

Uaktsomt drap¹⁾

Av JOHS. ANDENÆS og RAGNAR HAUGE

1. Kriminalstatistikkens tall.

I 1911 ble fem personer straffelt²⁾ for uaktsomt drap i Norge. I 1961 — nøyaktig 50 år senere — ble også fem personer straffelt for samme forbrytelse.

Det faktum at det i to tilfeldig valgte år ble straffelt like mange for samme forbrytelse, trenger selvfølgelig ikke bety at antallet straffellelser i den mellomliggende periode har ligget på samme nivå. Men den overensstemmelse som disse tallene avspeiler, beror ikke på noen tilfeldighet. Går vi bakover i tiden, finner vi nok at antallet straffellelser for uaktsomt drap viser visse variasjoner, men disse variasjonene gjelder bare innenfor snevre grenser. Tar vi for oss kriminalstatistikken for de siste 100 år, finner vi at antallet straffelte for uaktsomt drap har variert mellom 0 og 13 — 0 i 1950 og 13 i 1908 og 1926. Av tabell 1 — som viser det gjennomsnittlige årlige antall straffellelser pr. femårsperiode i de siste 100 år — går denne konstansen frem med all mulig tydelighet. De små tilfeldige utsving blir borte, og det inntrykk som blir igjen, er at antallet straffelte på dette område har vært preget av en påfallende stabilitet.

Tabell 1. Straffelte for uaktsomt drap i Norge.

Årlig gjennomsnitt pr. femårsperiode 1865—1964.

1865—1869	4	1915—1919	4
1870—1874	5	1920—1924	7
1875—1879	5	1925—1929	6
1880—1884	6	1930—1934	6
1885—1889	6	1935—1939	6
1890—1894	3	1940—1944	5
1895—1899	6	1945—1949	7
1900—1904	5	1950—1954	3
1905—1909	7	1955—1959	8
1910—1914	8	1960—1964	8

¹⁾ Artikkelen er i det vesentlige et sammendrag av en større undersøkelse: „Uaktsomt drap i de nordiske land“ (138 sider, stensilert 1965, Universitetsforlaget) (sitert som *Andenæs og Hauge*).

²⁾ Vi bruker her og i det følgende betegnelsene straffellelse og straffelt slik at de også omfatter tilfellene av påtaleunntatelse. Påtaleunntatelse for uaktsomt drap spiller imidlertid praktisk talt ingen rolle i Norge, og det samme er tilfelle i Finland og Sverige. I Danmark er forholdet noe annerledes, se nedenfor s. 16—17.

En statistisk konstans er noe som vanligvis ikke trenger forklaring — det er en indeks på at forholdene har vært stabile og at ingen påviselige endringer har inntruffet. Men i dette tilfelle er forholdet et annet.

For det første betyr konstansen i de absolutte tall en endring i forhold til folkemengden. I 1865 hadde Norge anslagsvis 1,6 millioner innbyggere, i 1965 var tallet steget til vel 3,7 millioner. Mens antallet straffelte for uaktsomt drap har holdt seg bortimot konstant, har folketallet mer enn fordoblet seg.

Et annet forhold som gjør at vi må betrakte tallene med en viss undring, er at mulighetene for å begå uaktsomt drap trolig har økt betydelig i løpet av de siste 100 år. 1800-tallets Norge var et spredt befolket bondesamfunn hvor man skulle tro at mulighetene for ved uaktsomhet å utsette andres liv for fare var relativt små. Etter hvert som de moderne tekniske hjelpemidler har fått innpass, og en større del av befolkningen har bosatt seg i byer og tettbygde strøk, er forholdet blitt et annet. Enkeltindividet har fått herredømme over krefter som gjennom et øyeblikks uoppmerksomhet kan volde katastrofe, og den nærmere kontakt mellom menneskene både i arbeidsliv og fritid som urbanisering og industrialisering har ført med seg, må man anta har økt mulighetene for at uaktsomme handlinger kan føre til at menneskeliv går tapt. Særlig er det trafikulykkene som her kommer inn i bildet. Til tross for dette har altså antallet straffelte for uaktsomt drap holdt seg på et stabilt nivå, eller rettere — dersom vi legger de relative og ikke de absolutte tall til grunn — antallet har i realiteten sunket.

I de andre nordiske land har utviklingen vært en helt annen enn i Norge. Både i Danmark, Finland og Sverige var antall domfellelser for uaktsomt drap forholdsvis konstant inntil midten av 1920-årene. Da satte det inn en sterk stigning — slik det fremgår av diagram 1 — en stigning som kulminerte før eller ved utbruddet av den annen verdenskrig. Krigsutbruddet førte til et fall, og det lave tallet på straffelte for uaktsomt drap holdt seg gjennom krigsårene. Etterkrigstiden førte igjen til en rask økning.

