomhetsnorm når herredsretten legger til grunn at den tiltalte kunne basere seg på at fotgjengerne ikke ville fortsette ut i hans kjørebane, men stoppe midt i veien».*

I denne saken var det også voksne og modne personer som krysset vegen, men i dette tilfellet var det altså ikke upåregnelig at de fortsatte sin ferd over veien. Det fremgår ikke i denne dommen hvorvidt det var et sperrefelt som det var naturlig å oppholde seg i som det var i Rt. 1991 s. 196 hvor sperrefeltet var oppgitt til en meter. Det virker uansett noe søkt om dette er avgjørende og resultatene kan oppfattes tilfeldig.

Rt. 1991 s. 196 og Rt. 1996 s. 884 ligger nær hverandre i faktum og tid. Likevel får de et ulikt utfall. Den rettsoppfatningen det gis uttrykk for i 91-dommen synes etter 96-dommen å være forlatt uten at det gis klart uttrykk for det. Hvorvidt det reelt sett foreligger et faktum som legitimt begrunner forskjellig lovanvendelse, eller om Høyesterett her strammer inn normen vil jeg likevel ikke spekulere i.

Etter mitt syn er det ikke upåregnelig at selv voksne og ansvarsfulle mennesker kan glemme seg og opptre uaktsomt og uansvarlig fra tid til annen. Det skjer trolig daglig at oppegående krysser vegbanen (også utenfor gangfelt) uten å tenke seg om og med dette overlater sin egen skjebne i andres hender. Et vesentlig moment i denne anledning må være hvorvidt forulykkede har hatt blikkontakt med tiltalte eller ikke. Dersom tiltalte vet at forulykkede ikke har sett han, vil det være enda mindre grunn til å regne med at også en voksen person stopper. I 91 og 96-dommen ble uansett de forulykkede ikke oppdaget i tide. Hvorvidt de hadde sett mot bilen er umulig å fastslå så lenge det ikke har vært vitner til ulykken og dette moment.

I alle tilfeller er det en kjensgjerning at barn opptrer uforutsigbart. I **Rt. 1992 s. 920 (303-92)** skulle domfelte passere en bokbuss. Han var klar over at det oppholdt seg små barn i og ved bussen. Han holdt en hastighet like under 40 km/ t på det glatte føret, noe retten fant graverende. *«Det er høyst påregnelig at barn opptrer brått og uventet i trafikken, og her var det spesiell grunn til å være oppmerksom på risikoen...Forsvarlig kjøring ved passeringen av bussen tilsa gangfart, og med en slik hastighet ville risikoen for alvorlige ulykker vært redusert vesentlig. Herredsretten har lagt til grunn at det hadde vært mulig å stoppe helt på 7,75 m om hastigheten hadde vært 10 - 15 km/t. Jeg kan ikke se det annerledes enn at det da er nødvendig sammenheng mellom det uforvarselige forhold og ulykken...»*

I **Rt. 2001 s. 890** ble en sjåfør dømt i lagmannsretten for overtredelse av vtrl. § 3 men frifunnet for uaktsomt drap. Høyesterett opphevet frifinnelsen da det var stilt for små krav til bilførerens aktsomhet.

En syklist ble påkjørt i et gangfelt etter at hun hadde syklet fort ut i veien uten å se seg for. Høyesterett uttalte at syklisten hadde opptrådt ekstraordinært men at syklistens uaktsomhet ikke fritar bilføreren for et mulig ansvar.

Bilføreren holdt selv en ikke ubetydelig hastighet over fartsgrensen, var kjent i området, og nærmet seg et uoversiktlig trafikkbilde. Lagmannsretten begrunnet frifinnelsen med at bilføreren må ha hatt mulighet til å unngå påkjørsel ved å opptre annerledes, noe den ikke hadde her da syklisten bare hadde vært ett sekund i sjåførens synsfelt før han oppdaget henne. Høyesterett mente på sin side at bilføreren hadde mulighet til å opptre annerledes nettopp ved å kjøre saktere inn mot det uoversiktlige stedet og opphevet lagmannsrettens frifinnende dom.

Et vesentlig moment, som også blir fremhevet i dommen, er at det foreligger en særlig streng aktsomhetsplikt når man nærmer seg et fotgjengerfelt. Ved passering av slike farlige punkter skal det trolig mer til for å si at noe er så ekstraordinært og upåregnelig at det taler mot skyld.

I denne saken ble riktignok syklistens handling omtalt som ekstraordinær. Likevel var den ikke så upåregnelig at sjåføren ikke hadde klart å unngått kollisjonen dersom han hadde tilpasset kjøringen etter forholdene på stedet.

I Rt. 2002 s. 1139 ble en sjåfør frikjent etter at han var dømt i lagmannsretten for overtredelse av strl. § 239.

Sjåføren, som kjørte mellom 110 og 120 km/ t i en 80-sone, kjørte på en mopedist som kom ut fra en avkjørsel. Sjåføren hadde forkjørsvet og mopedisten hadde følgelig ikke overholdt vikeplikten da han kjørte ut på riksveien.

Retten begrunnet frifinnelsen med at sjåføren ikke var å bebreide at han ikke regnet med muligheten for at mopedisten ville kjøre rett ut i veien. Det forelå ikke holdepunkter som ga forvarsler om at vikeplikten ikke ville bli respektert.

Retten sluttet seg til forsvareren som prosederte på at en dødsfølge i slike situasjoner lett kunne blitt realiteten selv når fartsgrensen overholdes.

I denne saken forelå det imidlertid en fartsoverskridelse på 30-40 km/t. Til dette sier Høyesterett at en fartsovertredelse på forkjørsvet ikke uten videre innebærer en overtredelse av strl. § 239, det må noe mer kritikkverdig til. Det ble av sakkyndige anslått at dersom sjåføren kjørte i fartsgrensen ville ulykken ikke ha skjedd. Det var altså mulig at mopedisten hadde misoppfattet hastigheten på bilen og beregnet avstanden som klar, noe som også ville vært tilfellet dersom bilen faktisk hadde kjørt i 80 km/t. Slik jeg forstår dommen var det ikke uaktsomt av sjåføren og ikke innse muligheten av en slik feilberegning hos andre bilister, selv om hastighetsoverskridelsen var betydelig og kunne bebreides sjåføren.

Sjåføren ble dømt for overtredelse av vtrl. § 3 i lagmannsretten men dette forholdet var ikke påanket. Høyesterett bemerket imidlertid at *«det som kan bebreides A, er den høye farten - et forhold han er rettskraftig domfelt for - og som jeg er enig i er alvorlig»*.

