

Skyld og aktsomheten i vegtrafikklovens § 3

Juridisk oppgave

BACHELOROPPGAVE (OPPG300)

Politihøgskolen

2015

Kand.nr: 184 & 185

Antall ord: 7880

Innholdsfortegnelse

2.0 Sammendrag	s. 3
2.1 Metode.....	s. 4
2.2 Avgrensning.....	s. 4
3.0 Forebygging og straff	s. 5
3.1 Forebygging.....	s. 5
3.2 Proaktivt arbeid.....	s. 5
3.3 Reaktivt arbeid.....	s. 5
3.4 Straff.....	s. 5
3.5 Straffens formål.....	s. 6
3.6 Forebygging gjennom individual- og allmennprevensjon.....	s. 6
3.7 Straffbarhetsvilkår.....	s. 6
4.0 Forsett (<i>Dolus</i>)	s. 7
4.1 Hensiktsforsett (<i>dolus directus</i>).....	s. 7
4.2 Sannsynlighetsforsett (<i>dolus indirectus</i>).....	s. 7
4.3 Eventuelt forsett (<i>dolus eventualis</i>).....	s. 8
4.4 Dom, forsøk på forsettlig drap (<i>strl. § 233, jf. § 49</i>).....	s. 8
5.0 Uaktsomhet (<i>culpa</i>)	s. 9
5.1 Simpel uaktsomhet (<i>culpa levis</i>).....	s. 9
5.2 Grov uaktsomhet (<i>culpa lata</i>).....	s. 9
5.3 Liten uaktsomhet (<i>culpa levissima</i>).....	s. 9
5.4 Bevisst og ubevisst uaktsomhet.....	s. 10
5.5 Dom, uaktsomhet (<i>uaktsomt bildrap, strl. § 239</i>).....	s. 10
6.0 Den prinsipielle forskjellen mellom forsett og uaktsomhet	s. 11
6.1 Dekningsprinsippet.....	s. 11
7.0 Vegtrafikkloven (vtrl.) § 3	s. 12
7.1 Historikk.....	s. 12
7.2 Aktsomhetsplikten.....	s. 13
7.3 Aktsomhetsvurderingen.....	s. 14
7.4 Subjektive forhold som påvirker aktsomhetsnormen.....	s. 15
7.5 Dekningen i vtrl. § 3.....	s. 17
7.6 Årsakssammenheng.....	s. 17
7.7 Hvorfor streng aktsomhetsnorm i vtrl. § 3?.....	s. 18
7.8 De ulike grensene av uaktsomhet i strl. § 239 og vtrl. § 3.....	s. 18
7.9 Aktsomhetsnormen, strl. § 239 og vtrl. § 3.....	s. 19
7.10 Dom, vtrl. § 3.....	s. 20
8.0 Subjektiv skyld i vtrl. § 3	s. 21
8.1 Menneskets atferd og den straffbare uaktsomhet.....	s. 21
8.2 Objektivt ansvar.....	s. 23
8.3 Straff etter vtrl. § 3 i et forebyggende perspektiv.....	s. 23
8.4 Vtrl. § 3 i et allmennpreventivt perspektiv.....	s. 24
9.0 Avslutning	s. 26
10. Litteraturliste	s. 27
10.1 Litteratur.....	s. 27
10.2 Internettkilder.....	s. 27
10.3 Lover, forskrifter og instruksjer.....	s. 28
10.4 Dommer.....	s. 29
10.5 Forarbeider.....	s. 29
10.6 Oversikt selvvalgt litteratur.....	s. 30

2.0 Sammendrag

Etter en gammel anekdote spurte en journalist en høyesterettsdommer om han noensinne hadde gjort noe galt. Høyesterettsdommeren svarte; *"Jeg har da bil"*.

Denne uttalelsen belyser temaet for oppgave vår på en god måte. Vi fokuserer på § 3 i lov om vegtrafikk av 18. Juni, 1965, nr. 4 (*vtrl.*), hvor vi legger vekt på uaktsomhet¹. Vtrl. § 3 kan tolkes som grunnregelen, eller den prinsipielle hovedbestemmelsen, i vegtrafikkretten. Bestemmelsen pålegger enhver som ferdes i trafikken å opptre på en hensynsfull, aktpågivende og varsom måte². Ordlyden i første ledd av vtrl. § 3 er som følger;

*"Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret"*³.

Gjennom praksisåret på politihøgskolen erfarte vi flere straffesaker for overtredelse av vtrl. § 31, jf. § 3, hvor sjåføren hadde utvist lav grad av skyld. Etter vår erfaring kunne flere av disse tilfellene oppleves som rene uhell for bilisten. Sammenlagt dannet disse erfaringene grunnlaget for vår problemstilling i bacheloroppgaven, hvor vi ønsker å se på hvordan en streng aktsomhetsnorm kan forebygge fremtidig trafikkuhell og uønskede hendelser.

Siden skyldformen uaktsomhet er en sentral del av oppgaven, så vil besvarelsen inneholde en redegjørelse av skyld i et generelt strafferettslig perspektiv. Straff og straffens formål, politiets forebyggende arbeid og tiltak er temaer som belyses. Det forebyggende temaet vil være sentralt i drøftelsen av oppgaven. I drøftelsen har vi anvendt ulike dommer og forarbeider for å vise hvilken grad av skyld som kreves for straffefellelse.

Vi har stilt spørsmål ved om aktsomhetskravet i normen er for strengt, samtidig som vi har sett på ulike faktorer som kan begrunne det strenge aktsomhetskravet. Sistnevnte henger sammen med straffens forebyggende formål, og i slike spørsmål er politiets straffeforfølgings- og etterforskningsplikt en viktig faktor.

Tore Bjørge har laget en modell om kriminalitetsforebyggende arbeid. Blant annet trekker han inn momenter om å bygge normative barrierer og avskrekking som midler i forebygging

¹ § 3 i Lov om vegtrafikk (*Vegtrafikkloven*) av 18. Juni, 1965, nr. 4

² <https://www.duo.uio.no/bitstream/handle/10852/18836/Spesial-xoppgave.pdf?sequence=2>, 14.10.14, kl. 11:00 – Grunnregelen for ferdsel i trafikken

³ § 3, første ledd, i Lov om vegtrafikk (*Vegtrafikkloven*) av 18. Juni, 1965, nr. 4

av kriminalitet⁴. Vegtrafikkloven beskriver normene for ferdsel i trafikken, samtidig som den truer med straff (*avskrekking*) for brudd på disse normene.

Siden politiet deltar i begge disse prosessene gjennom håndhevelse og straffeforfølgning, vil straffens formål være sentralt i politiets forebyggende arbeid i dette feltet.

2.1 Metode

For å utrede aktsomhetskravet i vtrl. § 3 har vi anvendt flere juridiske rettskilder som primært omhandler forståelsen av vegtrafikkretten. Mye av arbeidet vårt baserer seg på vegtrafikkloven, samt Engstrøms og Olsens utdypende forståelse av vegtrafikkretten i deres kommentarutgaver. I tillegg har vi anvendt lovens forarbeider, dommer og rettsavgjørelser.

De anvendte rettskildene er hentet fra lovdata og rettsdata. De sentrale rettsreglene som belyses er § 239 i Alminderlig borgerlig straffelov (*Straffeloven*) av 22. Mai, 1902, nr. 10, vtrl. § 31 og vtrl. § 3. Strl. § 239 er tatt med i oppgaven for å belyse at det stilles ulike krav til aktsomhet i den og vtrl. § 3, selv om begge stiller uaktsomhet som laveste skyldkrav.

Når det kommer til forskjellen mellom forsett og uaktsomhet, så er dette definert i flere rettskilder. Vi har valgt å benytte oss av Lov om straff (*Straffeloven*) av 20. Mai, 2005, nr. 28, sine definisjoner av forsett og uaktsomhet. De er anvendt fordi de konkretiserer skyldformene og ikke skiller seg ut i så måte fra dagens forståelse av dem.

2.2 Avgrensning

Siden vtrl. § 3 fungerer som hovedbestemmelsen for all ferdsel i trafikken så har normen et vidt og omfattende virkeområde. I løpet av vårt praksisår opplevde vi at bestemmelsen kunne brukes på "alt" som var klanderverdig og straffbar atferd i trafikken, noe som i hovedsak skyldtes bestemmelsens "altomfattende" ordlyd. I denne oppgaven problematiserer vi det strenge aktsomhetskravet i bestemmelsen, og stiller oss kritisk til vår opplevelse av at personer med lav grad av subjektiv skyld kan straffes for brudd på vtrl. § 3.

I tillegg er vi kritisk til om slik straffefellelse oppfyller straffens formål om individual- og allmennpreventiv virkning. Oppgaven er avgrenset til å omhandle aktsomhetskravet til bilistene, og ikke andre former for ferdsel i trafikken. Når det gjelder kjøring i ruspåvirket tilstand vil dette ikke bli behandlet.

⁴ http://www.phs.no/Documents/4_Forskning/Crime%20prevention/Forebygging%20av%20kriminalitet%20-%20Ungdomsgjenger.pdf, 13.03.15, kl. 14:00 – Forebygging av kriminalitet

3.0 Forebygging og straff

3.1 Forebygging

Det fremgår av Lov om politiet (*Politi-loven*) av 4. Aug., 1995, nr. 53, § 1 og § 2 at politiet skal drive en forebyggende virksomhet⁵. Å forebygge kan tolkes på mange måter.

Elisabeth Myhre Lie beskriver forebygging som: ”... å være i forkant å forhindre at noe negativt skjer”⁶. Forebyggende virksomhet kan være mer kompleks enn å kun være i forkant av en fremtidig uønsket handling. I politiets arbeid for å redusere kriminalitet har de to hovedstrategier; proaktivt og reaktivt arbeid⁷.

3.2 Proaktivt arbeid

Et proaktivt arbeid forstås som å hindre at kriminalitet oppstår⁸. Det sentrale målet for politiets forebyggende arbeid i trafikk-tjenesten er ”... å hindre eller begrense trafikkulykker, og redusere antall skadde og drepte personer i ulykkene”⁹. Videre skal politiets proaktive arbeid i trafikken skape trygghet, øke fremkommeligheten og virke kriminalitetsforebyggende¹⁰. Siden trafikkulykker ofte medbringer brutale konsekvenser er det selvforklarende at politiets proaktive virksomhet er en viktig del av arbeidet for å oppnå det sentrale målet. Forebyggende arbeid er likevel mer komplekst enn kun å fungere på et proaktivt nivå.