En slik sammenlikning basert på den offisielle statistikk i forskjellige land må selvfølgelig — på samme måte som en sammenlikning for forskjellige tidsrom innenfor samme land — tas med visse reservasjoner. Oppbyggingen av statistikken og påliteligheten av den varierer fra land til land. Særlig den danske statistikk er det grunn til å ta med forbehold på dette område. Inntil 1960 omfattet tallene i den danske statistikk ikke personer som fikk bøtestraff, noe som forekommer i betydelig utstrekning. Hvis forholdstallet mellom bøtestrafte og andre straffer har holdt seg noenlunde konstant, vi det si at tallene for Dan-

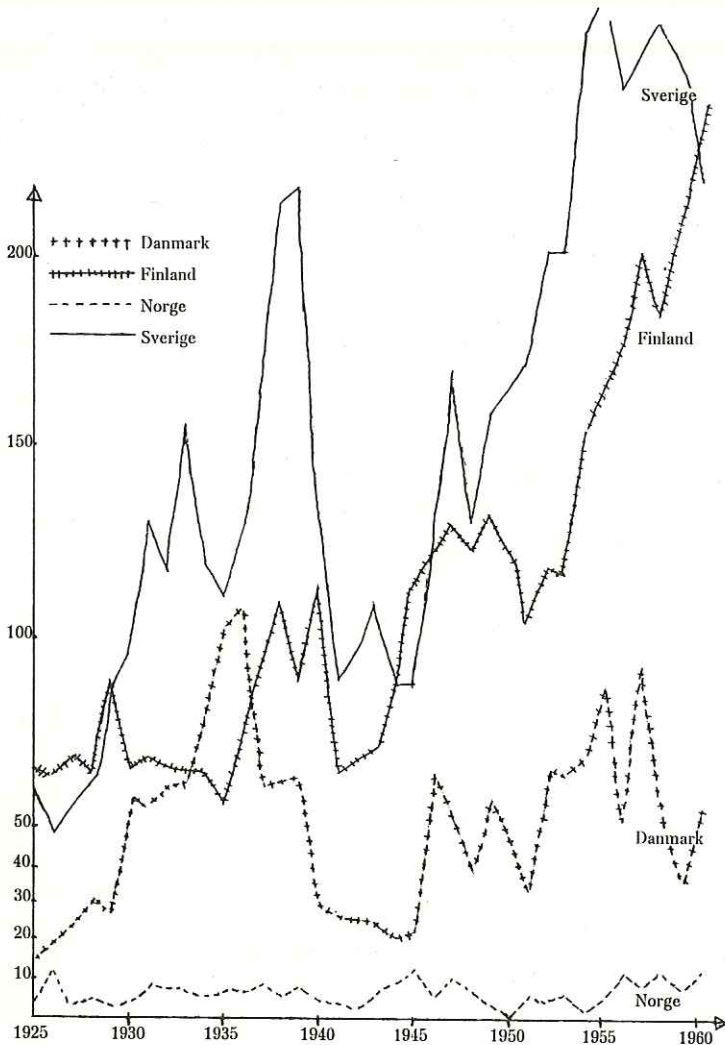


Diagram 1. Antall straffelte for uaktsomt drap i Danmark, Finland, Norge og Sverige 1925—1960.

mark før 1960 skulle økes med ca. to tredjedeler for å gi et korrekt bilde.

Men selv om disse og andre forhold gjør at en sammenlikning både over tid og mellom de enkelte land ikke er uproblematisk, er det ingen grunn til å overdrive vanskelighetene. Uten å presse tallene for langt kan vi slå fast at Norge på to måter inntar en

særstilling. For det første ved at antallet straffelte for uaktsomt drap har holdt seg på et meget jevnt nivå, mens det i de andre land — med unntak av krigsårene — har skjedd en sterk økning, slik at tallene nå er mangedoblet i forhold til 1925. Og for det andre ved at Norge nå skiller seg sterkt ut fra de andre land ved å ha et meget lite antall straffelte for uaktsomt drap. I forhold til folkemengden hadde Danmark i femåret 1955—1959 omtrent seks ganger, Finland omtrent atten ganger og Sverige omtrent seksten ganger så mange straffelte som Norge. Tar vi hensyn til at de danske oppgaver for dette tidsrom ikke omfatter personer idømt bøter, blir Norges særstilling enda mer utpreget, idet forholdet mellom tallene for Danmark og Norge da blir som ti til en.