Hastighetsoverskridelsen kunne altså medføre fare for skade, men det var ikke denne faren som realiserte seg. Hvorfor retten begrunner frifinnelsen med at uaktsomheten ikke omfatter dødsfølgen er for meg vanskelig å få tak i. Det forelå jo nettopp ingenting å bebreide han for påkjørselen, men dersom denne skaden hadde vært et brudd på vtrl. § 3 er det ikke tenkelig at den ikke hadde omfattet dødsfølgen jf. også dommens bemerkning om at *«det er i og for seg ikke upåregnelig at en kollisjon i en slik situasjon og med så høy hastighet kan ha dødsfølge som resultat»*.

Etter min forståelse av domsgrunnene er det manglende påregnelig årsakssammenheng som i realiteten frifinner tiltalte i og med at handlingen isolert sett var uaktsom.

I Rt. 1991 s. 678 ble en lastebilsjåfør frikjent for uaktsomt drap både i lagmannsretten og i Høyesterett. Han hadde ikke før kjøringen undersøkt en blindsonen foran lastebilen for å forvise seg om at det der ikke var noe til hinder. Når det likevel viste seg at det stod en parkert barnevogn like foran høyre forhjul, var det ikke uaktsomt av tiltalte at han ikke forutså muligheten for en dødsulykke.

Sjåføren hadde like før han kjørte gått flere ganger til og fra bilen både foran og bak i forbindelse med en varelevering. Han hadde observert voksne mennesker, men ikke barnevognen.

Lastebilsjåføren ble dømt for overtredelse av vegtrafikkloven § 3, men dette forholdet var ikke påanket hva angår lovanvendelsen. Straffen ble derimot omgjort fra betinget til ubetinget fengsel begrunnet med den tragiske følge domfeltes uaktsomhet fikk.

I **Rt. 1991 s. 888** ble en sjåfør dømt for overtredelse av strl. § 239 og vtrl. § 3 etter at han først var frikjent for uaktsomt drap i herredsretten. En bilfører hadde i et kort øyeblikk sett ned og stilt på radioen hvorpå han ikke fikk med seg at bilen foran hadde stanset for å svinge av til venstre. Som en følge av denne korte uoppmerksomheten kolliderte han i bilen foran som igjen ble dyttet over i motgående for deretter å bli truffet av en buss.

Høyesterett bedømte denne helt kortvarige uoppmerksomheten som uaktsom med hensyn til dødsfølgen og uttalte at *«ved sammenstøt i hastigheter på 70-80 km/t vil det være fare for betydelig personskade, og det vil ikke være upåregnelig med dødsfølge.»* Det forhold at dødsårsaken skyldes sammenstøtet med bussen og ikke med tiltaltes bil var heller ikke tilstrekkelig til å karakterisere dødsfølgen som upåregnelig.

Høyesterett omtalte også den helt kortvarige uoppmerksomheten som uvedkommende for kjøringen. Det skal videre bemerkes at herredsretten karakteriserte uoppmerksomheten som noe enhver gjør seg skyldig i fra tid til annen, noe Høyesterett i alle fall ikke distanserte seg fra.

I **Rt. 1995 s. 1685** ble en lastebilsjåfør dømt for overtredelse av vtrl. § 3 men frikjent for uaktsomt drap. Han var i lagmannsretten dømt for begge forhold.

Lastebilsjåføren hadde på glatt føre kjørt opp en bratt bakke uten kjettinger. Dette forholdet medførte fare og overtredelse av vtrl. § 3. På toppen av bakken var det så smalt at det ikke var plass til både lastebilsjåføren og en møtende bil. Lastebilsjåføren rygget for å gjøre plass, men på det glatte føre mistet han herredømme over bilen og kolliderte med en person som stod lengre ned i bakken.

Lagmannsretten anså ikke årsaksrekken brutt etter at lastebilsjåføren hadde nådd toppen av bakken. Lagmannsretten uttalte at *«risikoen var på dette stadiet etablert ved tiltaltes forutgående adferd og situasjonen var ikke under slik kontroll at det er naturlig å anlegge et oppdelt perspektiv. Selv om det skulle være så at man isolert sett ikke fant å kunne legge tiltalte til last at bilen skle ned igjen, opphever ikke dette - slik saken her ligger an - hans strafferettslige ansvar for dødsulykken som resultat av den årsaksrekke som ble satt i gang ved at han kjørte opp uten kjetting. Lagmannsretten ser det derfor slik at den problemstillingen som har vært viet størst oppmerksomhet under bevisførselen, nemlig hvor bilene var plassert i svingen og hvor tiltalte forsøkte å rygge, ikke har avgjørende betydning for spørsmålet om straffskyld etter straffeloven § 239.»*

Denne rettsoppfatningen var derimot Høyesterett ikke enig i og uttalte på sin side at faremomentet ved å ikke bruke kjettinger var avsluttet da han nådde toppen av bakken. Ved en isolert vurdering av hendelsesforløpet etter toppen av bakken hadde likevel lagmannsretten under tvil kommet til at det forelå uaktsomhet med hensyn til dødsfølgen. Selv om risikoen var liten, var skadepotensialet stort og han burde derfor innsett muligheten av at bilen kunne komme ut av kontroll dersom den ble satt i bevegelse. Til dette mente Høyesterett at hendelsesforløpet som så skjedde var så ekstraordinært og muligheten for dødsfølge så fjern at det ikke forelå uaktsomhet med hensyn til dødsfølgen.

Selv om skadepotensialet her var stort var altså risikoen for dødsfølge så liten at kollisjonen med personen nede i bakken ble ansett som så fjern at uaktsomheten ikke dekket dødsfølgen.

Rt. 2002 s. 709 gjelder en sjåfør som kom over i motgående kjørefelt. Årsaken var at han sovnet ved rattet. Til tross for at han hadde hatt en god natts søvn, hadde han jobbet hardt og mye de siste par ukene og var overarbeidet. Han følte seg slapp og utslitt. Både lagmannsrettens flertall og Høyesterett mente at han var å bebreide for å ha kjørt bil den aktuelle dagen og at det var uaktsomt av han å ikke regne med muligheten for at kjøringen kunne ende med en dødsulykke.

Slik dommen er begrunnet synes de bakenforliggende årsakene til at sjåføren sovnet bak rattet å være av betydning for vedkommendes uaktsomhet. Det ble uansett uttalt i Rt. 1966 s. 833 at «...normalt vil det forhold at en bilfører sovner ved rattet i seg selv innebære straffbar overtredelse av motorvognlovens § 17 første og femte ledd, jfr. nå veitrafikklovens §§ 21 og 3.»