3.3 Reaktivt arbeid

Reaktivt arbeid søker å hindre fremtidig kriminalitet ved å oppklare lovbrudd og reagere overfor lovbrøyteren¹¹. En reaksjon kan være straff i form av fengsel eller bøter.

3.4 Straff

”Begrepet straff blir tradisjonelt definert som et onde som staten påfører den som har begått en straffbar handling, for at det skal føles som et onde”¹².

Straff er samfunnets måte å beskytte seg mot krenkelser og uønskede handlinger. Samtidig er det også et mål at den domfelte ikke skal lide unødig overlast av selve

⁵ Lov om politiet (*Politi-loven*), 1995, nr. 53 - §§ 1 og 2

⁶ Lie, 2011, s. 21 – Hva er kriminalitetsforebygging?

⁷ Lie, 2011, s. 28 – Hovedstrategiene

⁸ Lie, 2011, s. 28 – Proaktivt politiarbeid

⁹ Instruks for politiets trafikk-tjeneste (GP 4027), 2013, s. 6 – Sentrale målet i trafikk-tjenesten

¹⁰ Instruks for politiets trafikk-tjeneste (GP 4027), 2013, s. 6 – Proaktivt trafikkarbeid

¹¹ Lie, 2011, s. 28 – Reaktivt politiarbeid

¹² <https://www.domstol.no/Straffesak/Straffereaksjoner/>, 31.03.15, kl. 12:08 – Definisjon av straff

straffegjennomføringen¹³. Strl. § 15 definerer de alminnelige straffemetodene Norge har, som fengsel, forvaring, hefte, samfunnsstraff, ungdomsstraff, bøter og rettighetstap¹⁴.

I straffelovens bestemmelser vil alltid straffen være nedskrevet. Et eksempel på det er strl. § 257 (*tyveri*) hvor det i andre ledd står at tyveri straffes med bøter eller fengsel inntil 3 år¹⁵. I vegtrafikklovgivningen er det kun fengsel og/eller bøter som er straffalternativene, jf. vtrl. § 31, første ledd.

3.5 Straffens formål

Tradisjonelt sett straffet staten for å *gjengjelde* et onde. På mange måter ville det si at dersom du ble utsatt for et onde, eksempelvis, en voldsutøvelse, så skulle staten gjengjelde det onde mot gjerningspersonen. Derimot har staten uttalt at gjengjeldelse ikke kan være straffens formål¹⁶. I dag følger de en modell hvor straff skal ha individual- og allmennpreventiv virkning¹⁷. En straff som ikke oppfyller formålet om individual- og allmennprevensjon vil være en unyttig tilføyelse av lidelse¹⁸.

3.6 Forebygging gjennom individual- og allmennprevensjon

Straffens individualprevensjon tar sikte på å avskrekke, uskadeliggjøre og rehabilitere lovbrøyteren. At straffen skal ha en allmennpreventiv virkning vil si at den er ment å virke avskrekkende, samt være moral- og vanedannende for befolkningen¹⁹.

3.7 Straffbarhetsvilkår

I norsk strafferett kreves det at fire vilkår er oppfylt for at noen skal ilegges en straffereaksjon. De fire vilkårene er som følger²⁰:

1. Gjerningspersonen må ha utført en handling eller unnlattelse som er nedfelt i et straffebed, eksempelvis straffeloven
2. Det kan ikke foreligge straffefrihetsgrunner, som nødverge (*selyforsvar*), nødrett eller samtykke
3. Gjerningspersonen må ha utvist subjektiv skyld, som forsett eller uaktsomhet
4. Gjerningspersonen må ha vært tilregnelig i gjerningsøyeblikket

¹³ <http://www.kriminalomsorgen.no/hva-er-straff-og-straffegjennomfoering.237844.no.html>, 04.11.14, kl. 09:24 – Hva er straff?

¹⁴ §15 i Almindelig borgerlig straffelov (*Straffeloven*) av 22. Mai, 1902, nr. 10

¹⁵ § 257 i Almindelig borgerlig straffelov (*Straffeloven*) av 22. Mai, 1902, nr. 10

¹⁶ Ot.prp nr. 90 2003-2004, s. 77 - Gjengjeldelse er ikke straffens formål

¹⁷ Ot.prp. nr. 90 (2003-2004), s. 77 - Individuell og allmennpreventiv virkning

¹⁸ Andenæs, 1996, s. 13 - Straffen som problem

¹⁹ Lie 2011, s. 125

²⁰ <http://www.jusinfo.no/index.php?site=default/721/2022/2025>, 29.10.14, kl. 12:47 - Straffbarhetsvilkårene

Ettersom temaet til oppgaven er skyld i vtrl. § 3, så fokuserer vi på tredje punkt i straffbarhetsvilkårene. Å ha skyld stammer fra det romerske ordet ”*culpa*”. I romerretten sa de ofte ”*mea culpa*” som betyr ”*jeg er skyldig*”²¹. Det å være skyldig betyr ofte å ha en symbolsk ansvarlighet for handlingen. Som det beskrives i tredje punkt finnes det to former for skyld, forsett og uaktsomhet.

4.0 Forsett (dolus)

Uaktsomhet er en skyldform som er svært forskjellig fra skyldformen forsett. Årsaken til at vi har valgt å inkludere forsett i oppgaven er fordi vi vil belyse den subjektive forskjellen mellom den og uaktsomhet. Som vi vil vise til så peker forsett på en mer viljestyrt og kontrollert handling med en klar og bevisst hensikt. I et forebyggende perspektiv vil det, logisk og rasjonelt sett, være lettere å finne årsaken til den uønskede handlingen dersom handlingen er begått i forsett. Uaktsomhet er noe mer problematisk, men det vil vi komme tilbake til.

Det fremgår av strl. § 40, første ledd, at strafferetten stiller forsett som hovedregel i spørsmålet om subjektiv skyld. Uaktsomhet er kun anvendbart dersom den konkrete straffebestemmelse forklarer at også den uaktsomme handling straffes²².

Forsett er ikke definert i dagens straffelovgivning, men utviklet gjennom rettspraksis og juridisk teori på bakgrunn av lovens forarbeider. Selv om straffeloven av 2005 ikke er trådt i kraft, er definisjonen av skyldformen i den lik forståelsen av den i dagens strafferett²³.

4.1 Hensiktsforsett (dolus directus)

Straffeloven av 2005 (ny strl). § 22, første ledd, bokstav a: ”*Forsett foreligger når noen begår en handling som dekker gjerningsbeskrivelsen i et straffebud – a) Med hensikt*”²⁴.

4.2 Sannsynlighetsforsett (dolus indirectus)

Ny strl. § 22, første ledd, bokstav b: ”*Forsett foreligger når noen begår en handling som*

²¹ <http://byadvokaten.net/culpanormen-i-erstatning/>, 29.10.14, kl. 12:53 - Romerretten

²² § 40 i Almindelig borgerlig straffelov (Straffeloven) av 22. Mai, 1902, nr. 10

²³ Ot.prp. nr. 90 (2003-2004), s. 425

²⁴ § 22, første ledd, bokstav a, i Lov om straff (straffeloven) av 20. Mai, 2005, nr. 28

dekker gjerningsbeskrivelsen i et straffebud - b) Med bevissthet om at handlingen sikkert eller mest sannsynlig dekker gjerningsbeskrivelsen”²⁵.

4.3 Eventuelt forsett (dolus eventualis)

Ny strl. § 22, første ledd, bokstav c: ”Forsett foreligger når noen begår en handling som dekker gjerningsbeskrivelsen i et straffebud – c) holder det for mulig at handlingen dekker gjerningsbeskrivelsen, og velger å handle selv om det skulle være tilfellet”²⁶.

De mest anvendte typene av forsett er hensiktsforsett og sannsynlighetsforsett. Det ”eventuelle forsettet” er lite brukt i strafferetten. Forsett er et skyldkrav som ofte viser til gjerningsmannens forbryterske vilje. Et slikt skyldkrav oppfyller ofte statens straffeintensjon om å straffe slike viljer. Dette illustreres nedenfor i en dom om forsøk på forsettlig drap.

4.4 Dom, forsøk på forsettlig drap (straffelovens § 233, jf. § 49)

I en dom fra Borgarting lagmannsrett hvor en person ble dømt for forsøk på forsettlig drap, forklarer rettens flertall hvorfor de mener personen regnet det som sikkert eller overveiende sannsynlig (sannsynlighetsforsett) at offeret kunne dø av knivstikkene hans²⁷.

I korte trekk handler dommen om en person som stakk en annen person tre ganger i bryst- og mageregionen med kniv.

Ettersom offeret hadde flere lag med tykke klær på seg, så måtte gjerningspersonen presse kniven med betydelig kraft for å trenge igjennom klærne og inn i kroppen til offeret. Siden han stakk offeret det tre ganger, så mente flertallet i lagmannsretten at det beviste utover enhver rimelig tvil at personen regnet det som sikkert eller overveiende sannsynlig at offeret kunne dø av knivstikkene.

Her ser vi hvordan retten vurderer situasjonen og handlingsmønsteret til gjerningspersonen, hvor de til slutt konkluderer med at han selv regnet det som sikkert eller overveiende sannsynlig at offeret kunne dø. Dette er et eksempel på sannsynlighetsforsett.

²⁵ § 22, første ledd, bokstav b, i Lov om straff (straffeloven) av 20. Mai, 2005, nr. 28

²⁶ § 22, første ledd, bokstav c, i Lov om straff (straffeloven) av 20. Mai, 2005, nr. 28

²⁷ <http://lovdata.no/pro/#document/LBSTR/avgjorelse/lb-2013-157826?from=NL/lov/1902-05-22-10/%C2%A7233>, (Publisert: LB-2013-157826) 29.10.14, kl. 15:21 – Dom fra Borgating lagmannsrett, dato: 04.06.2014

5.0 Uaktsomhet (culpa)

Uaktsomhet, uforsiktighet og skjødesløshet er ord av samme betydning. Historisk sett tok romerretten utgangspunkt i hva *"bonus pater familias"*, den fornuftige familiefar, ville ha gjort i lignende situasjon for å finne ut om gjerningspersonen hadde handlet uaktsomt²⁸. I ny strl. § 23 vises det til to former for uaktsomhet; ordinær og grov uaktsomhet²⁹.