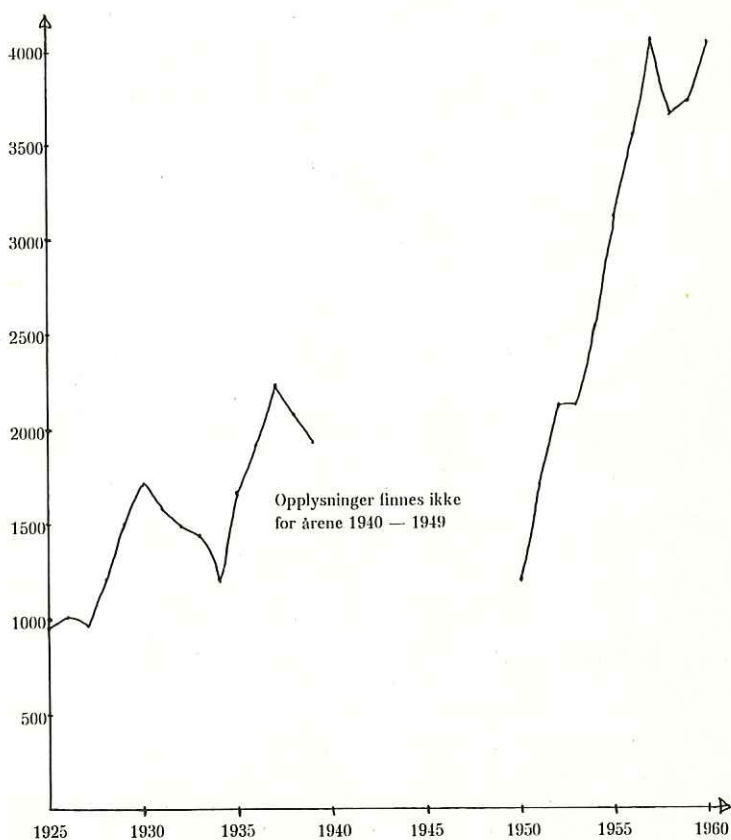


Diagram 2. Antall straffelte for uaktsomt drap i Tyskland 1925—1960.

2. *Trafikkulykker og uaktsomt drap.*

Den samme utvikling som fant sted når det gjaldt antallet straffelte for uaktsomt drap i Danmark, Finland og Sverige, finner vi også for Tysklands vedkommende: En jevn økning frem til den annen verdenskrig, en kraftig nedgang under krigen og deretter en eksplosiv økning i etterkrigsårene. Dette fremgår av diagram 2 som viser det gjennomsnittlige antall straffelte for uaktsomt drap fra 1925 og frem til 1960 — i mellomkrigstiden for hele Tyskland og i etterkrigstiden for den tyske forbundsrepublikk. Når det gjelder antallet straffelte i årene 1940—1949 finnes det riktignok ingen opplysninger, men tallene over straffelte før og etter denne periode viser med en meget høy grad av sannsynlighet at antallet i løpet av krigsårene gikk meget sterkt ned.

I forhold til folkemengden er tallene for Tyskland enda høyere enn for de nordiske land. I femåret 1955—1959 var domfellelsesfrekvensen i Tyskland omtrent 33 ganger så høy som i Norge. I Frankrike var frekvensen litt mindre enn i Tyskland, men i Sveits var den enda høyere (i 1959 442 domfellelser med en befolkning på 5.2 millioner).

I motsetning til statistikken i de nordiske land gir den tyske statistikk fra og med 1954 også opplysninger om hvordan de uaktomme drap er forvoldt — ved veitrafikkulykker eller på annen måte. Denne fordelingen fremgår av tabell 2.

Tabell 2. Straffelte for uaktsomt drap i den tyske forbundsrepublikk 1954—1963 etter hvorvidt drapet skyldtes trafikkulykke eller andre forhold.

	Trafikkulykke	Andre forhold	Sum
1954	2012	542	2554
1955	2516	613	3129
1956	3029	624	3653
1957	3463	597	4060
1958	3057	615	3672
1959	3101	612	3713
1960	3468	552	4020
1961	3822	552	4374
1962	3884	515	4399
1963	4036	520	4556

Tabellen viser at den økning som har funnet sted i antallet straffelte for uaktsomt drap i etterkrigstiden utelukkende skyldes en økning i antallet straffelte for uaktsomt drap forvoldt ved trafikkulykker, det vil stort sett si motorvognulykker. Antal-

let straffelte for andre typer av uaktsomme drap har holdt seg forbausende konstant.

Går vi bakover i tiden, blir denne konstansen enda mer påfallende. I tiåret 1910 til 1919 ble det i Tyskland gjennomsnittlig straffelt 634 personer for uaktsomt drap — det høyeste tall var 807 i 1913 og det laveste 502 i 1917. Dette var før motorvogntrafikken hadde gjort seg særlig gjeldende, og man skulle derfor tro at disse straffelte var omtrent sammenliknbare med dem som i 1954 og utover ble straffelt for uaktsomt drap forvoldt på annen måte enn ved trafikkulykker. De absolutte tall fra 1950- og 1960-årene er noe lavere enn tallene fra før første verdenskrig, men her må man ta i betraktning at tallene for etterkrigstiden bare gjelder den tyske forbundsrepublik^{2a}). Alt i alt må man kunne si at antallet straffelte i Tyskland for andre former av uaktsomt drap enn motorvognulykker har holdt seg uhyre stabilt.

For å få rede på om det samme forhold gjorde seg gjeldende i de nordiske land, tok vi for oss de enkelte uaktsomme drapsaker i ett enkelt år (1959) i Danmark, Finland og Sverige³). Selv om det selvfølgelig kan tenkes at ett år ikke fullt ut er representativt, mente vi at det likevel kunne gi et utgangspunkt for visse slutninger. For Norge, hvor tallet pr. år er så lite, tok vi fireårsperioden 1958—1961.

Fordelingen av sakene på de forskjellige former for ulykker fremgår av tabell 3.