Sjåføren i Rt. 1966 s. 833 var kun tiltalt og dømt for uaktsom kjøring etter motorvognloven. Med det faremomentet som ligger i å sovne bak rattet, er det nærliggende og slutte av dommen at det også i seg selv ville innebære en overtredelse av strl. § 239 dersom forholdet var påtalt.

Det ble av retten også gitt uttrykk for at det dreide 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». Begrunnelsen kan tas til inntekt for at det foreligger en skjerpet aktsomhetsnorm for yrkessjåfører generelt, men også for enhver som kjører store og tunge kjøretøy.

Vedrørende lovanvendelsen uttaler til slutt førstvoterende at når sjåføren i dette tilfellet har handlet uaktsomt i relasjon til strl. § 239, ligger det implisitt at han uaktsomt også har overtrådt vegtrafikkloven § 3 og § 21 første ledd.

Uttalelsen presiserer gjeldende rett. På et generelt grunnlag vil alltid det springende punkt være om strl. § 239 er overtrådt i tillegg til vtrl. § 3 og ikke omvendt. Liknende uttalelser er kommet til uttrykk også senere jf. Rt. 2008 s. 1258: «Skyldkravet i vegtrafikkloven § 31 første ledd jf. § 3 vil alltid være oppfylt der skyldkravet i straffeloven § 239 er oppfylt, og lagmannsrettens frifinnelse for overtredelse av vegtrafikkloven § 31 første ledd jf. § 3 bygger følgelig også på en uriktig forståelse av loven.»

4.4 Det nærmere forholdet mellom straffeloven § 239 og vegtrafikkloven § 3

4.4.1 Ikke enhver uaktsomhet rammes

Selv om enhver overtredelse av straffeloven § 239 (bildrap) også innebærer en overtredelse av vegtrafikkloven § 3, vil ikke ethvert dødsfall begått med motorvogn som rammes av vtrl. § 3 rammes av strl. § 239. Som nevnt er ikke aktsomhetsnormen den samme for bestemmelsene.

I vurderingen av hvilken uaktsomhet som rammes av vtrl. § 3 men ikke straffeloven § 239 vil riksadvokatens brev til Justisdepartementet datert 29. mars 2000 gi et godt utgangspunkt og veiledning. Brevet er inntatt i Ot.prp. nr. 46 (2000-2001) og inngår som en del av forarbeidene til lovendringen i 2001.

I brevet redegjøres det for omstendigheter og karakteristika der påtalemyndigheten reagerer med tiltale etter straffeloven § 239. Brevet har sitt opphav som en følge av Stortingsmelding 23 (1991-1992) s. 120-121 hvor de første offisielle antydningene om en for streng norm gjorde seg til kjenne. I brevet blir det redegjort for hvilken praksis påtalemyndigheten nå hadde justert seg på etter at Riksadvokaten oppfordret statsadvokatene i 1998 til å lempe noe på normen.

Denne påtalepraksisen fant følgelig sted allerede før lovendringen i 2001. Legitimiteten av dette skal jeg ikke ta stilling til, men det er i alle fall klart at påtalemyndigheten til tider fant det urimelig å ta ut tiltale for uaktsomt drap selv om dette antakelig skjedde på bekostning av den gang da gjeldende rett. St.meld.nr. 23 (1991-1992) som regnes for etterarbeider, en enkelt høyesterettsdom samt rimelighetshensyn syntes i alle fall å bli tillagt tilstrekkelig vekt.

I brevet ble det også gitt karakteristika på tilfeller hvor det ikke ble tatt ut tiltale etter strl. § 239, men etter vtrl. § 3. Punktene er gjengitt ordrett:⁷⁷

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

Hvor det derimot også ble reagert med drapstiltale, var gjerne en eller flere av de følgende momentene oppfylt:⁷⁸

- 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 plassering 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.

Den første høyesterettsavgjørelsen jeg kan se som eksplisitt tar opp dette brevet er Rt. 2000 s. 1788. Faktum i saken samt den omstendighet at det var tatt ut tiltale, taler for at uaktsomheten var av en slik karakter at den var innenfor det område hvor påtalemyndigheten normalt praktiserte tiltale. Det vesentlige er likevel at Høyesterett her ga tydelig uttrykk for at en normendring tilligger lovgiver alene. Høyesterett innrettet seg derfor ikke etter de signalene som gjorde seg gjeldende i opinionen. Lovendringen i 2001 var således trolig helt avgjørende for den rettsstilstanden vi er vitne til i dag.

⁷⁷ Ot.prp. nr. 46 (2000-20001) s. 58

⁷⁸ Punktene kan åpenbart ikke tolkes antitetisk

4.4.2 Rettspraksis

Rt. 2002 s. 190 er den første høyesterettsavgjørelsen som prøver lovendringen. Selv om endringen ikke innebar noen ordlydsendring som pekte mot en lempeligere norm, uttalte Høyesterett at de signalene som kom til uttrykk i forarbeidene måtte bli retningsgivende for rettspraksis.

Saken dreide seg om en norsk sjåfør i utlandet som kolliderte med en bil i domfeltes motgående kjørefelt. Forut for ulykken hadde de kjørt mot feil sted. Da de fant ut dette valgte sjåføren og snu for å kjøre i retning tilbake. Det han ikke var oppmerksom på var at han hadde kjørt på en enveiskjørt motorvei og at motgående retning befant seg egentlig på et helt annet sted. Etter en stund, i en skarp sving, møtte han på en bil som befant seg i det samme kjørefeltet som han.

Høyesterett tok i denne saken først stilling til om uaktsomheten omfattet overtredelse av vtrl. § 3 og uttalte at *«på samme måte som man må forvise seg om kjøreretningen når man kjører inn på en ukjent vei, må man når man snur og kjører tilbake i motsatt kjøreretning, ha en begrunnet oppfatning om at slik motgående trafikk er tillatt. Mens man ved innkjøring på veien kan forvente at kjøreretningen er markert, kan man ikke ved en snumanøver forvente slik skilting akkurat der man snur»*.

I relasjon til strl. § 239 ble det videre uttalt at hvis det først var uaktsomt å kjøre mot kjøreretningen, omfattet også uaktsomheten dødsfølgen.

Etter å ha konstatert at det forelå uaktsomhet med hensyn til dødsfølgen foretar retten så en konkret vurdering av om uaktsomheten er av en slik karakter at den likevel skal rammes etter den lempeligere normen: *«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.»*

I dommen blir det kommentert at det fremstår som uklart hvor langt lovendringen har ment å lempe på aktsomhetsnormen. Konkrete uttalelser i forarbeidene og uttalelser som henviser til påtalepraksis blir derfor brukt som en slags målestokk hvor det sentrale er om uaktsomhet er *«av en slik karakter som alle førere må erkjenne at en gjør seg skyldig i fra tid til annen»*. Da dette ikke var tilfelle i denne saken, endte det med at den frifinnende lagmannsrettsdommen ble opphevd.