I tillegg til disse uaktsomhetsformene beskriver strl. § 43 en tredje uaktsomhet; liten uaktsomhet³⁰. Denne formen for uaktsomhet er ikke tilstrekkelig som selvstendig skyld, men brukes primært på følger av en ellers forsettlig handling.

Det vil være vanskelig å gi en presis definisjon på uaktsomhet fordi den vil være situasjonsavhengig, og stadig endre seg fra sak til sak. Uaktsomhet handler om klanderverdig opptreden i forhold til tid, sted, personlig forutsetning og omgivelsene³¹.

5.1 Simpel uaktsomhet (*Culpa levis*)

Ny strl. § 23 definerer uaktsomhet slik: *"Den som handler i strid med kravet til forsvarlig opptreden på et område, og som ut fra sine personlige forutsetninger kan bebreides, er uaktsom"*³².

5.2 Grov uaktsomhet (*culpa lata*)

Ny strl. § 23, andre ledd: *"Uaktsomheten er grov dersom handlingen er svært klanderverdig og det er grunnlag for sterk bebreidelse"*³³. Høyesterett har uttalt at dersom noen skal kunne klandres grovt uaktsomt må det foreligge en kvalifisert klanderverdig opptreden som foranlediger sterke bebreidelser for mangel på aktsomhet³⁴.

5.3 Liten uaktsomhet (*culpa levissima*)

Liten uaktsomhet er definert i strl. § 43:

*Hvor Loven bestemmer en forhøiet Straf i Tilfælde af, at en strafbar Handling medfører nogen uforsætlig Følge, indtræder denne Straf dog alene, hvor den handlende kunde have indseet Muligheden af en saadan Følge, eller saafremt han har undladt efter Evne at afverge den, efterat han er bleven opmærksom paa Faren*³⁵.

²⁸ http://www.jusleksikon.no/wiki/Bonus_pater_familias, 30.04.15, kl. 15:42 – *"Bonus fater familias"*

²⁹ § 23, første og annet ledd i Lov om straff (*Straffeloven*) av 20. Mai, 2005, nr. 28

³⁰ § 43 i Alminderlig straffelov (*Straffeloven*) av 22. Mai, 1902, nr. 10

³¹ <https://snl.no/uaktsomhet>, 29.10.14, kl. 14:34 - Uaktsomhet

³² § 23, første ledd i Lov om straff (*Straffeloven*) av 20. Mai, 2005, nr. 28

³³ § 23, andre ledd i Lov om straff (*Straffeloven*) av 20. Mai, 2005, nr. 28

³⁴ Rt. 1970, s. 1235 – Høyesteretts definisjon av grov uaktsomhet

³⁵ § 43 i Alminderlig borgerlig straffelov (*Straffeloven*) av 22. Mai, 1902, nr. 10

Liten uaktsomhet er den laveste graden av uaktsomhet og handler i korte trekk om at dersom gjerningspersonen kunne innsett muligheten for konsekvens av handlingen sin, så kan han bebreides.

5.4 Bevisst og ubevisst uaktsomhet

Bevisst uaktsomhet foreligger når en person er klar over faremomentene ved handlingen sin, men velger ”å ta sjansen” likevel³⁶. Ofte er dette et tema innen vegtrafikken, hvor trafikanten er klar over faremomentene ved å kjøre i høy hastighet i et tettbebygde område, men satser på at det ikke er fotgjengere ute. Bevisst uaktsomhet kan omtales som ”den hensynsløse atferd”.

Ubevisst uaktsomhet foreligger når faremomentene ikke har vært i personens tanker³⁷. Det samme kan tenkes innen vegtrafikken hvor en person kjører i høy hastighet, men tenker ikke over hva som kan skje. Ubevisst uaktsomhet kan omtales som ”den tankeløse atferd”.

Uaktsomhet er vesentlig forskjellig fra forsett. Som tidligere nevnt så vil uaktsomhet foreligge når noen utviser klanderverdig atferd, ofte forbundet med hensynsløshet eller tankeløshet. Dette illustreres på en bedre måte i eksempelet om uaktsomt drap under.

5.5 Dom uaktsomhet (uaktsomt bildrap, strl. § 239)

I en dom fra Høyesterett hvor en bussjåfør kjørte på og drepte en eldre person som gikk på rødt lys over et fotgjengerfelt, har retten uttalt at det må forventes en særlig aktsomhet og oppmerksomhet fra yrkessjåfører. Personen gikk på rødt lys, noe som i seg selv er klanderverdig, men bussjåføren måtte være ekstra oppmerksom på eldre i trafikken, spesielt i byområder³⁸.

I trafikken må bilistene være klar over at fotgjengere kan gå på rødt lys og derfor innrette seg etter det. Sjåføren hadde derfor opptrådt uaktsomt og ble dømt for overtredelse av strl. § 239 (uaktsomt bildrap).

I dette tilfellet mente Høyesterett at trafikanten hadde utvist en klanderverdig atferd, med tanke på hva som kan forventes av trafikanter, da spesielt yrkessjåfører.

I dommen ser vi hvordan retten vurderer uaktsomhet. I vurderingen av uaktsomhet legges det større vekt på omgivelsene, gjerningspersonens forutsetninger, tid, sted og handlingsmønsteret. Selv om dommen er fra Høyesterett vil det være vanskelig å bruke den

³⁶ Olsen 2011, s. 166 - Bevisst og ubevisst uaktsomhet

³⁷ Olsen 2011, s. 166 - Bevisst og ubevisst uaktsomhet

³⁸ Rt. 2009, s. 299 - Dom, uaktsomt bildrap

som førende på alle saker som omhandler yrkessjåfører i trafikkulykker med dødsfølge. Dette fordi uaktsomheten er situasjonsbestemt og vil variere hele tiden, fra tid og sted. Riktignok vil dommen være førende for tilfeller som er tilnærmet lik.

6.0 Den prinsipielle forskjellen mellom forsett og uaktsomhet

I første dom (*forsøk på forsettlig drap – Strl. § 233, jf. § 49*) ser vi hvordan retten vurderer gjerningspersonens handlingsmønster. Selv om fornærmede part ikke døde så viser handlingsmønsteret til gjerningspersonen en klar forbrytersk vilje. Han regnet det som sikkert eller overveiende sannsynlig at fornærmede kunne dø av de gjentatte knivstikkene. Sannsynlighetsforsettet kommer tydelig frem og viser hvor høy betydning skylden har.

I andre dom (*uaktsomt bildrap – strl. § 239*) ser vi hvordan retten vurderer området, sjåførens forutsetninger og forventningene til den enkelte trafikant. Ulikheten fra første dom er at sjåførens vilje ikke i samme grad er viktig for domfellelse.

I sistnevnte foretar retten en mer objektiv vurdering, hvor de ser på situasjonen. Herunder elementer som gangfeltet, tettbebyggelsen og offerets forutsetning. Ut fra de momentene konkluderer retten med at sjåføren har utvist en klanderverdig atferd, hvor han burde innsett at kjøringen hans kunne medført en dødsfølge. Hvis vi ser på disse to dommene i lys av straffens forebyggende formål, kan det stilles spørsmålstegn ved om straffen vil kunne endre eller forbedre atferden til den uaktsomme sjåfør. Dette er et tema vi vil komme nærmere tilbake til senere.

6.1 Dekningsprinsippet

Dekningsprinsippet handler om at den subjektive skylden må dekke alle de objektive momentene i straffebestemmelsen³⁹. Strl. § 239 beskriver følgende norm; ”Den som uaktsomt ved motorvogn forvolder en annens død, straffes med fengsel inntil 3 år”⁴⁰. Hvis vi ser på denne normen i lys av dekningsprinsippet vil det si at skyldformen uaktsomhet må dekke det objektive momentet død. Det betyr at gjerningspersonen må ha ført motorvogn og ved bruken av sin motorvogn ”burde forstått” at en annen person kunne dø av hans kjøring. Dersom uaktsomheten ikke kan knyttes til dødsfølgen så vil strl. § 239 ikke være aktuell. Vtrl. § 3 kan

³⁹ Klippe & Seiersten, 2010, s. 62

⁴⁰ § 239 i Alminderlig borgerlig straffelov (*Straffeloven*) av 22. Mai, 1902, nr. 10

likevel anvendes dersom gjerningspersonen burde forstått at kjøringen var uforsvarlig eller at den kunne skape fare.

7.0 Vegtrafikklovens (vtrl.) § 3

Vtrl. § 3 er hovedbestemmelsen for ferdsel i trafikken og ordlyden i bestemmelsen er som følger:

Første ledd – *”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”.*

Andre ledd – *”Vegfarende skal også vise hensyn mot dem som bor eller oppholder seg ved vejen.”*

Bestemmelsen tar sikte på å verne mot enhver skadeforvoldelse, enten det er personskade eller materiell skade i trafikken⁴¹. I vegtrafikkloven, til forskjell fra straffeloven, så er ikke hver enkel bestemmelsen nedtegnet med straff.

Vegtrafikklovens bestemmelser viser kun til påkrevde normer i trafikken. Straffen for brudd på bestemmelsene er nedfelt og sanksjonert i vtrl. § 31, første ledd: *”Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av denne lov, straffes med bøter eller med fengsel inntil ett år”*⁴². Etter vtrl. § 31, første ledd, ser vi at forsett eller uaktsomhet kan stilles som skyldkrav for overtredelse av vtrl. § 3.

7.1 Historikk

De første reglene som regulerte veitrafikken i Norge finner man i *”politianordninger”* i Bergen og Trondheim i 1710, og i Christiania i 1745⁴³. I 1807 kom det regler i en forordning om høyrekjøring, og denne ble gjort gjeldende for hele landet ved vegloven av 1824. Deretter fikk man nye og utvidede bestemmelser i vegloven av 1851⁴⁴.