Vi har nøydt oss med en todeling av ulykkene i motorvognulykker og andre ulykker. Med „motorvognulykker“ har vi betegnet de tilfelle hvor den straffelte var fører av motorkjøretøy. Trafikkulykker hvor den straffelte tilhørte andre trafikantgrup-

Tabell 3. Straffelte for uaktsomt drap i de nordiske land etter årsaken til forvoldelsen.

	Danmark (1959)		Finland (1959)		Norge (1958—61)		Sverige (1959)	
	Ant.	%	Ant.	%	Ant.	%	Ant.	%
Motorvognulykker	62	87	177	84	24	77	222	91
Andre ulykker	9	13	34	16	7	23	22	9
	71	100	211	100	31	100	244	100

^{2a}) Tysklands folkemengde var i 1910 ca. 65 millioner, folkemengden i Vest-Tyskland (eksklusive Berlin) i 1957 ca. 51 millioner.

³) Vi takker for bistand fra Kriminalistisk Institut i København, særlig ved daværende stud. jur. *Vagn Greve*, fra professor *Inkeri Anttila* og jur. kand. *Karl Johan Lång*, Helsingfors, og fra byråsjef *Sven Rengby*, Stockholm.

per såsom fotgjengere, syklistene, togførere og liknende, har vi derimot tatt med under „andre ulykker“ selv om motorvogner var implisert.^{3a)}

I alle fire land ser vi at det er motorvognulykkene som dominerer om enn i noe forskjellig grad.

Ser vi nå antall straffelte for uaktsomt drap forvoldt på annen måte enn ved motorvognulykker i historisk perspektiv, finner vi i Danmark, Finland og Sverige stort sett det samme forhold som det vi fant for Tysklands vedkommende. I Danmark ble i årene 1915—1924 gjennomsnittlig 8 personer pr. år straffelt for uaktsomt drap — i 1959 var det 9 personer som ble straffelt for uaktsomt drap forvoldt på annen måte enn ved motorvognulykker. I Sverige ble i samme tidsrom gjennomsnittlig 27 personer straffet — i 1959 var tallet 22 når man bortser fra motorvognulykkene. For Finlands vedkommende har vi ikke så tidlige oppgaver tilgjengelig. Men tar vi for oss perioden 1920—1924 — da motorvogntrafikken antagelig ennå ikke hadde antatt særlige dimensjoner — finner vi at gjennomsnittlig 50 personer pr. år ble straffet for uaktsomt drap, mens tallet i 1959 eksklusive motorvognulykker var 34. Disse tallene tyder derfor på at den økning i antallet straffelte for uaktsomt drap som har funnet sted i løpet av dette århundre så å si utelukkende skyldes en økning i antallet straffelte for uaktsomt drap forvoldt ved motorvognulykker. Det kan heller ikke være noen grunn til å tvile på at den sterke nedgang i tallene for uaktsomt drap i krigstiden skyldes de omfattende restriksjoner på motorvogntrafikken som krigen førte med seg.

Tar vi for oss talloppgavene for Norge, blir bildet et annet. Som vi har sett har det årlige antall straffelte holdt seg noe nær konstant gjennom de siste 100 år. Men siden en ny type uaktsomme drap — nemlig uaktsomme drap forvoldt ved trafikkulykker — er kommet til, og i dag utgjør det store flertall av de uaktsomme drapssaker, betyr dette at antallet straffelte for de „tradisjonelle“ former for uaktsomme drap i Norge i realiteten har avtatt radikalt. Mens det tidligere — før motorvognene gjorde sitt inntog — gjennomsnittlig ble straffelt 6 personer årlig for slike „tradisjonelle“ uaktsomme drap, var gjennomsnittet i perioden 1958—1961 bare to personer årlig. Dette kan skyldes to ting — enten at slike uaktsomme drap forekommer sjeldnere i Norge i dag enn tidligere, eller det kan bero på at vurderingen av hvilken uaktsomhet som kreves for å bli kjent skyldig i uaktsomme drap av denne type har undergått en endring.

^{3a)} Se nærmere *Andenæs* og *Hauge* s. 60. Tallene er altså ikke helt sammenliknbare med de tyske tall som gjelder veitrafikkulykker i sin alminnelighet, men forskjellen spiller ingen vesentlig rolle.

Dette skal vi komme tilbake til senere. Foreløpig skal vi konsentrere oss om uaktsomt drap ved motorvognulykker.

Den mest nærliggende forklaring på Norges særstilling på dette felt er at selve uaktsomhetsbedømmelsen er en annen enn i de andre nordiske land. Men vi kan ikke bygge på denne hypotese uten at andre muligheter er undersøkt. Man kunne således tenke seg at forskjellen henger sammen med at Norge er mindre motorisert enn de andre nordiske land. En gjennomgåelse av statistikken over utviklingen av antallet motorvogner viser imidlertid at denne forklaring må forkastes. Riktignok har både Danmark og i særdeleshet Sverige hele tiden hatt flere motorkjøretøyer enn Norge. På den annen side var det gjennomsnittlige antall motorkjøretøyer i Norge i årene 1955—1959 høyere enn antallet for Danmark i årene 1950—1954, og for Sverige i årene 1945—1949. Til tross for dette var antallet straffelte for uaktsomt drap i de to land i de respektive perioder langt større enn antallet straffelte i Norge i perioden 1955—1959. Og for Finlands vedkomende har antallet motorkjøretøyer hele tiden ligget lavere enn tallet i Norge.