I **Rt. 2009 s. 299** ble en bussjåfør felt i tingretten og lagmannsretten for overtredelse av både vtrl. § 3 og strl. § 239. Tiltalte anket over lovanvendelsen for begge forholdene. Høyesterett dømte for vtrl. § 3, men frifant for uaktsomt drap.

Med buss kjørte sjåføren på en eldre mann i et trafikkert kryss. Ulykken skjedde i det bussen svingte til høyre der mannen krysset fotgjengerfeltet på rødt.

I henhold til Riksadvokatens brev jf. ovenfor skjedde ulykken på et sted som *«påkaller en særlig aktpågivenhet»*. Dette var altså et moment som kvalifiserte for tiltale etter strl. § 239. At passering av fotgjengerfelt påkaller en særlig aktpågivenhet er en rekke ganger stadfestet av Høyesterett.⁷⁹

⁷⁹ Rt-1989-741, Rt-2000-1788, Rt-2001-890

Sjåføren var yrkessjåfør noe som også setter ekstra krav til aktsomheten.⁸⁰ I tillegg skjedde ulykken i et trafikkert kryss som også fordrer ekstra aktpågivenhet.⁸¹ Kjøretøyet var en stor og tung buss, et moment som krever at sjåføren er ekstra forsiktig.⁸² Med dette foreligger det altså flere forhold som isolert sett taler for at uaktsomheten skal subsumeres under strl. § 239. Alle forholdene tatt i betraktning taler videre klart for å anvende drapsbestemmelsen.

På den annen side hadde fotgjengeren gått på rødt. Det blir uttalt i dommen at dette ikke var en upåregnelig handling. Det er likevel et forhold som av Riksadvokaten i forarbeidene blir beskrevet som et moment som taler mot å anvende § 239.

Det kompliserte trafikkbildet samt fornærmedes egen skyld synes i denne dommen å ha blitt avgjørende for ikke å anse forholdet som et uaktsomt bildrap.

Høyesterett synes med dette å mene at selv om det forelå uaktsom kjøring, var disse omstendighetene av en slik karakter som lovendringen var ment å ramme.

Det videre interessante med dommen er at tiltaltes egen skyld langt på vei begrunner frifinnelsen. Det er altså ikke det kompliserte trafikkbildet alene, men forholdene i sammenheng som tilsynelatende er avgjørende. Fornærmedes uaktsomhet kan derimot her ikke ha påvirket domfeltes egen uaktsomhet. Så lenge den ulovlige handlingen (å gå på rødt) er påregnelig og ikke ekstraordinær vil den jo ikke påvirke forutsetningene for den aktsomheten som kreves.

Tatt dette i betraktning kan det virke som om frifinnelsen ikke materialiserer seg i at normen er lempet på, men det forhold at handlingen ikke er tilstrekkelig straffverdig til å karakteriseres som et drap. Dersom fotgjengeren hadde gått på grønt ville trolig dommen fått et annet utfall, selv om dette ikke nødvendigvis ville ha påkrevd en større grad av aktsomhet. Det er jo ikke uvanlig at det samtidig er grønt for fotgjengere og de som svinger, men det er ikke nevnt i dommen om sjåføren var klar over at fornærmede hadde rødt.

Hvorvidt frifinnelsen i realiteten skyldes en lemping av normen eller de rimelighetshensyn som gjør seg gjeldene skal jeg ikke gå videre inn på. Forarbeidene nevner begge årsaker som motiver for en lovendring, selv om jeg strengt tatt leser forarbeidene dit at det er den lavere grad av uaktsomhet som ikke harmonerer med drapsstempelet.

I **Rt. 2008 s. 620** ble lagmannsrettens dom opphevet på grunn av feil lovanvendelse. En vogntogsjåfør ble i tingretten dømt for uaktsomt drap, men frifunnet i lagmannsretten under dissens. Han ble i lagmannsretten dømt for overtredelse av vtrl. § 3 men dette forholdet ble ikke påanket.

Faktum i saken må for det første forstås slik at det var krevende kjøreforhold på stedet. Betydelige blindsoner, mørke og tett trafikk var her momenter som påkrevde en ekstra aktpågivenhet. Vanskeligere forhold må altså kompenseres med mer forsiktighet og større aktpågivenhet.

Likevel vil det avgjørende under slike forhold være om man hadde handlingsalternativer jf. dommens avsnitt 20. Hvorvidt det foreligger handlingsalternativer blir en skjønnsmessig vurdering, men dommen setter strenge krav til hva som må kunne forventes. Også det forhold at domfelte selv hadde satt seg i en vanskelig situasjon synes å bli vektlagt som et moment mot han.

⁸⁰ Rt-2002-709, Rt-2005-641, Rt-2012-1453

⁸¹ Rt-2005-893, Rt-2012-1453

⁸² Rt-2008-1258

For det annet blir det av både lagmannsretten og Høyesterett gjort sammenlikninger med to konkrete dommer: Rt. 1990 s. 1021 og Rt. 1991 s. 216. Denne analogien må ses på bakgrunn av lovendringen som kom i 2001.⁸³ I forarbeidene blir det redegjort for bl.a. Rt. 1990 s. 1021 som representerte en grad av uaktsomhet som lovgiver mente var for lite å bebreide til å domfelle for uaktsomt bildrap.

I Rt. 1990 s. 1021 ble en mann dømt for overtredelse av både vtrl. § 3 og strl. § 239 etter at byretten hadde frifunnet han for uaktsomt drap. Byretten mente at det ikke forelå uaktsomhet med hensyn til dødsfølgen, men Høyesterett forstod faktum dit hen at det var anvendt en for mildt aktsomhetsnorm.

På E18 inngående om morgningen holdt domfelte en hastighet på mellom 60-70 km/t. Det var jevn trafikk, men han var kjent med at det ofte kunne oppstå kødannelse. Dette mente Høyesterett påkalte en høy grad av oppmerksomhet. Samtidig kom det en motorsykel i høy hastighet fra en tilførselsvei opp på hans høyre side. Da domfelte festet sin oppmerksomhet på denne syklisten oppdaget han ikke at køen foran stanset opp.

Herredsretten begrunnet frifinnelsen med at «...den utilstrekkelige oppmerksomhet mot forankjørende trafikk skyldtes at tiltalte måtte ha oppmerksomheten vendt mot to forhold samtidig. Retten mener at en vanlig forstandig bilfører i denne situasjon normalt ikke ville regne med muligheten av at det kunne skje en dødsulykke. Retten mener derfor at det ikke kan tilregnes tiltalte som uaktsomt at han ikke tenkte på denne mulighet. Retten har ved denne vurdering også lagt vekt på at tiltalte fram til motorsyklisten ble en del av hans trafikkbilde, må forutsettes å ha holdt forsvarlig hastighet og avstand til forankjørende trafikk.»