Den første motorvognloven av 21. Juni, 1912, nr. 2, ga mer ensartede regler og bestemmelser om motorvogner, registrering, bruk, straff, erstatning og trafikkregler mv. En ny

⁴¹ Olsen, 2011, s. 166

⁴² § 31, første ledd i Lov om vegtrafikk (*Vegtrafikkloven*) av 18. Juni, 1965, nr. 4

⁴³ http://abo.rettsdata.no/browse.aspx?bid=direct&s_terms=vegtrafikkloven&sDest=gL19650618z2D4, 04.11.14, kl. 21:17 – Historikk, vtrl. § 3

⁴⁴ Olsen, 2011, s. 29

motorvognlov ble vedtatt 20. Februar, 1926, og denne lovendringen førte til at trafikkreglene ble tatt ut av loven. Deretter ble nye trafikkregler gitt i 1938 og 1957, før de nåværende reglene ble vedtatt i 1986.

Den gjeldende vegtrafikklovgivningen er av 18 juni, 1965. *”Loven er først og fremst en fullmakts- og rammelov, men inneholder også enkelte viktige ”trafikkregler” som fartsgrenser og rusbestemmelser”*⁴⁵.

7.2 Aktsomhetsplikten

Det fremkommer av lovens ordlyd at aktsomhetsplikten påligger *”enhver som ferdes i trafikken”*. Det betyr at alle som ferdes på eller ved veg er underlagt vtrl. § 3.

Aktsomhetsplikten består i *”...å 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”*. Ordene *”hensynsfullt, aktpågivende og varsom”* er skjønnsmessige. De vil variere ut fra hva som forventes av den aktuelle trafikant i en konkret situasjon.

Ordlyden gir imidlertid uttrykk for en forventning om at trafikanten opptrer med den nødvendige grad av aktsomhet og oppmerksomhet slik at man ferdes på en forsvarlig måte⁴⁶.

Som vist til tidligere vil vurderingen av aktsomhet og oppmerksomhet være skjønnsmessig, og vil variere ut fra omgivelsene. Etter ordlyden er det å forstå at bestemmelsen tar sikte på å ramme den bevisste så vel som den ubevisste uaktsomhet⁴⁷.

Ordene *”... så det ikke kan oppstå fare”* angir et faredelikt (*selve farefremkallelse er forbudt*). Det er ikke noe vilkår at en konkret fare faktisk oppstår, men en abstrakt fare omfattes også av ordlyden. *”Lovgiver har funnet det nødvendig å inkludere abstrakt fare for at bestemmelsen skal ivareta sitt formål om økt trafikksikkerhet”*⁴⁸.

Det neste alternativet i gjerningsbeskrivelsen er at det *”...voldes skade”*. Loven angir med det et skadedelikt. Alternativet brukes i de tilfeller hvor den uaktsomme kjøringen har resultert i skade, og begrepet *”skade”* omfatter både skade på person og materielle gjenstander. Det kan problematiseres hvorvidt det må oppstilles en nedre grense for skadebegrepet. Dette er ikke et spørsmål som besvares av forarbeidene til vegtrafikkloven.

⁴⁵ Olsen, 2011, s. 30

⁴⁶ <https://bora.uib.no/bitstream/handle/1956/6862/53359437.pdf?sequence=1>, 14.10.14, kl. 11:20 – Forsvarlig trafikkatferd i vtrl. § 3

⁴⁷ Olsen, 2011, s. 166

⁴⁸ <https://bora.uib.no/bitstream/handle/1956/6862/53359437.pdf?sequence=1>, 14.10.14, kl. 11:00 – Abstrakt fare i vtrl. § 3

Imidlertid er det en lite praktisk problemstilling ettersom forholdet uansett vil kunne rammes av faredeliktet i gjerningsbeskrivelsens første alternativ.

Henvisningen i andre ledd om at annen trafikk ikke ”unødig” skal bli ”hindret eller forstyrret” av ens atferd, viser til et handlingsdelikt. Det kan også argumenteres for at denne ordlyden kan tolkes som et følgedelikt på linje med skade/fare, uten at vi skal gå nærmere inn på dette.

Samlet sett kan man vise til at lovens ordlyd gir uttrykk for de målsettinger som trafikklovgivningen bygger på:

Trafikksikkerhet – ”... så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade”

Effektiv trafikkavvikling – ”...annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret”.

Begrense de miljømessige skadevirkninger – ”...vise hensyn mot dem som bor eller oppholder seg ved vegen”⁴⁹.

7.3 Aktsomhetsvurderingen

Ordlyden i § 3 peker nesten mot et objektivt ansvar for enhver skade eller faresituasjon som kan oppstå. Det må imidlertid foreligge subjektiv skyld, jf. straffbarhetsvilkårene. Dette skyldkravet er uaktsomhet, jf. vegtrafikkloven § 31, første ledd. Det kan ikke sies så mye om grensen mellom den tillatte risiko (*eller forsvarlig opptreden*) og den straffbare uaktsomhet. Enhver sak vil bygge på den konkrete trafikksituasjon: hvordan det er kjørt og/eller manøvrert, trafikkmengde, vegforhold, lys, sikt, tid til vurdering osv.

I utgangspunktet er normen lik for alle som ferdes i trafikken, men en må ta hensyn til den enkelte trafikantgruppens ”farlighet” og forutsetninger.

For eksempel stilles det strengere krav til en bilfører enn til en fotgjenger⁵⁰. Det kan tenkes at en tilsvarende skjerpelse vil gjelde for de myke trafikanters forutsetninger (*fotgjengere, syklister, med mer*). Derfor forventes det mer av en voksen mann enn hva det gjør av et barn som ferdes i trafikken.

Et vesentlig spørsmål i denne sammenheng er hvordan ytre forhold påvirker den objektive normen. Som trafikant må man være forberedt på vanskelige føreforhold, dårlige veier og

⁴⁹ Olsen, 2011, s. 165

⁵⁰ Olsen, 2011, s. 167

sikt, samt uoversiktlige trafikkforhold mm. Vil slike ytre forhold, som kan betegnes som vanskelige og utfordrende, gjøre at det lempes på aktsomhetsnormen?

Vegtrafikklovens § 6, første ledd forklarer at: ”fører av kjøretøy skal avpasse farten etter sted, føre-, sikt- og trafikkforholdene slik at det ikke kan oppstå fare eller voldes ulempe for andre, og slik at annen trafikk blir minst mulig hindret eller forstyrret”⁵¹.

Olsen skriver at basert på denne formuleringen må det legges til grunn at aktsomhetsnormen skjerpes dersom vanskelig ytre forhold blir en del av trafikkbildet. Formuleringen fører til at bilisten må opptre med en skjerpet aktsomhet og oppmerksomhet for å oppfylle normen for forsvarlig opptreden. Samme aktsomhetsskjerpelse vil gjelde ovenfor andre ytre forhold som barn, gangfelt, rygging, vending, m.m.⁵².

7.4 Subjektive forhold som kan påvirke aktsomhetsvurderingen

Lokalkunnskap

Et spørsmål i denne sammenhengen er om subjektive og individuelle forhold vil ha noen innvirkning på den objektive aktsomhetsnormen. Som tidligere vist skjerpes aktsomhetskravet dersom ytre forhold blir mer uoversiktlig eller viktige momenter, som gangfelt, blir en del av trafikkbildet. Kan subjektive forhold som f.eks. hvorvidt vedkommende er geografisk lokalkjent ha en viss betydning på aktsomhetskravet?

Etter tidligere uttalelser fra høyesterett kan det synes som lokalkunnskap har ingen innvirkning på aktsomhetskravet i bestemmelsen. I følgende eksempel hersket det et mindretalls uenighet i aktsomheten innen dette temaet.

En dom fra Høyesterett gir et eksempel på temaet om lokalkunnskap⁵³. Dommen omhandlet en kvinne som i passeringen av utgangen til en nedlagt skogsvei kjørte på en annen som kom ut av skogsveien. Kvinnen hadde i sin forklaring til retten uttalt at hun var godt kjent i området og at skogsveien var nedlagt, samt sjeldent beferdet. Derfor hadde hun ikke redusert hastigheten før passeringen av vegkrysset. Hun ble frikjent i herredsretten, men påtalemyndigheten anket saken til høyesterett fordi de mente herredsretten hadde stilt for små krav til aktsomheten. Høyesterett uttalte at kvinnen, uansett lokalkunnskap, pliktet å redusere hastigheten før hun passerte et vegkryss.

⁵¹ § 6, første ledd i Lov om vegtrafikk (*Vegtrafikkloven*) av 18. Juni, 1965, nr. 4

⁵² Olsen, 2011, s. 168

⁵³ Rt. 1972, s. 230 - Lokalkunnskap

Selv om hun visste at skogsveien var lite beferdet pliktet hun som trafikant å opptre med en høyere grad av aktsomhet ved passeringen, blant annet med å redusere hastigheten.

Høyesterett var ikke enstemmig i at kvinnen skulle domfelles. Mindretallet mente at den påkjørte handlet uaktsomt ved å kjøre ut i vegbanen uten å sjekke forholdene bedre, samt at kvinnen derfor vanskelig kunne unngått ulykken uansett handlemåte. Kvinnen ble domfelt fordi flertallet mente hun hadde kjørt uforsvarlig etter kravet i vtrl. § 3.

Manglende kjøreferdighet eller erfaring

Alle sjåførere er forskjellige og har ulike forutsetninger. I vurderingen av uaktsomhet skal blant annet personers forutsetninger tas i betraktning. Variasjons- og erfaringsbredden er stor mellom ferske sjåførere og de som har lang kjøreefaring.

Aktsomhetskravet har en mer klar standard under slike omstendigheter. En fersk sjåfør med lite kjøretrening må ta hensyn til sin lave kjøreefaring og innrette sin kjøring deretter. På samme måte må en med lang kjøreefaring gjøre det samme. Kravet til forsvarlig kjøreatferd vil variere ut fra personens forutsetning⁵⁴.

I en dom fra herredsretten hvor en 18 år gammel mann med 3 måneders kjøreefaring hadde blitt domfelt for overtredelse av vtrl. § 3, uttalte retten at lav kjøreefaring var langt fra et unnskyldende moment i uaktsom kjøreatferd⁵⁵. Basert på denne uttalelsen vil persons forutsetning innen kjøreferdighet ha liten betydning i vurdering av aktsomhet, da aktsomheten hele tiden vil sette vilkår for forsvarlig kjøreatferd. Det er irrelevant om sjåføren er utrent eller har lang erfaring som bilist.