Ser vi på antallet innbyggere pr. motorkjøretøy i de respektive land, blir forskjellen mellom Norge på den ene side og Danmark og Sverige på den annen ytterligere utvisket. Tar vi utgangspunkt i antallet innbyggere i de respektive land i 1959 og setter dette i relasjon til antallet registrerte motorkjøretøyer i samme år, finner vi at det i Norge var 8 innbyggere pr. motorkjøretøy, i Danmark 6, og i Sverige 5. I Finland var det i 1959 11 innbyggere pr. motorkjøretøy. La oss for ordens skyld innskytte at tallene må tas med visse forbehold, idet det kan tenkes at det er forskjeller mellom de nordiske land når det gjelder hvilke motorkjøretøyer som er registreringspliktige, og som dermed kommer med i den offisielle statistikk. I hovedtrekkene skulle imidlertid tallene være sammenliknbare.

Selv om forskjellene mellom Norge på den ene side og Danmark, Finland og Sverige på den annen ikke kan tilbakeføres til forskjeller i antallet motorvogner i de respektive land, kan det tenkes at trafikkulykkesfrekvensen i Norge er en annen enn i de tre andre land. I stedet for å sammenlikne antallet motorvogner i de forskjellige land, kan det derfor være nærliggende å sammenlikne antallet dødsfall på grunn av trafikkulykker.

I noen grad finner vi at forholdet for Norges vedkommende avviker fra forholdene i de andre nordiske land — slik det fremgår av diagram 3. Diagrammet viser at Norge er det land hvor trafikkulykker krever færrest menneskeliv. Og dette gjelder ikke bare de absolutte tall, men også sett i forhold til motorvognparken. I Finland — hvor som nevnt antallet motorkjøretøyer hele tiden har vært lavere enn i Norge — har man omtrent dob-

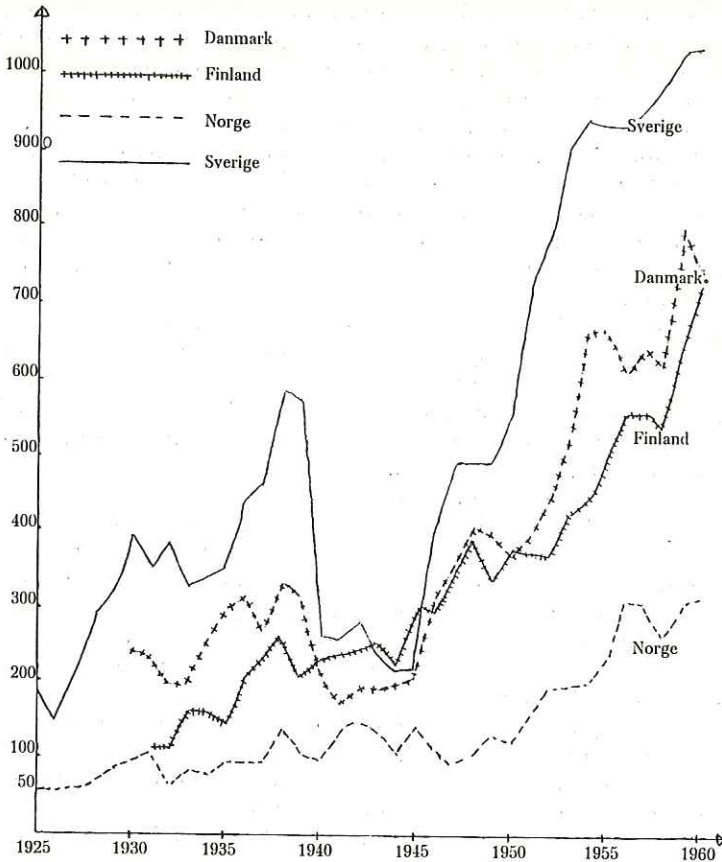


Diagram 3. Antall drepte ved motorvognulykker i Danmark, Finland, Norge og Sverige 1925—1960.

belt så mange drepte som Norge. Sammenlikner vi antallet motorkjøretøyer og antallet drepte ved trafikkulykker i 1959, finner vi at det i Danmark var et dødsfall på 900 motorvogner, i Finland ett pr. 600 motorvogner, i Norge ett pr. 1500 motorvogner og i Sverige ett dødsfall pr. 1400 motorvogner.

Også når det gjelder hva man regner som trafikkulykker, kan det være forskjell fra land til land, men noen betydning for de massive tendenser vi har funnet, kan forskjeller av denne art vanskelig tenkes å ha.

Hva disse forskjeller i ulykkesfrekvens skyldes, kan vi ikke uttale oss om. Det kan henge sammen med ting som trafikk tetthet, fartsgrenser, promilleregler, veienes beskaffenhet og andre

forhold. Vi har ikke våget oss så langt inn på trafikkkforskningens område at vi har kunnet gjøre oss opp noen mening om dette.