Høyesterett uttaler på sin side «at et trafikkuhell som følge av slik uaktsomhet kan føre til alvorlige skader og endog dødsfall er påregnelig, og jeg finner at herredsretten må ha anvendt en for mild aktsomhetsnorm, når den har kommet til at domfeltes uaktsomhet ikke også omfattet dødsfølgen. Det foreligger således en lovanvendelsesfeil.»

Vedrørende straffeutmålingen uttaler Høyesterett «at det ikke var noe å utsette på domfeltes kjøring fram til motorsyklisten kom inn i trafikkbildet umiddelbart før kollisjonen, og at trafikkuhell skyldes en kortvarig feilfordeling av oppmerksomheten mellom trafikkenhetene. Det ligger således ikke slik an at domfelte har vært opptatt av forhold utenfor selve trafikksituasjonen.»

I Ot.prp. nr. 46 (2000-20001) blir dommen fremhevet som et eksempel hvor aktsomhetsnormen synes å være for streng og hvor departementet antar at den neppe ville ha ført til domfellelse i dag. I LOR-1996-304 kommenterer Johs. Andenæs at en slik feilaktig kjøringen de lege ferenda ikke burde vært belagt med straff og at sjåføren i dette tilfellet ikke hadde latt det mangle på oppmerksomhet. «Grunnen til den feilaktige kjøring og dødsulykken var rett og slett at han ikke var en god nok sjåfør.»

I Rt. 1991 s. 216 som gjelder anke over straffeutmåling ble en lastebilsjåfør dømt for overtredelse av vtrl. § 3 og strl. § 239. Høyesterett uttalte at handlingen ligger «i det nedre sjikt for den uaktsomhet som rammes av straffeloven § 239 og vegtrafikkloven § 3.» Videre kommenteres det at «den uaktsomhet - uoppmerksomhet - domfelte utviste i nærværende sak, var etter min mening neppe større enn den uoppmerksomhet nær sagt en hvilken som helst bilfører vil utvise over noen tid. Jeg påpeker at uoppmerksomheten ikke skyldtes at bilføreren var opptatt med uvedkommende ting, som f.eks. å stille på bilradioen, skifte kassett m.v. Han var et ganske kort øyeblikk rett og slett ikke så oppmerksom på trafikkforholdene som han burde.»

⁸³ Se også Rt-2002-190, Rt-2002-709, Rt-2005-893

Dommer før lovendringen i 2001 blir altså brukt som analogier hvor faktum peker på at det er utvist en uaktsomhet som ligger i det nedre sjikt, hvor det er utvist en kortvarig feilfordeling av oppmerksomheten eller en uoppmerksomhet som nær sagt en hvilken som helst bilfører vil utvise over noe tid o.l.

I Rt. 2008 s. 620 var altså disse to konkrete dommene gjort til sammenlikningsgrunnlag. Flertallet i lagmannsretten hadde uttalt at «*hans uaktsomhet kan ikke anses mer klanderverdig enn den som ble utvist av bilførerne i Rt-1990-1021 og Rt-1991-216. Uaktsomheten kvalifiserer ikke for domfellelse etter straffeloven § 239.*» Likevel mente Høyesterett at dommene ikke utgjorde et naturlig sammenlikningsgrunnlag da det i denne saken ikke var utvist en kortvarig feilfordeling av oppmerksomheten eller hvor føreren ikke hadde vært uoppmerksom i et ganske kort øyeblikk.

For det tredje blir det i dommen pekt på at den situasjonen som oppstod hadde likheter med det farepotensiale som oppstår ved rygging og vending jf. avsnitt 19. Dette er en type kjøring som Høyesterett flere ganger har vist til at det foreligger en streng norm for. Etter trafikkreglene § 11 har den som rygger eller vender vikeplikt for annen trafikant. Videre heter det at: «*Er utsikten ikke tilstrekkelig, må det ikke foretas rygging eller vending uten at en annen passer på eller fører ved selvsyn har forvisset seg om at det ikke kan oppstå fare eller skade*» Den strenge ordlyden peker i retning av en objektiv norm. Slik trafikkreglene er utformet kan de på mange områder sees på som presiseringer av grunnregelen i § 3.⁸⁴ Hvis trafikkreglene er utformet presist vil de gi veiledning også for forståelsen av vtrl. § 3. Det er rimelig å forstå dommen som at trafikkreglene anvendes analogisk for å argumentere for det strenge aktsomhetskravet som gjøres gjeldende.

Det springende punkt i Rt. 2008 s. 620 var riktignok aktsomhetsnormen etter strl. § 239. Men der det foreligger situasjoner som påkaller en særlig aktpågivenhet i forhold til trafikkreglene og vtrl. § 3, vil denne også virke inn på aktsomhetsnormen etter § 239.

I **Rt. 2008 s. 1258** forelå det ifølge Høyesterett en situasjon som påkalte en særlig aktpågivenhet. Situasjonen som oppstod var ikke av de direkte omtalte som krevde en særlig aktpågivenhet jf. riksadvokatens brev til Justisdepartementet.⁸⁵ Retten fant likevel skadepotensialet og muligheten for skade så stor at den ikke var av en slik karakter som lovendringen var myntet på.

En tung lastebil sto stille på tvers av en gang og sykkelsti. Da han skulle kjøre til høyre hadde han vikeplikt for all trafikk inne på denne veien. På grunn av store blindsoner la han ikke merke til en gutt som var kommet så nær at han ble truffet i det bilen begynte å svinge.

Før kjøringen begynte hadde sjåføren fra førerhuset gjort alt han kunne for å få oversikt. Men på grunn av det store skadepotensialet og den meget påregnelige faren mente Høyesterett at føreren skulle ha sikret seg mot at det befant seg noen i nærheten. Dette kunne han ha gjort ved å gjøre grundigere undersøkelser, benyttet seg av en hjelpemann eller rett og slett latt være å kjøre.

Når Høyesterett bruker slike formuleringen peker kravet mot en objektiv norm. Det er likevel klart at sjåføren i dette tilfellet hadde handlingsalternativer han ikke benyttet seg av og at han ved bruk av disse lett kunne forhindret en ulykke.