Mulighet til å bli oppmerksom på forhold som sjåføren kan innrette kjøringen sin etter

I dom fra Høyesterett illustreres dette temaet⁵⁶. Saken omhandler en 18 år gammel mann som kjørte på en syklist. Syklisten hadde ikke refleks eller lys og befant seg til høyre for midtlinjen i vegbanen. Høyesterett uttalte at for domfellelse etter vtrl. § 3 må bilføreren ha hatt mulighet til å se syklisten på et tidspunkt da ulykken ved aktsom kjøring kunne vært avverget. Syklisten befant seg på venstre side av vegbanen og foretok en krysning av veien rett før sammenstøtet skjedde. Herredsretten var noe uklar i om bilføreren hadde hatt mulighet til å bli oppmerksom på syklisten.

⁵⁴ Engstrøm, 2012, s. 72 - Manglende kjøreferdighet eller erfaring

⁵⁵ Rt. 1989, s. 789 - Lav kjøreefaring

⁵⁶ Rt. 1979, s. 113 - Mulighet til å bli oppmerksom

Til det uttalte Høyesterett at dersom domfelte ikke hadde mulighet til å bli oppmerksom på syklisten ville han således være uten skyld. Dommen til herredsretten ble opphevet.

Basert på dommen kan vi si at et absolutt vilkår for å klandre en person etter vtrl. § 3 er at bilføreren må ha hatt mulighet til å bli oppmerksom på det forhold som han skulle ha innrettet kjøringen sin etter. Engstrøm forklarer at dersom han ikke hadde mulighet til å oppfatte ulykkesårsaken kan han ikke klandres⁵⁷.

Vurderingen av subjektive forhold

I alle tre eksemplene ser vi hvordan subjektive forhold påvirker aktsomhetsnormen. Ut fra eksemplene kan vi statuere en del-konklusjon om at subjektive forhold har liten betydning i vurderingen av aktsomheten. Likevel ser vi i avsnittet om "*mulighet til å bli oppmerksom*", at loven gir rom for en viss grad av menneskelighet.

På mange måter kan vi si at aktsomhetskravet i bestemmelsen er svært strengt og stiller høye krav til trafikanten, men samtidig ikke klandrer trafikanter som helt tydelig er uten skyld.

7.5 Dekningen i vtrl. § 3

I deknningen av vtrl. § 3 vil det være viktig å spørre; "*Hvilke momenter må uaktsomheten omfatte?*". Bestemmelsen angir tre straffbare alternativer; "*skadefremkallelse*", "*farefremkallelse*" og "*trafikkforstyrrelse/hindring*". Det er tilstrekkelig at et av alternativene er til stede for bebreidelse⁵⁸.

Dersom det kan bevises utover enhver rimelig tvil at sjåføren har utvist uaktsomhet på ett av de tre alternativene, og ellers de straffbare vilkår er oppfylt, kan sjåføren domfelles.

7.6 Årsakssammenheng

Et vilkår i vtrl. § 3 er at det må være en årsakssammenheng mellom den uaktsomme kjøreatferd og faren, skaden eller forstyrrelsen/hindringen. Kravet til årsakssammenheng volder svært sjelden problemer i relasjon til vtrl. § 3. Hvis skadelidte opptrer upåregnelig, eller dersom ytre forhold endrer seg på en upåregnelig måte, kan spørsmålet om årsakssammenheng trekkes i tvil⁵⁹. Slike momenter kan være personer som plutselig hopper ut i vegbanen eller snøskred og jordras.

⁵⁷ Engstrøm, 2012, s. 62

⁵⁸ Olsen, 2011, s. 167 - Dekningen i vtrl. § 3

⁵⁹ Engstrøm 2012, s. 82-83 - Årsakssammenheng

7.7 Hvorfor streng aktsomhetsnorm i vtrl. § 3?

I forarbeidene til vtrl. § 3 legges det blant annet til grunn at bestemmelsen skal fungere som ”*oppfanger-paragraf*”, hvorav enhver form for klanderverdig og hensynsløs kjøring som er subjektiv straffbar skal kunne straffes⁶⁰. Den skal også fange opp tilfeller hvor det er snakk om ”*nære-på-skader*”. Forarbeidene uttrykker imidlertid ingen konkret begrunnelse på hvorfor aktsomhetskravet er strengt.

Engstrøm skriver at en årsak til den strenge aktsomhetsnormen er bilens fart, tyngde og bevegelighet, samt risikoen for bilens betydelige skadepotensial⁶¹.

I år 2013 var det i følge Statens vegvesen 2757 trafikkulykker⁶². Av disse omkom det 188 mennesker i ulykkene⁶³. Sammenlignet med antall forsettlig drap samme år på 45, viser det hvor stor fare trafikken utgjør og hvor høy samfunnskostnad uaktsom kjøring kan ha⁶⁴.

Selv om lovgiver ikke uttrykkelig beskriver at bilen, dens skadepotensial og antall trafikkulykker er årsaken til den strenge aktsomhetsnormen, kan det fra et logisk perspektiv være grunnlaget for lovgivers vurdering av aktsomhetskravet.

Likevel kan ikke aktsomhetsnormen være urimelig streng. Motorvogner er allemannseie og for svært mange er de også et nødvendig transportmiddel.

7.8 De ulike grensene av uaktsomhet i strl. § 239 og vtrl. § 3

Uaktsomt bildrap sanksjonerer primært etter en av to bestemmelser i loven. I strafferetten tas det utgangspunkt i strl. § 239 for behandling av uaktsomt bildrap.

Derimot kan trafikkulykker resultere i dødsfall, men ikke straffes etter strl. § 239. I mange slike tilfeller kan vtrl. § 3 anvendes. Forskjellen mellom bestemmelsene er sjåførens uaktsomhet, altså sjåførens klanderverdige atferd.

I en dom hvor en bussjåfør ble dømt av lagmannsretten for uaktsomt drap da han kjørte på og drepte en eldre dame som gikk på rødt lys (*rød mann*), har lagmannsretten uttalt at bussjåføren ”*kunne innsett muligheten for dødsfølge*”⁶⁵. Til det uttalte høyesterett at dette ikke var riktig lovforståelse. Høyesterett viste til at en riktig lovforståelse ville vært at

⁶⁰ NUT, 1959, s. 5 - Innstillinger fra vegtrafikklovutvalget, Utkast til vegtrafikklov med motiver

⁶¹ Engstrøm, 2012, s. 58 - Generelt om aktsomhetskravet

⁶² http://www.vegvesen.no/attachment/471615/binary/823659?fast_title=Trafikkulykker+%E2%80%93+C3%A5rsrapport+2013.pdf, 01.12.14, kl. 10:00 – Antall trafikkulykker

⁶³ <http://www.tryggtrafikk.no/tema/ulykkesstatistikk/>, 01.12.14, kl. 10:00 - Antall omkomne i trafikkulykker

⁶⁴ https://www.politi.no/vedlegg/lokale_vedlegg/kripos/Vedlegg_2398.pdf, 01.12.14, kl. 10:05 - Antall forsettlig drap

⁶⁵ Rt. 2009, s. 299 - Aktsomhetskravet i strl. § 239

bussjåføren *"burde innsett dødsfølgen"*. Bussjåføren ble frifunnet for overtredelse av strl. § 239, men domfelt etter vtrl. § 31, jf. vtrl. § 3.

Høyesterett skiller mellom vanlig/ordinær uaktsomhet og liten uaktsomhet. Det første momentet i strl. § 239 er at den krever vanlig uaktsomhet, herav ordlyden *"burde innsett"*. Lagmannsretten brukte ordlyden *"kunne innsett"*, noe som viser til forståelsen av liten uaktsomhet, jf. Strl. § 43. I strl. § 239 er det beskrevet: *"Den som uaktsomt ved bruk av motorvogn forvolder en annens død kan straffes"*⁶⁶. Loven bruker uaktsomhet som laveste skyldkrav, og med den beskrivelsen forstås vanlig uaktsomhet. I tillegg kreves det at uaktsomheten knyttes opp mot dødsforvoldelsen.

Praktisk sett vil det si at dersom gjerningspersonen *"burde innsett"* at handlingen hans kunne medføre en annen persons død så kan han klandres etter strl. § 239. Det er selve dekingen i bestemmelsen. I dommen utdyper ikke høyesterett hvorfor bussjåføren dømmes for overtredelse av vtrl. § 3. Begrepet *"kunne innsett muligheten"* er, som nevnt tidligere, et begrep som ligner skyldformen *"liten uaktsomhet"* og vil ikke oppfylle skyldkravet for straff etter vtrl. §§ 31, første ledd, jf. 3. Det kan tenkes at høyesterett har lagt til grunn at dersom bussjåføren *"kunne innsett mulighet for dødsfølge"* så *"burde han forstått at kjøringen kunne medført skade"*, og samtidig klandres uaktsomt for overtredelse av vtrl. § 3.

7.9 Aktsomhetsnormen, strl. § 239 og vtrl. § 3

Aktsomhetsnormen i strl. § 239 har vært endret flere ganger. Sist uttalte departementet at: *"Man bør ikke belaste en hverdagsbilist med tiltale for uaktsomt drap, dersom uaktsomheten er av en slik karakter som alle førere må erkjenne at en gjør seg skyldig i fra tid til annen"*. Samtidig har departementet uttalt i samme forarbeid at et *"øyeblikks uoppmerksomhet"* ikke uten videre bør føre til domfellelse for uaktsomt bildrap⁶⁷.

I 2001 ble det foretatt en justering av aktsomhetsnormen i strl. § 239. Forenklet sett handlet det om at kravet for aktsomhet ble lempet i strl. § 239 contra vtrl. § 3⁶⁸. Likevel følger det av høyesterettspraksis at aktsomhetsnormen vil variere ut fra den enkelte situasjon, som om trafikanten passerer fotgjengerfelt, rygger eller vender. Under illustrerer vi noen dommer i lys av momentene vi har trukket frem om subjektive forhold og aktsomhetskravet.