Selv om det er forskjell mellom ulykkesfrekvensen for de enkelte land, er disse forskjeller ikke på langt nær av samme størrelsesorden som forskjellen i antallet domfelte for uaktsomt drap. Et mål for dette får vi hvis vi undersøker hvor stor del av alle dødsfall ved trafikkkulykker som fører til domfellelse for uaktsomt drap. Vi har ved denne beregning lagt til grunn den prosentvise fordeling av de uaktsomme drap mellom motorvognulykker og andre ulykker som fremgår av tabell 3, og vi har for Danmarks vedkommende korrigert for den feilkilde som ligger i at kriminalstatistikken før 1960 ikke har med de uaktsomme drap som har ført til bøtestraff. For femåret 1955—1959 finner vi da at hvert syvende dødsfall ved trafikkkulykker i Danmark førte til straffellelse for uaktsomt drap. I Finland og Sverige var forholdet i samme tidsrom 1:4. I Norge var tallet 1:46, altså et tall av en helt annen størrelsesorden.⁴⁾

Forholdstallet for Finland og Sverige ligger nær opp til de tilsvarende tall for Tyskland og Frankrike. I Tyskland var det i 1959 13.536 drepte ved trafikkkulykker, og 3.101 domfellelser for uaktsomt drap ved trafikkkulykker, altså et forholdstall på omtrent 1:4. For Frankrike kan man ikke foreta noen tilsvarende beregning, da man ikke vet hvor stor del av de uaktsomme drap som skyldes trafikkkulykker. Går man ut fra at de uaktsomme drap fordeler seg mellom trafikkkulykker og andre tilfelle omtrent som i Tyskland, kommer man også for Frankrike frem til et forholdstall av omtrent samme størrelse.

Ser man på utviklingen i de enkelte land, kan man si at kurven for motorvognulykker og kurven for uaktsomme drap løper temmelig parallelt i de andre nordiske land, men ikke i Norge. Både i Norge og i Sverige er tallet på drepte ved trafikkkulykker omtrent firedoblet fra perioden 1925—1929 til perioden 1955—1959. I Sverige er samtidig tallet for uaktsomme drap firedoblet, i Norge er det på det nærmeste uforandret. En illustrasjon av dette gir diagram 4 hvor vi har stilt sammen antallet straffelte for uaktsomt drap, antall drepte ved motorvognulykker og antall motorvogner i tiden 1925—1960 i henholdsvis Norge og Sverige.

3. *Uaktsomhetsbedømmelsen i de forskjellige land.*

Så lenge vi ikke vet noe nærmere om årsakene til Norges gunstige stilling med hensyn til antallet trafikkkulykker, kan vi rent teoretisk ikke avvise den mulighet at de få domfellelser for uakt-

⁴⁾ *Andenæs og Hauge* s. 18—19 har litt andre tall, noe som skyldes at det der er regnet med forholdet mellom trafikkdødsfall og samtlige domfellelser for uaktsomt drap.

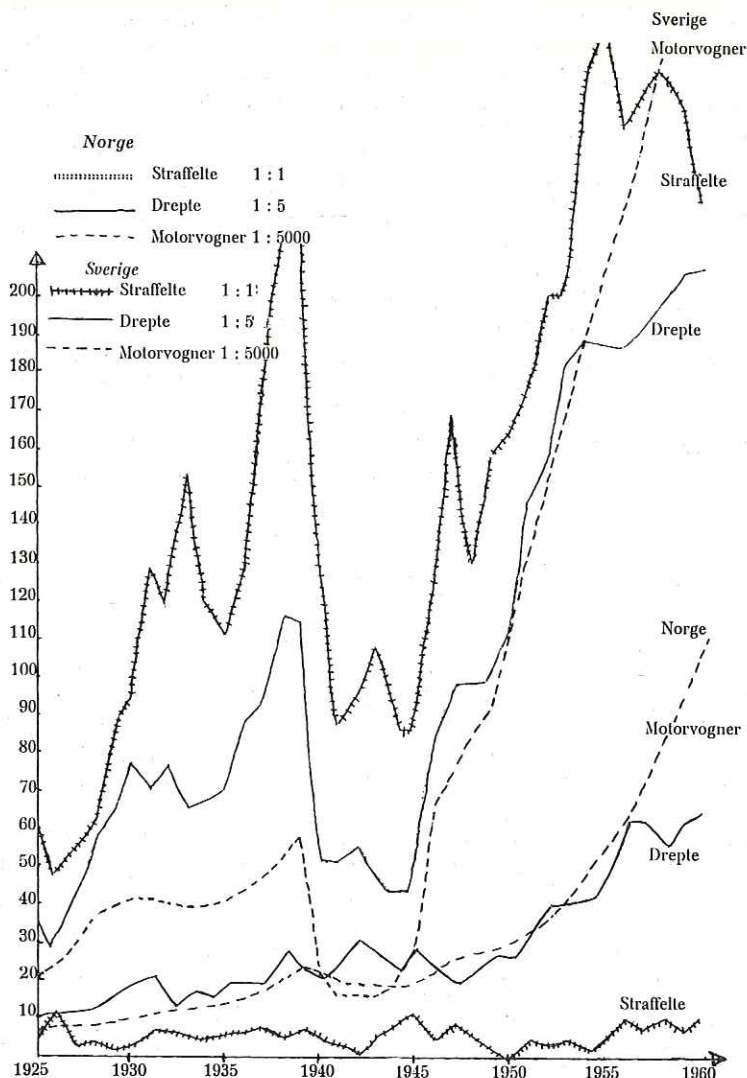


Diagram 4. Antall straffelte for uaktsomt drap, antall drepte ved motorvognulykker og antall motorvogner i Norge og Sverige 1925—1960.