⁸⁴ Engstrøm s. 59

⁸⁵ Brev av 29. mars 2000, gjengitt i Ot.prp. nr. 46 (2000-20001) s. 58 og senere en rekke HR-dommer

Lagmannsrettens frifinnende dom ble med dette opphevet av Høyesterett. En meddommer begrunnet frifinnelsen med et kort øyeblikks feilfordeling av oppmerksomheten. Til dette kommenterte Høyesterett at «fordi det her er tale om en situasjon som påkaller en særlig aktpågivenhet, kan ikke en slik feilfordeling av oppmerksomhet anses som tilstrekkelig aktsom».

Rt. 2002 s. 1556 omhandler rygging med tungt kjøretøy. I dette tilfellet var ryggingen også normert av spesialbestemmelser i trafikkreglene.⁸⁶ Bestemmelsens ordlyd er meget strengt utformet og krever en «forvissning» om at ryggingen skjer trygt. Dommen gir et tydelig og klart eksempel på at de strenge normeringene i trafikkreglene også er med på å speile aktsomhetskravet i vtrl. § 3 og strl. § 239.⁸⁷

Retten oppsummerer rettstilstanden slik: «Generelt knytter det seg så vidt stor risiko til rygging at det lett vil bli statuert straffansvar ved personskade dersom skaden ikke kan sies å være et resultat av et ekstraordinært hendelsesforløp utenfor førerens kontroll.»

Sjåføren hadde før ryggingen startet sett bak egen bil. Dette var likevel ikke tilstrekkelig da han hadde en betydelig blindsonerom som han ikke hadde oversikt over etter at han satte seg i bilen. Høyesterett bedømte situasjonen som en overtredelse av vtrl. § 3 med den begrunnelse at «det dreier seg om et stort og tungt kjøretøy med et betydelig farepotensiale for skade under rygging»

Videre var det også på det rene at sjåføren var klar over at det var andre personer i området slik at han også burde innsett muligheten for dødsulykke. Ulykken skjedde også nær bebyggelse og vei. Den omstendigheten at en av disse personene befant seg nettopp bak og i blindsonen til sjåføren var heller ikke så ekstraordinært at det likevel måtte lede til frifinnelse jf. lovendringen.

Slik argumentene foreligger er det naturlig å slutte seg til at resultatet kunne ha blitt annerledes dersom det ikke forelå omstendigheter som tilsa at det var personer i området, eller at disse personene ikke på noen måte var å forvente bak lastebilen. I alle tilfeller synes det uansett som en overtredelse av vtrl. § 3.

4.5 Mine betraktninger

Brevet fra Riksadvokaten som er gjengitt i proposisjonen inneholder flere ganske konkrete karakteristika som gir veiledning i vurderingen av hvorvidt uaktsomheten er av en grad som kvalifiserer for uaktsomt drap eller ikke. Gjennom dommene ser man at Høyesterett har valgt å legge vekt på de momenter som fremgår av brevet.

Handlingens mangel på straffverdighet virker å være et tungtveiende moment i tolkningsprosessen. Det bør også være det avgjørende.

Høyesterett har begrunnet frifinnelser med uttalelser som at dette må karakteriseres som en kort grad av uoppmerksomhet som enhver bilist må erkjenne å gjøre seg skyldig i fra tid til annen. Denne noe romslige og skjønnsmessige vurderingen bør dog være godt underbygd av de karakteristika man finner i brevet. Dersom så ikke er tilfellet vil straffen gradvis kunne tøyes med hensyn til hvilke feil en hverdagsbilist skal kunne begå, uten at den kvalifiserer under straffeloven § 239. Ved en slik legitimering av sjåførfeil kan man spørre seg om 0-visjonen vanskeligere vil oppnås.

⁸⁶ Trafikkreglene § 11, se også siden ovenfor

⁸⁷ Se også Rt-1991-92, Rt-1991-1268, Rt-1994-1411, Rt-1995-1781

Motivene for den siste lovendringen var at det forelå noen få domfellelser som ble funnet urimelige, jf. spesielt Rt. 1990 s. 1021. Jeg vil ikke bevege meg inn i denne debatten, men konstaterer at det forelå uaktsomhet under forhold som krevde en relativt stor grad av konsentrasjon og oppmerksomhet. Da førerens blikk var rettet mot annen trafikk, var den i denne saken uansett rettet mot et trafikkbilde som var uvedkommende for hans kjøring.

Etter straffeloven § 239 in fine kan bøter anvendes under særdeles formildende omstendigheter. Jeg kan ikke se at bøter har vært anvendt noensinne. Det er da for så vidt interessant at det måtte en normendring til for å demme opp for den urimeligheten som man mener fant sted.

Den lempeligere aktsomhetsnormen medfører den kuriositet at handlingen kan være uaktsom med hensyn til følgen (døden) men ikke tilstrekkelig uaktsom for domfellelse etter strl. § 239. Domspremissene i slike saker kan derfor være egnet til å forvirre. I tilfeller hvor et bildrap er uaktsomt etter vtrl. § 3 men ikke strl. § 239 vil det følgelig kunne fremgå av begrunnelsen at kjøringen for det første er uaktsom, men også at tiltalte burde innsett muligheten for en dødsulykke. Det er ikke feil og heller ikke tvilsomt at dette faktisk vil kunne skje. Lovendringen var nettopp ment for slike tilfeller. Det kan likefullt virke kunstig å snakke om en uaktsomhet som dekker dødsfølgen, på tross av at skylden ikke nødvendigvis oppfyller vilkåret «uaktsomt» i straffeloven § 239.

Det skal også kort nevnes at dekningsprinsippet tilsier at aktsomhetsnormen også i realiteten skal være lempet på med hensyn til følgen. Hvorvidt dette i praksis er tilfellet har jeg ikke funnet kilder på.

5 Oppsummering

Med alle mulige situasjoner som kan oppstå er det ikke mulig å generalisere normen. Hver sak fordrer en konkret og skjønnsmessig helhetsvurdering hvor alle forhold, subjektive som objektive, tas i betraktning. Den rettskildemessige situasjonen er på den annen side rikholdig og Høyesterett har ved en rekke anledninger uttalt seg om aktsomhetsnormen etter vegtrafikkloven § 3 og straffeloven § 239. Selv om loven anvendes i konkrete saker, vil dommene ha stor rettskildemessig verdi for like situasjoner og for tilfeller med liknende karakteristika.

På bakgrunn av dette vil jeg forsøke å konkretisere normen så langt det lar seg gjøre.

5.1 Forholdets objektive karakter

5.1.1 Økt farenivå = økt aktsomhet

Innledningsvis og helt generelt synes det klart at hvor fare- og risikonivået øker ut over det normale, øker også kravet til bilførerens aktsomhet.