⁶⁶ § 239 i Alminderlig borgerlig straffelov (*Straffeloven*) av 22. Mai, 1902, nr. 10

⁶⁷ Ot.prp, nr. 22 (2008- 2009), s. 192 - Uaktsomhet i strl. § 239

⁶⁸ <https://snl.no/bildrap>, 01.12.14, kl. 11:30 - Lemping av uaktsomhetskravet i strl. § 239 contra vtrl. § 3

7.10 Dom, vtrl. § 31, jf. § 3

Uaktsom syklist straffet for overtredelse av vtrl. § 31, jf. § 3

En godt kjent syklist syklet langs en gang- og sykkelsti. På ene siden av stien var det en åpning i en gresshekk som var beregnet for fotgjengere. Syklisten holdt en hastighet på mellom 25 og 30 km/t. Da syklisten nærmet seg åpningen i hekken så han ned på pedalene mens han trødde. Samtidig som han kjørte forbi åpningen kom det en fotgjenger ut av den. Ettersom syklisten hadde fokus mot bakken så medførte det et sammenstøt med fotgjengeren. Rett før sammenstøtet hadde syklisten en uoppmerksomhetstid på ca. 2-3 sekunder.

Høyesteretts ankeutvalg uttalte at dersom syklisten hadde hatt fokus fremover hele tiden så var det liten sannsynlighet for at ulykken hadde inntruffet⁶⁹. En hastighet på ca. 25- 30 km/t er såpass høy hastighet at det må kunne forventes en høyere grad av oppmerksomhet enn det syklisten utviste med sin uoppmerksomhetstid på ca. 2-3 sekunder. Ankeutvalget bemerket at syklister må ta tilbørlig hensyn til fotgjengere, spesielt siden dette fant sted på en gang- og sykkelsti i lyse omgivelser. Dette kan være et eksempel på at et ”øyeblikks uoppmerksomhet” sanksjoneres etter vtrl. § 31, jf. § 3.

Frifinnende dom for overtredelse av vtrl. § 31, jf. § 3

En eldre dame ble kjørt på og drept mens hun krysset et fotgjengerfelt⁷⁰. Omgivelsene var preget av svært dårlig belysning, styrtregn, mørke og en sjenerende refleks i den våte asfalten. Tiltalte holdt en hastighet på 40 km/t, men den eldre damen var ikke synlig før hun var på nært hold. På bakgrunn av forholdene og det faktum at tiltalte holdt en forsvarlig hastighet kunne han ikke bebreides for sin kjøring. Når damen ble synlig var hun så nær bilen at det var lite tiltalte kunne gjøre for å hindre kollisjonen. Han ble frikjent i byretten, men påtalemyndigheten anket over lovanvendelsen. Anken ble forkastet og er dermed rettskraftig. Denne dommen stemmer overens med det frifinnende momentet vi tidligere har sett på om ”mulighet til å bli oppmerksom” på det bilisten skal innrette sin kjøring etter.

⁶⁹ Rt. 2012, s. 757 - Uaktsom syklist

⁷⁰ Engstrøm, 2012, s. 63 - Frifinnende dom på vtrl. §§ 31, jf. 3.

8.0 Subjektiv skyld i vtrl. § 3

8.1 Menneskets atferd og den straffbare uaktsomhet

I store deler av teksten har vi fokusert på aktsomheten i vtrl. § 3. Gjennom flere dommer og juridisk litteratur har det kommet frem flere eksempler på hvordan aktsomhetskravet er, hvordan det praktiseres og hva som forventes av trafikantene. I denne delen fokuserer vi på menneskets naturlige atferd og den straffbare uaktsomhet.

Når man snakker om atferd, viser man til hva mennesker gjør⁷¹. Det er snakk om handlinger vi foretar oss, som har mening for individet. Det vil si at vi gjør noe hvor våre ønsker eller vilje i større eller mindre grad er med i bildet.

Når det kommer til den atferden vi mennesker fremviser i trafikken, handler det i stor grad om at vi må ta valg mellom det som er rett og galt, mellom det som er lovlig og ulovlig. Eksempelvis valget mellom å kjøre 10 km/t for fort eller ikke, for å hente inn 10 minutter man mistet på veien.

Hvilket handlingsalternativ vi velger, hva vi som mennesker velger å foreta oss, er et resultat av våre holdninger, normer og verdier. Det er disse som hjelper oss til å ta valgene mellom rett og galt.

Mennesket er også et rasjonelt vesen. Når man snakker om at mennesket er et rasjonelt vesen, viser rasjonalitetsbegrepet til at mennesket velger det som er til dets største fordel og søker det lystbetonte og unngår det ubehagelige⁷².

For å sette de overnevnte momentene i perspektiv, kan vi forestille oss følgende eksempel.

Det er allment kjent at det å kjøre bil er noe av det mest risikofylte vi som mennesker gjør i hverdagen. Dersom en ulykke skulle inntreffe, er det stor sannsynlighet for at enten en selv eller andre vil bli utsatt for fare eller skade. I tillegg til potensialet for å skade seg selv eller andre, er bilen som gjenstand svært kostbar for enkeltindividet. Det å kjøpe en ny bil vil i dag koste mellom kr. 200 000 og kr. 1 000 000, noe som medfører at man ofte må ta opp lån i banken for å finansiere et slikt kjøp. Bileieren er også lovpålagt dyre forsikringer for å kunne ferdes lovlig langs veiene.

⁷¹ Atferd - Kan betegnes som den totale personlige eller gruppemessige menneskelige oppførsel og uttrykksform (<https://sml.snl.no/atferd>) - 11.10.14, kl. 13:00

⁷² Rasjonell - Fornuftsmessig, rasjonal; (om handlinger) som utføres etter fornuftsmessige, vitenskapelige grunnsetninger og metoder; hensiktsmessig; praktisk (www.snl.no/rasjonell) - 11.10.14, kl. 13:15

Samtidig er bilen et nødvendig fremkomstmiddel for de fleste mennesker, da de er avhengig av bilen for å komme seg frem og tilbake fra jobb, til butikken, på trening og lignende.

Dersom man tar alle disse faktorene med i betraktning, vil dette tilsi at enhver normal person ikke ønsker å kjøre av veien, ei eller foreta handlinger som kan føre til at noe slikt vil skje.

Det vil rett og slett ikke være fornuftig og rasjonelt, ei heller i samsvar med de verdier, normer og holdninger som er rådende i samfunnet og innad i seg selv.

Vtrl. § 3 straffer den uaktsomme trafikantferd og stiller høye krav til bilistene. I dom fra Høyesterett er en 18 år gammel gutt domfelt for uaktsom kjøring, da han gikk inn i en parkert bil for å skru på kassettpilleren fordi han ville høre på musikk⁷³. I et uhell vridde han tenningsnøkkelen for langt, bilen fikk en *”kenguru-start”* og rullet ca. 2 meter bakover. Gutten ble dømt etter vtrl. § 3 for uaktsom kjøring.

Ingen mennesker er perfekte, og vi begår feil og tabber hele tiden. Samtidig kan det, i dette eksempelet, stilles spørsmålsteget ved om menneskets naturlige svikt er straffebelagt.

Uaktsomhet er et generelt og vidt begrep som ofte er situasjonsbestemt. Til forskjell fra forsett så tar uaktsomhet utgangspunkt i handlingsmønsteret til gjerningspersonen i en konkret situasjon. Et forsett vil alltid ta utgangspunkt i gjerningspersonen selv, hans tankegang og vurdering.

Det sier seg selv at uaktsomhet gir større rom for *”etterpå-klokskap”* og aktsomhetskravet i vegtrafikkloven gir lite rom for subjektive forhold i vurderingen. Høyesterett har uttalt at; *”Det hendelige uhell skal ikke straffes etter vtrl. § 3”*⁷⁴.

Engstrøm har også uttalt at aktsomhetsnormen ikke er så streng at det overhode ikke er rom for feilmanøvreringer⁷⁵. Derfor kan det tenkes at tilfeller hvor trafikanten ikke har hatt mulighet til å handle annerledes, eller hvor en simpel menneskelig svikt er årsaken til uhellet, ikke straffes etter bestemmelsen. Rettspraksisen tyder på at aktsomhetskravet er svært strengt. I tilfeller hvor det frifinnes må det være snakk om forhold hvor trafikanten ikke kan klandres på noen som helst måte. Han var *”på feil sted, til feil tid”*.

⁷³ Rt. 1980, s. 44 - Dom, vtrl. § 31, jf. § 3

⁷⁴ Rt. 1980, s. 1638 - Henderlige uhell

⁷⁵ Engstrøm, 2012, s. 61 - Aktsomhetsnormen

Hva hvis aktsomhetskravet lempes?

Riksadvokaten har tidligere ment at skyldformen for uaktsomt bildrap i strl. § 239 burde endres fra uaktsomhet til grov uaktsomhet. Etter departementets syn ville en slik endring føre til frifinnelse der det etter dagens praksis tas ut tiltale⁷⁶. Deres vurdering var at en slik justering kunne sende signaler som kunne påvirke kjøreatferden i negativ retning og resultere i flere ulykker. Selv om departementets vurdering gjelder strl. § 239 så kan det kan tenkes at en eventuell lemping av aktsomhetsnormen i vtrl. § 3 vil medføre lignende konsekvenser.

Det kan oppfattes som et signal fra lovgiver om et mildere syn på uaktsom kjøreatferd som kan føre til flere tilfeller av fare, skade eller hindringer/forstyrrelser i trafikken.

Hvis departementet har rett vil det være urimelig å gjøre forsøk på lemping av aktsomhetsnormen, siden trafikkulykker ofte medfører brutale konsekvenser. Et resultatet kan være flere ulykker, og da er menneskets liv og helse en "prøvekanin" i et eksperimentet på å lempe aktsomhetsnormen. I så tilfelle er det klart kritikkverdige å endre den.

8.2 Objektivt ansvar

Et annet moment er om skyldkravet i vtrl. § 3 er så lavt at det strider med loven og menneskerettighetene. Olsen skriver at skyldkravet i bestemmelsen er så lavt at det nesten minner om et objektivt ansvar. I så tilfelle vil det stride med menneskerettighetene (EMK), ART. 6 som beskriver at ingen kan dømmes på et objektivt grunnlag, men må bevises skyldig på et subjektivt nivå⁷⁷. Menneskerettighetene stiller ingen krav til hvilken subjektiv skyld som kreves, noe som kan tenkes å være problematisk hvis graden av skyld er så lav at den er "altomfattende". Aktsomhetskravet i vtrl. § 3 er svært strengt, men tillater likevel en viss form for feilvurdering og feilmanøvrering i trafikken. I hvilken grad den gjør det, vil være vanskelig å presisere ettersom enhver aktsomhet vurderes opp mot en konkret situasjon.