somt drap rett og slett skyldes at det kjøres forsiktigere hos oss enn i våre naboland, noe som igjen kunne henge sammen med ting vi har vært inne på tidligere: slikt som gjeldende rettsregler, veienes tilstand eller det diffuse fenomen som kalles nasjonal-karakter. En annen sak er at denne hypotese forekommer oss

lite trolig. Vi peker i denne forbindelse på at også tallene for de „tradisjonelle“ uaktsomme drap hos oss er langt lavere enn i våre naboland, og at tallet er meget lavere enn tidligere. Disse forhold peker sterkt i retning av at det er selve uaktsomhetsmålestokken som er forskjellig.

Men det er klart at de offisielle statistiske oppgaver ikke kan gi noen fullstendig forklaring på årsaken til Norges særstilling når det gjelder uaktsomme drap — om det faktisk legges en annen uaktsomhetsbedømmelse til grunn eller ikke. For å komme forholdet nærmere inn på livet, bestemte vi å ta for oss de konkrete saker i de forskjellige land. For Norges vedkommende gjennomgikk vi derfor samtlige saker i fireårsperioden 1958—1961 som hadde ført til straffeløse for uaktsomt drap. For de andre nordiske land måtte vi nøye oss med å la hjelpere gjennomgå sakene om uaktsomt drap i 1959 og på grunnlag av dokumentene gi en kortfattet gjerningsbeskrivelse av omstendighetene ved det uaktsomme drap. For til en viss grad å sikre at disse gjerningsbeskrivelsene skulle bli sammenliknbare, ble det med utgangspunkt i noen norske saker utarbeidet slike gjerningsbeskrivelser som mønster.

Det er imidlertid innlysende at beskrivelsene bare kan gi et skjelett av de faktiske omstendigheter vedrørende den enkelte dødsulykke. Og fordi beskrivelsene er foretatt av forskjellige personer — om enn etter et felles mønster — vil de kunne avvike fra hverandre når det gjelder hvor detaljerte de er og hvilke trekk i den samlede situasjon den som har gitt beskrivelsen fortrinnsvis har festet seg ved. Men det er vår tro at de likevel vil kunne gi et visst innblikk i forskjeller og likheter mellom de fire land på dette område.

Om vi først holder oss til motorvognulykker, viser beskrivelsene med all tydelighet at de motorvognførere som i Norge ble straffelt for uaktsomt drap, gjennomgående hadde utvist en ganske annen grad av uaktsomhet enn i de andre nordiske land. Fem av de 24 som i årene 1958—1961 ble straffelt for uaktsomt drap i forbindelse med trafikkuulykker, hadde etter ulykken rømt fra åstedet uten å yte de tilskadekomne hjelp, to hadde kjørt i mørke — den ene helt uten og den andre med minimalt lys —, fire hadde ikke førerkort, og grove overtredelser av fartsgrensene og mangler ved det tekniske utstyr preger bildet. Men mest påfallende er den høye prosent av promillekjørere — nesten halvparten av de straffelte for uaktsomt drap ble også dømt for kjøring under påvirkning av alkohol,⁵⁾ og av de 13 som ikke ble

⁵⁾ Etter motorvognloven av 20. feb. 1926, § 17, annet ledd skal føreren alltid regnes for påvirket av alkohol, hvis han har kjørt med en større alkoholkonsentrasjon i blodet enn 0.5 promille. En tilsvarende bestemmelse finnes i den nye veitrafikklov av 18. juni 1965, § 22.

domfelt for dette, var det i seks tilfelle til dels meget sterk mistanke om at vedkommende faktisk hadde vært påvirket under kjøringen. Den høye prosent av alkoholpåvirkede blandt de domfelte førere er så meget mer bemerkelsesverdig fordi alkoholpåvirkning spiller så liten rolle som ulykkesårsak i Norge.^{5a)}

Enkelte tilfelle avviker imidlertid fra dette bildet. I et par av sakene er den utviste uaktsomhet relativt unnskyldelig, men disse skiller seg klart ut fra det store flertall av sakene. Ser vi derimot på forholdet i de andre nordiske land, er det åpenbart at det som i Norge er unntakene, i de andre land er regelen. I Finland og Sverige er den uaktsomhet som er utvist oftest nokså liten — det er moderate fartsovertredelser og andre relativt beskjedne overtredelser av trafikklovgivningen som har ført til dødsulykken. Det er langt mellom promillekjøringene og de grove overtredelser av trafikklovgivningen. Danmark ser ut til å stå i en mellomstilling — de uaktsomme bildrapsmenn der synes gjennomgående å ha utvist en større grad av uaktsomhet enn i Finland og Sverige. På den annen side er uaktsomheten ikke så graverende som den oftest er i Norge.⁶⁾