5.1.2 Spesialbestemmelser

Hvor kjøringen er regulert av spesialbestemmelser gitt i medhold av vegtrafikkloven, f.eks. trafikkreglene vil regelen også reflektere den nærmere normeringen etter straffeloven § 239. Dette har sin årsak i at en rekke bestemmelser i forskriftene sees på som presiseringer av vegtrafikkloven § 3. De vil da også implisitt si noe om aktsomhetsnormen etter straffeloven § 239.

5.1.3 Farlige punkter langs vegen

Rettspraksis viser at det ved passering av farlige punkter langs veien kreves en ekstra eller særlig aktpågivenhet. Risikoen for trafikkfarlige situasjoner vil på slike steder være større enn på andre steder som f.eks. på motorveien eller ute på landeveien. Farlige punkter vil kunne være ved et gangfelt, vikepliktsituasjoner, kryssing av motgående kjørefelt, buss ved bussholdeplass, barn langs veien, folk i vegbanen etc. Flere av tilfellene er regulert i trafikkreglene, bl.a. § 7 (vikeplikt), § 9 (særlige plikter overfor gående), § 13 (særlige bestemmelser om kjørefarten) m.m.

5.1.4 Krevende manøvrering

Ved objektivt krevende manøvrering skjerpes også aktsomhetsnormen betraktelig. Rygging er et godt eksempel på hvor normen svarer til handlingens kompleksitet og økte risikonivå bl.a. på grunn av store blindsoner. Forbikjøring, feltskifte, vending eller kjøring i et stort og trafikkert vegkryss vil også skjerpe kravet til sjåførens aktsomhet. Rygging og vending er regulert i trafikkreglene § 11, forbikjøring § 12, kjørefeltskifte § 8.

5.1.5 Veg og føreforhold

Veg og føreforhold må sjåføren åpenbart innrette seg etter jf. også vegtrafikkloven § 6. Glatt vegbane, uoversiktlig eller smal veg øker risikoen for trafikkulykker. Likevel vil tilfeller der f.eks. et glatt vegparti oppstår brått og helt uventet (upåregnelig ytre forhold) ikke kunne legges sjåføren til last.

5.1.6 Lys og værforhold

Lys og værforhold som f.eks. tåke, tett regn eller snøvær, mørke eller motsol gir også kjøringen en ekstra dimensjon. Når sikten reduseres vil det være vanskeligere å oppdage de faremomentene som ellers er lett synlige under optimale forhold i dagslys. Dette er en kjensgjerning og således noe man har mulighet å innrette seg etter. På den annen side vil lys og værforhold sett i sammenheng med øvrige omstendigheter kunne være et moment som taler mot uaktsomhet, f.eks. hvor en mørkkledd plutselig krysser vegen.

5.1.7 Fornærmedes egen adferd

Fornærmedes egen uaktsomhet, ulovlige adferd eller dumdristighet behøver ikke frita for ansvar. Handlingen kan uansett være påregnelig og således noe man burde innrettet seg etter. Det er selvfølgelig ingen logikk i at andres uaktsomhet medfører at sjåføren selv har handlet aktsomt. Derimot vil det alltid være et krav om at skadelidte har opptrådt påregnelig.⁸⁸ Hvorvidt dette er tilfelle blir alltid en konkret vurdering. En bilfører behøver f.eks. ikke være forberedt på umotiverte og plutselige bevegelser fra voksne i samme grad som når det er tale om barn.⁸⁹ Det kan også ha betydning hvorvidt skadelidte har sett kjøretøyet eller ikke. Når en voksen har sett bilen, må bilføreren kunne gå ut fra at vedkommende vil innrette seg deretter og ikke foreta brå bevegelser.⁹⁰

Andre forhold ved fornærmede som f.eks. mørk bekledning, manglende refleks etc. trenger heller ikke å frita for ansvar. Selv i mørke vil vegbanen kunne være tilstrekkelig belyst fra eget kjøretøy, omkringliggende gatebelysning, eiendommer eller måneskinn.

5.1.8 Teknisk svikt/ dårlig teknisk stand

Ved teknisk svikt vil normalt ikke sjåføren ha hatt mulighet til å unngå feilen der og da. Spørsmålet i slike saker må bli om sjåføren på et tidligere tidspunkt burde blitt klar over feilen og i så fall gjort noe med det. Hvis sjåføren er klar over at bilen har en mangel som kan lede til farlige situasjoner, må føreren i alle fall tilpasse kjøringen etter dette.

5.1.9 Type kjøretøy

Store og tyngre kjøretøy utgjør en økt risiko for skade. Aktsomhetsnormen skjerpes deretter.

5.2 Gjerningspersonens subjektive forhold

Hvor den objektive feil er på det rene, skal det mye til før subjektive forhold anses unnskyldende. Likevel skal nevnes:

5.2.1 Egen fysisk og psykisk helse

Hvor egen fysiske situasjon eller helse er med på å forringe sansene eller kjøreegenskapene vil disse omstendighetene ikke være unnskyldende. Men her som ellers må eller bør man være klar over

⁸⁸ Denne påstanden forutsetter at man definerer enkelte upåregnelige hendelser som påregnelige, f.eks. et barns upåregnelige handling er jo strengt tatt et påregnelig hendelsesforløp

⁸⁹ Engstrøm s. 64

⁹⁰ Engstrøm s. 65

problemet slik at man har hatt muligheten til å innrette seg. Plutselig og uventet bevissthetstap eller illebefinnende vil en normalt ikke ha kontroll over.

5.2.2 Manglende erfaring

Ung alder og uerfarenhet synes heller ikke å lempe noe på aktsomhetsnormen. Hvor en uerfaren 18åring mangler forutsetninger for å beherske en situasjon tilsvarende som en erfaren, må manglende erfaring kompenseres på andre måter. Prevensjonshensyn taler også med tyngde for ikke å anvende en mildere norm for en som ikke har gjennomgått kjøreopplæring og som således ikke har førerrett.

5.2.3 Lokalkunnskap

På områder som er ukjente for sjåføren må denne betraktning tas med i kjøreprosessen. På den annen side kan en som er godt kjent og har gode lokalkunnskaper bli bedømt strengere.

5.2.4 Yrkessjåfører

Yrkessjåfører har et stort ansvar i trafikken. De fører ofte tunge kjøretøy, og for mange følger det også strenge kjøre- og hviletidsbestemmelser med til jobben. Manøvrering av store og tunge kjøretøy medfører en strengere aktsomhetsnorm generelt, men yrkessjåfører spesielt har gjerne også en bedre forutsetning for å inneha kunnskaper om de spesielle utfordringene som kjøringen medfører. Yrkessjåfører har også et særlig ansvar for å være uthvilt når de arbeider.