8.3 Straff etter vtrl. § 3 i et forebyggende perspektiv

I spørsmålet om aktsomhet og straff etter vtrl. § 3 vil det være naturlig å spørre om straff etter bestemmelsen vil virke individual- og allmennpreventivt. Noen av årsakene til den strenge aktsomhetsnormen er knyttet opp mot bilens vekt, bevegelighet og skadepotensial.

Statistikken fra vegvesenet viser til høye dødstall og trafikkulykker ved uaktsom kjøring.

Derfor vil det være naturlig at straff etter vtrl. § 3 skal bidra til å forme trafikantferd, samt danne en forsvarlig kjørevane slik at sannsynligheten for fremtidige trafikkulykker synker.

⁷⁶ Ot.prp., nr 46 (2000-2001), s. 65 - Endring av uaktsomhetskravet i strl. § 239

⁷⁷ EMK, art. 6, nr. 2 - Menneskerettighetene

Vil straff etter vtrl. § 3 fremkalle en individualpreventiv effekt hos trafikanter med lav grad av skyld? For å illustrere det kan vi tenke oss følgende eksempel:

”En person kjører på en forsiktig og fornuftig måte, men er uheldig et sekund og kjører ut av vegen på grunn av en menneskelig svikt. Dette resulterer i et dødsfall av en som gikk langs veien”.

Sjåføren i eksemplet kjører på en måte som kan betegnes som *”normal”*, men er uoppmerksom et sekund og forårsaker derfor en ulykke. I forarbeidene til strl. § 239, har departementet uttalt at det kreves mer enn et *”øyeblikks uoppmerksomhet”* for å dømmes for uaktsomt bildrap⁷⁸. Her omhandles den subjektive forskjellen mellom strl. § 239 og vtrl. § 3. Siden departementet presiserer at det kreves mer enn et øyeblikks uoppmerksomhet i strl. § 239, kan det tenkes at det samme øyeblikket vil sanksjoneres etter vtrl. § 3 i stedet for strl. § 239.

I så tilfelle vil det være vanskelig å oppnå en individual prevensjon gjennom straff av dette øyeblikkets uoppmerksomhet, da et slikt tilfelle ofte kan skyldes faktorer som ethvert menneske vil påvirkes av. Derfor kan det umulig tenkes at hovedmålet med straff etter vtrl. § 3 er at den skal virke individualpreventivt.

På den andre siden er det åpenbart at straff vil påvirke kjøreatferden til individet som blir sanksjonert. Dersom han tidligere har blitt ilagt et forelegg eller straff av fengsel for uaktsom kjøreatferd, er det sannsynlig at det vil påvirke hans trafikkatferd i fremtiden. Selv om vedkommende har blitt straffet på grunn av et øyeblikks uoppmerksom, som kan være vanskelig å gjøre noe med, kan straff likevel påvirke hans kjøreatferd på andre områder i trafikken.

8.4 Vtrl. § 3 i et allmennpreventivt perspektiv

Straffens allmennpreventive formål er å være moral- og vanedannende for allmennheten. Man kan si at dette formålet er oppnådd når borgerne, på grunn av stimuli fra lovgivningen og fra rettsmaskineriet, avholder seg fra sosialt uønskede handlinger som de ellers ville ha begått⁷⁹.

Brudd på vtrl. § 3 straffes med bøter eller fengsel inntil 1 år, jf. vtrl. § 31, første ledd. Bøter kan idømmes føreren som følge av kjennelse fra en domstol eller forelegg utskrevet av en politijurist i mindre graverende tilfeller. Fengsel kan også idømmes av domstolen, enten

⁷⁸ Ot.prp., nr. 22 (2008- 2009), s. 192 - Øyeblikks uoppmerksomhet

⁷⁹ Bernt, m. Flere, 2007, s. 428

ubetinget eller betinget. Det er nærliggende å tro at bøter og fengsel oppnår den allmennpreventive effekten og derfor påvirker bilistenes atferd i retning av kravet i vtrl. § 3.

Et annet moment i denne sammenhengen er tap av førerkort som følge av uaktsom kjøring. Etter forskrift om tap av førerrett (*tapsforskriften*) kan førerretten tilbakekalles dersom overtredelse av vtrl. § 3 har medført død, personskade eller betydelig materiell skade, jf. Tapsforskriften § 2- 4, første og fjerde ledd⁸⁰. Dersom politiet har skjellig grunn til mistanke om at føreren har overtrådt vtrl. § 3 med følgene som nevnt i tapsforskriften § 2- 4, første til fjerde ledd, kan førerkortet inndras og derfor beslaglegges, jf. vtrl. § 33, punkt 3.

Tap av førerkort er ikke definert som straff, men som inndragning i et trafikksikkerhetsøyemed eller dersom allmenne hensyn krever det⁸¹.

Strl. § 15 definerer de alminnelige formene for straff, blant annet bøter, fengsel og rettighetstap. Det kan tenkes at et tap av førerkort er nært beslektet med ordlyden ”rettighetstap” i strl. § 15.

Det er alminnelig kjent at tap av førerkort føles som straff, og er ofte reaksjonen førerne frykter mest. Derfor kan det tenkes at tap av førerkort for uaktsom kjøring får en allmennpreventiv virkning, selv om det ikke er definert som straff.

Det er sannsynlig at tanken på å bli straffet (*forelegg, tap av førerkort eller evt. fengselsstraff*) for uaktsom kjøring vil ha innvirkning på bilistenes atferd i trafikken. I tillegg vil publisering av straffer for brudd på vtrl. § 3 gi befolkningen ett innblikk i hvor strengt aktsomheten håndheves i trafikken, og derfor igjen kunne skape en sikker, forsvarlig og universal kjøreatferd. Samtidig vil førerkorttapet kunne oppnå samme allmennpreventive effekt selv om det ikke er en straffereaksjon.

⁸⁰ Forskrift om tap av retten til å føre motorvogn mv. (*Tapsforskriften*). Av 19 des. 2003, nr. 1660 - § 2-4, første og fjerde ledd.

⁸¹ NOU, 1999, s. 22 - Inndragning av førerkort

9.0 Avslutning

Vtrl. § 3 er en omfattende bestemmelse med en bred objektiv og subjektiv rekkevidde. Gjennom vårt arbeid med oppgaven har vi gjort rede for at tolkningen av aktsomhetskravet i bestemmelsen peker i retning av et objektivt ansvar, hvor enhver form for uaktsomhet vil kunne straffes.

Det kan argumenteres for at forventningene til bilistenes aktsomhet har økt til et nivå hvor menneskets handlings- og vurderingssett ikke er tilstrekkelig, og derfor umulig. Dersom dette skulle være tilfelle, vil eventuelle domfellelser bli ansett som *"urettferdige"*. I denne sammenhengen kan det vanskelig tenkes at straffen vil ha en individual preventiv effekt overfor gjerningspersoner som utviser så lav grad av skyld, at det kan karakteriseres som det *"det lille øyeblikks uoppmerksomhet"*. Trolig fordi det ikke vil være menneskelig mulig å endre en slik uoppmerksomhet.

En måte å unngå denne *"urettferdigheten"* på, vil være å lempe på aktsomhetskravet, hvor uaktsomheten endres fra ordinær til grov uaktsomhet. Ved en slik endring vil det definitivt være færre tilfeller av domfellelse for uaktsom kjøreatferd, og det *"lille øyeblikks uoppmerksomhet"* vil kunne gå straffefri.

På den andre siden kan en slik lemping virke uforståelig for allmennheten, da trafikkuhell og andre trafikkulykker ikke blir prøvd for retten. Folkets rettsfølelse og rettsgaranti kan svekkes når staten ikke reagerer på trafikkulykker. I tillegg vil en lemping kunne ha negative konsekvenser når det kommer til bilistenes kjøreatferd, noe som kan resultere i flere ulykker. Sistnevnte var også en bekymring for departementet da riksadvokaten foreslo å endre uaktsomheten fra ordinær til grov uaktsomhet i strl. § 239.

Det er nærliggende å tro at tolkningen av aktsomhetskravet er utformet med grunnlag i selve risikoen som medfører med det å ferdes i trafikken, og at det kreves en streng norm for å hindre skadelig og negativ kjøreatferd. Vissheten om at det skal lite til for å klandres uaktsomt i trafikken, bidrar til at allmennheten ser grensene i trafikken og viktigheten av å ferdes på en forsvarlig måte. Dersom man ser på statistikkene er Norge et land med få ulykker sammenlignet med utlandet, hvorpå lovtolkningen og rettshåndhevelsen vil være medvirkende årsaker. Basert på dette kan man si at det strenge aktsomhetskravet har en klar allmennpreventiv effekt på de norske bilistene.

10. Litteraturliste

10.1 Litteratur

Andenæs, Johs, 1996, *Straffen som problem*, Exil Forlag A/S, 2. reviderte opplag

Bernt, Mæhle, 2007, *Rett, samfunn og demokrati*, Gyldendal Norsk Forlag AS, 1. Utgave
(*Selvvalgt litteratur*)

Engstrøm, Bjørn Edvard, 2012, *Vegtrafikkloven og trafikkreglene – kommentarutgave*, Universitetsforlaget, 5. Utgave (*Selvvalgt litteratur*)

Klippe & Seiersten, 2010, *Alminnelig strafferett*, Vett og viten forlag, 2. Utgave

Lie, Elisabeth Myrhe, 2011, *I Forkant – Kriminalitetsforebyggende politiarbeid*, Gyldendal Norsk Forlag AS, 1. Utgave, 2.opplag

10.2 Internettkilder (*Selvvalgt litteratur*)

Aktsomhetsnormen i vegtrafikklovens § 3 og straffelovens § 239. Hentet fra:

<https://www.duo.uio.no/bitstream/handle/10852/18836/Spesial-xoppgave.pdf?sequence=2>,
14.10.14, kl. 11:00

En helhetlig modell for forebygging av kriminalitet. Foredrag holdt av Tore Bjørgo. Hentet fra:

http://www.phs.no/Documents/4_Forskning/Crime%20prevention/Forebygging%20av%20kriminalitet%20-%20ungdomsgjenger.pdf, 13.03.15, kl. 14:00

Definisjonen av straff. Hentet fra: <https://www.domstol.no/no/Straffesak/Straffereaksjoner/>,
31.03.15, kl. 12:08

Hva er straff? Hentet fra: <http://www.kriminalomsorgen.no/hva-er-straff-og-straffegjennomfoering.237844.no.html>, 04.11.14, kl. 09:24

Straffbarhetsvilkårene i norsk strafferett. Presentert av advokatfirmaet RUV. Hentet fra:
<http://www.jusinfo.no/index.php?site=default/721/2022/2025>, 29.10.14, kl. 12:47

”*Culpa normen*” romerretten, skrevet av advokat Vegard Austgulen. Hentet fra:
<http://byadvokaten.net/culpanormen-i-erstatning/>, 29.10.14, kl. 12:53

<http://lovdata.no/pro/#document/LBSTR/avgjorelse/lb-2013-157826?from=NL/lov/1902-05-22-10/%C2%A7233>, (*Publisert: LB-2013-157826*) 29.10.14, kl. 15:21 – Dom fra Borgating lagmannsrett, dato: 04.06.2014.

Uaktsomhet. Store norske leksikon. Hentet fra: <https://snl.no/uaktsomhet>, 29.10.14, kl. 14:34

Historikk om vegtrafikklovens m.m. Hentet fra:
http://abo.retttsdata.no/browse.aspx?bid=direct&s_terms=vegtrafikkloven&sDest=gL19650618z2D4, 04.11.14, kl. 21:17

Forholdet mellom vegtrafikklovens § 3 og straffelovens § 239. Hentet fra:
<https://bora.uib.no/bitstream/handle/1956/6862/53359437.pdf?sequence=1>, 14.10.14, kl. 11:20

Antall trafikkulykker. Statens vegvesen. Hentet fra:
http://www.vegvesen.no/_attachment/471615/binary/823659?fast_title=Trafikkulykker+%E2%80%93+%C3%A5rsrapport+2013.pdf, 01.12.14, kl. 10:00

Antall omkomne i trafikkulykker. Tryggtrafikk. Hentet fra:
<http://www.tryggtrafikk.no/tema/ulykkesstatestikk/>, 01.12.14, kl. 10:00

Antall forsettlige drepte. Politiet/ Kripos. Hentet fra:
https://www.politi.no/vedlegg/lokale_vedlegg/kripos/Vedlegg_2398.pdf, 01.12.14, kl. 10:05

Lemping av uaktsomhetskravet i strl. § 239. Store norske leksikon. Hentet fra:
<https://snl.no/bildrap>, 01.12.14, kl. 11:30

Atferd. Store medisinske leksikon. Hentet fra: <https://sml.snl.no/atferd> - 11.10.14, kl. 13:00

Rasjonalitet. Store norske leksikon. Hentet fra: www.snl.no/rasjonell - 11.10.14, kl. 13:15

”*Bonus pater familias*”. Jusleksikon. Hentet fra:
http://www.jusleksikon.no/wiki/Bonus_pater_familias - 30.04.15, kl. 15:42

10.3 Lover, forskrifter og instruksjer

Almindelig Borgerlig Straffelov (*Straffeloven*) av 22. Mai 1902, nr. 10 med endringer, sist ved lov 20. Juni 2014, nr. 49 (*i kraft 1. Juli 2014*)

Lov om straff (*Straffeloven*) av 20. Mai 2005, nr. 28.

Lov om vegtrafikk (*Vegtrafikkloven*) av 18. Juni, 1965, nr. 4

Lov om politiet (*Politi-loven*) av 4. August, 1995, nr. 53

Instruks for politiets trafikktjeneste, 2013 (GP – 4027)

Forskrift om tap av retten til å føre motorvogn mv. (*Tapsforskriften*) Av 19 des. 2003, nr. 1660

10.4 Dommer (Selvvalgt litteratur)

Høyesterett:

Rt. 1970, s. 123 - Definisjon av grov uaktsomhet

Rt. 1972, s. 230 - Dom, Lokalkunnskap etter vtrl. § 3

Rt. 1979, s. 113 - Mulighet til å bli oppmerksom etter vtrl. § 3

Rt. 1980, s. 44 - Dom på uaktsom kjøring etter vtrl. § 3

Rt. 1980, s. 1638 - Hendelig uhell

Rt. 1989, s. 789 - Lite kjøreerfaring etter vtrl. § 3

Rt. 2009, s. 299 - Uaktsomhetsforskjellen i strl. § 239 og dom på uaktsomt drap etter samme bestemmelse

Lagmannsretten: (Selvvalgt litteratur)

<http://lovdata.no/pro/#document/LBSTR/avgjorelse/lb-2013-157826?from=NL/lov/1902-05-22-10/%C2%A7233>, (Publisert: LB-2013-157826) 29.10.14, kl. 15:21 – Dom fra Borgating lagmannsrett, dato: 04.06.2014) – Dom om forsøk på forsettlig drap

10.5 Forarbeider: (Selvvalgt litteratur)

NUT, 1959, s. 5 - Innstillinger fra vegtrafikklovutvalget, utkast til vegtrafikklov med motiver

NOU, 1999, s. 22 - Inndragning av førerkort

Ot.prp, nr. 46, (2000- 2001), s. 65 - Endring av uaktsomhet i strl. § 239

Ot.prp, nr. 90, (2003- 2004), s. 77 - Individuell og allmennpreventiv virkning og straffens formål

Ot.prp, nr. 22, (2008- 2009), s. 192 - Et øyeblikks uoppmerksomhet

10.6 Oversikt selvvalgt litteratur (240 sider):

Bernt, Mæhle, 2007, *Rett, samfunn og demokrati*, Gyldendal Norsk Forlag AS, 1. Utgave
Engstrøm, Bjørn Edvard, 2012, *Vegtrafikkloven og trafikkreglene – kommentarutgave*, Universitetsforlaget, 5. Utgave

Aktsomhetsnormen i vegtrafikklovens § 3 og straffelovens § 239. Hentet fra: <https://www.duo.uio.no/bitstream/handle/10852/18836/Spesial-xoppgave.pdf?sequence=2>, 14.10.14, kl. 11:00

En helhetlig modell for forebygging av kriminalitet. Foredrag holdt av Tore Bjørgo. Hentet fra: http://www.phs.no/Documents/4_Forskning/Crime%20prevention/Forebygging%20av%20kriminalitet%20-%20ungdomsgjenger.pdf, 13.03.15, kl. 14:00

Definisjonen av straff. Hentet fra: <https://www.domstol.no/no/Straffesak/Straffereaksjoner/>, 31.03.15, kl. 12:08

Hva er straff? Hentet fra: <http://www.kriminalomsorgen.no/hva-er-straff-og-straffegjennomfoering.237844.no.html>, 04.11.14, kl. 09:24

Straffbarhetsvilkårene i norsk strafferett. Presentert av advokatfirmaet RUV. Hentet fra: <http://www.jusinfo.no/index.php?site=default/721/2022/2025>, 29.10.14, kl. 12:47

”Culpa normen” romerretten, skrevet av advokat Vegard Austgulen. Hentet fra: <http://byadvokaten.net/culpanormen-i-erstatning/>, 29.10.14, kl. 12:53

<http://lovdata.no/pro/#document/LBSTR/avgjorelse/lb-2013-157826?from=NL/lov/1902-05-22-10/%C2%A7233>, (*Publisert*: LB-2013-157826) 29.10.14, kl. 15:21 – Dom fra Borgating lagmannsrett, dato: 04.06.2014.

Uaktsomhet. Store norske leksikon. Hentet fra: <https://snl.no/uaktsomhet>, 29.10.14, kl. 14:34

Historikk om vegtrafikklovens m.m. Hentet fra: http://abo.rettdata.no/browse.aspx?bid=direct&s_terms=vegtrafikkloven&sDest=gL19650618z2D4, 04.11.14, kl. 21:17

Forholdet mellom vegtrafikklovens § 3 og straffelovens § 239. Hentet fra: <https://bora.uib.no/bitstream/handle/1956/6862/53359437.pdf?sequence=1>, 14.10.14, kl. 11:20

Antall trafikkulykker. Statens vegvesen. Hentet fra: http://www.vegvesen.no/_attachment/471615/binary/823659?fast_title=Trafikkulykker+%E2%80%93+%C3%A5rsrapport+2013.pdf, 01.12.14, kl. 10:00

Antall omkomne i trafikkulykker. Tryggtrafikk. Hentet fra: <http://www.tryggtrafikk.no/tema/ulykkesstatestikk/>, 01.12.14, kl. 10:00

Antall forsettlige drepte. Politiet/ Kripes. Hentet fra: https://www.politi.no/vedlegg/lokale_vedlegg/kripes/Vedlegg_2398.pdf, 01.12.14, kl. 10:05

Lemping av uaktsomhetskravet i strl. § 239. Store norske leksikon. Hentet fra: <https://snl.no/bildrap>, 01.12.14, kl. 11:30

Atferd. Store medisinske leksikon. Hentet fra: <https://sml.snl.no/atferd> - 11.10.14, kl. 13:00

Rasjonalitet. Store norske leksikon. Hentet fra: www.snl.no/rasjonell - 11.10.14, kl. 13:15

"*Bonus pater familias*". Jusleksikon. Hentet fra: http://www.jusleksikon.no/wiki/Bonus_pater_familias - 30.04.15, kl. 15:42

Rt. 1970, s. 123 - Definisjon av grov uaktsomhet

Rt. 1972, s. 230 - Dom, Lokalkunnskap etter vtrl. § 3

Rt. 1979, s. 113 - Mulighet til å bli oppmerksom etter vtrl. § 3

Rt. 1980, s. 44 - Dom på uaktsom kjøring etter vtrl. § 3

Rt. 1980, s. 1638 - Hendelig uhell

Rt. 1989, s. 789 - Lite kjøreerfaring etter vtrl. § 3

Rt. 2009, s. 299 - Uaktsomhetsforskjellen i strl. § 239 og dom på uaktsomt drap etter samme bestemmelse

NUT, 1959, s. 5 - Innstillinger fra vegtrafikklovutvalget, utkast til vegtrafikklov med motiver

NOU, 1999, s. 22 - Inndragning av førerkort

Ot.prp, nr. 46, (2000- 2001), s. 65 - Endring av uaktsomhet i strl. § 239

Ot.prp, nr. 90, (2003- 2004), s. 77 - Individuell og allmennpreventiv virkning og straffens formål

Ot.prp, nr. 22, (2008- 2009), s. 192 - Et øyeblikks uoppmerksomhet