6 Framtidsutsikter

Når straffeloven av 2005 kapittel 25 trer i kraft, vil straffeloven § 239 av 1902 opphøre. § 239 tilsvarer den nye loven § 281. Bestemmelsen lyder: «Med fengsel inntil 6 år straffes den som uaktsomt forvolder en annens død.»

Lovteksten er i den nye loven mer lik den opprinnelige § 239. Både «motorvogn» og «våpen» er tatt ut av teksten. Tilsvarende gjelder § 280 som trer istedenfor någjeldende § 238. Det skal også bemerkes at det ikke eksisterer noen bestemmelse som svarer til § 237.⁹¹

De nye loven innebærer ingen realitetsendring hva gjelder aktsomhetsnormen.⁹² Riktignok er det fra flere hold foreslått å heve skyldkravet til grov uaktsomhet, men dette har ikke fått den tilstrekkelige og nødvendige oppslutningen. Straffelovkommisjonen⁹³ drøftet hvorvidt skyldkravet burde heves til grov uaktsomhet og konkluderte med at tiden var moden for en oppnormering. Generalpreventive hensyn talte etter kommisjonens mening ikke imot grov uaktsomhet som skyldkrav. Men også det forhold at enhver uaktsomhet ikke rimeligvis burde lede til en drapsdom syntes å være en av kommisjonens viktigste argumenter for en oppnormering.

I kommisjonens delutredning er det noe vanskelig å se hva den finner urimelig med dagens norm, da de tilfellene kommisjonen mener ikke fortjener drapsstigmatiseringen allerede ble avhjulpet med lovendringen i 2001. Slike jeg leser dokumentet uttaler ikke kommisjonen seg om hvilke urimelige tilfeller som i dag fører til domfellelse, men som ikke ville ha gjort det dersom skyldkravet var grov uaktsomhet.

⁹¹ NOU 2002:4 delutredning VII s. 473

⁹² Ot.prp.nr. 22 (2008-2009) s. 433, Innst. O. nr. 73 (2008-2009) s. 35

⁹³ NOU 2002:4 delutredning VII s. 355

7 Kilderegister

7.1 Lover og forskrifter

Kongeriket Noregs Grunnlov - LOV-1814-05-17 (Grunnloven)
Almindelig borgerlig Straffelov - LOV-1902-05-22-10 (Straffeloven)
Lov om endringer i straffeloven, straffeprosessloven og vegtrafikkloven - LOV-1988-07-08-70
Lov om endringer i straffeloven og i enkelte andre lover - LOV-2001-06-15-64
Lov om straff - LOV-2005-05-20-28 (Straffeloven 2005)
Lov om endringer i straffeloven 20. mai 2005 nr. 28 mv. - LOV-2009-06-19-74
Lov om vegtrafikk - LOV-1965-06-18-4 (Vegtrafikkloven)
Lov om endringar i vegtrafikklova av 18. juni 1965 nr. 4. - LOV-1991-07-04-49
Forskrift om kjørende og gående trafikk - FOR-1986-03-21-747 (Trafikkregler)

7.2 Litteraturliste

Andenæs, Johs, Alminnelig strafferett 5. utgave, 2.opplag, 2005
Andenæs, Johs, Spesiell strafferett og formuesforbrytelsene 3. opplag, 2011
Engstrøm, Bjørn, Vegtrafikkloven og trafikkreglene, kommentarutgave 5. utgave, 2012
Eskeland, Ståle, Strafferett 3. utgave, 2013
Hartmann, Carl Graff, Tidsskrift for strafferett nr. 3 2002 årgang 2, Straffbar uaktsomhet
Lødrup, Peter, Lærebok i erstatningsrett 6. utgave, 2009
Olsen, Leif N, Vegtrafikkrett 11. utgave, 2005

7.3 Dommer

Rt. 1933 s. 198
Rt. 1963 s. 744
Rt. 1966 s. 833
Rt. 1970 s. 1235
Rt. 1977 s. 108
Rt. 1977 s. 684
Rt. 1977 s. 831
Rt. 1989 s. 741
Rt. 1989 s. 1372
Rt. 1980 s. 360
Rt. 1981 s. 1127
Rt. 1982 s. 1193
Rt. 1989 s. 741
Rt. 1990 s. 194
Rt. 1990 s. 562
Rt. 1990 s. 661
Rt. 1990 s. 1021
Rt. 1991 s. 92
Rt. 1991 s. 196
Rt. 1991 s. 216
Rt. 1991 s. 600
Rt. 1991 s. 678
Rt. 1991 s. 888
Rt. 1991 s. 1268
Rt. 1992 s. 64

Rt. 1992 s. 810
Rt. 1992 s. 920 (303-92)
Rt. 1994 s. 770
Rt. 1994 s. 1411
Rt. 1995 s. 668
Rt. 1995 s. 1685
Rt. 1995 s. 1781
Rt. 1996 s. 884
Rt. 2000 s. 1785
Rt. 2000 s. 1788
Rt. 2001 s. 115
Rt. 2001 s. 890
Rt. 2002 s. 190
Rt. 2002 s. 709
Rt. 2002 s. 1139
Rt. 2002 s. 1556
Rt. 2005 s. 641
Rt. 2005 s. 893
Rt. 2007 s. 252
Rt. 2008 s. 620
Rt. 2008 s. 1258
Rt. 2009 s. 299
Rt. 2010 s. 785
Rt. 2011 s. 83
Rt. 2012 s. 1453
Rt. 2013 s. 26
Rt. 2013 s. 312
Rt. 2014 s. 653
HR-2010-2027-U

7.4 Offentlige dokumenter

Stortingsmelding nr. 23 (1991-1992)

Stortingsmelding nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011

NOU 1983:57 Straffelovgivningen under omforming
Straffelovkommisjonens delutredning I

NOU 2002:4 Ny straffelov
Straffelovkommisjonens delutredning VII

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.61 (1989-1990) Om lov om endringar i vegtrafikklova 18. juni 1965 nr. 4

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.90 (2003-2004) Om lov om straff (straffeloven)

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

Innst.O.nr.XV (1964-1965) Innstilling fra samferdelskomiteen om vegtrafikklov

Innst.O.nr.73 (2008-2009) Innstilling fra justiskomiteen om lov om endringer i straffeloven 20. mai 2005 nr. 28 mv. (siste delproposisjon - slutføring av spesiell del og tilpasning av annen lovgivning)

7.5 Internettsteder

<http://www.forebygging.no/Artikler/2011-2008/Kjoring-under-pavirkning-av-rusmidler-og-trafikkfarlige-legemidler-i-Norge/> (sjekket 06. april 2015)

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/observatory/trends_figures.pdf (sjekket 06. april 2015)

www.ssb.no