Denne forskjell mellom Norge og de øvrige land kommer kanskje enda klarere frem ved andre uaktsomme drap enn dem som er forvoldt ved motorvognulykker. Det dreier seg i Norge bare om 7 tilfeller i løpet av fireårsperioden, de fleste av dem på grensen av forsettlig drap. I fire av de syv tilfelle var det opprinnelig reist tiltale for forsettlig drap; først etter at lagretten hadde funnet tiltalte ikke skyldig i dette, ble det stilt spørsmål om uaktsomt drap. I de andre nordiske land forekom denne situasjon ikke i det hele tatt. Den uaktsomhet som der var vist, lå i de alt overveiende tilfelle meget langt fra forsett, og som ved motorvognulykkene var det den relativt unnskyldelige uaktsomhet som dominerte.⁷⁾

Det foregående gir grunnlag for to slutninger:

1. Det kreves i Norge i praksis en betydelig større grad av uaktsomhet til domfellelse for uaktsomt drap enn i de andre nordiske land. Fra et generelt kriminologisk synspunkt er dette interessant fordi det viser at forbrytelsesdefinisjoner som er noe

^{5a)} Vår gjennomgåelse av dødsulykker i 1960 viste at av 341 motorvognførere innblandet i 274 dødsulykker, var det 10 som var påvirket av alkohol i lovens forstand. Man kan ikke gå ut fra at alkoholpåvirkningen i alle disse tilfelle var skyld i ulykken. Av de 10 påvirkede førere, ble 9 drept ved ulykken. I 1951 var de tilsvarende tall 10 og 4 (se *Anders Schram*, Trafikkulykker og alkohol, *Motortidende* 1954 s. 1—10).

⁶⁾ En utførlig beskrivelse av de enkelte saker finnes i *Andenæs og Hauge* s. 32—50.

⁷⁾ Se *Andenæs og Hauge* s. 61—69.

nær identiske,⁸⁾ i praksis kan komme til å bety vesentlig forskjellige ting, selv i land som kulturelt, økonomisk og sosialt ligger hverandre så nær som de nordiske. Dette henger naturligvis sammen med den sterkt skjønnsmessige karakter av begrepet uaktsomhet. En kan ikke trekke noen slutning om at det samme gjelder for forbrytelsesdefinisjoner av annen karakter.

2. Det er grunn til å tro at innholdet i begrepet uaktsomt drap har undergått en endring innenfor norsk strafferettspleie, slik at det nå kreves en høyere grad av uaktsomhet enn tidligere. Dette bekreftes ved stikkprøver av refererte rettssaker fra forrige århundre.⁹⁾ Det dreier seg her gjennomgående om tilfelle hvor uaktsomheten ikke synes særlig grov, noe som også kommer til uttrykk i straffutmålingen som gjerne er fengsel på vann og brød i 5—20 dager. Hvor uaktsomheten har vært særlig grov, kan straffen være langt høyere, f. eks. straffarbeid i ett år (Rt. 1893 s. 289).

Vi tror forklaringen på begge forhold først og fremst ligger i jurysystemet. Norge er det eneste land i Norden hvor saker om uaktsomt drap behandles med jury. Jurysystemet ble innført ved straffeprosessloven av 1887, som trådte i kraft 1. januar 1890. Det er mange vitnesbyrd om lagrettens motvilje mot å sette forbryterstemplet på en ellers bra mann på grunn av et øyeblikks tankeløshet eller uforsiktighet. Også den suggestive betydning av uttrykket „uaktsomt drap“, kan spille inn — det svenske „vållande av annans död“ synes å ha en annen klangfarge. Uaktsomhetsbegrepet er så vanskelig å redegjøre for generelt, og avgjørelsen i det konkrete tilfelle er så skjønnsmessig preget, at lagretten i almindelighet til tross for lagmannens rettsbelæring vil kunne svare nei på skyldspørsmålet uten å ha noen klar følelse av at den handler i strid med loven. Og siden lagretten ikke gir noen begrunnelse for en frifinnende kjennelse, er det umulig for Høyesterett å føre noen kontroll med om uaktsomhetsbegrepet er riktig anvendt.^{10a)}

⁸⁾ Se dansk straffelov § 241, finsk straffelov kap. 21 § 10, norsk straffelov § 239 og svensk Brottsbalk kap. 3 § 7 (tidligere Strafflagens kap. 14 § 9).

⁹⁾ En rekke slike saker er gjengitt i *Kjerschow*, Lov angaaende Forbrydelser af 20 August 1842 (1896) s. 211—224.

^{10a)} Vi finner en viss støtte for vår hypotese ved forholdene i England, som ved siden av Norge er det eneste land i vår undersøkelse hvor saker av denne art blir pådømt ved jury. Det har i England vist seg nesten umulig å få dømt bilførere for uaktsomt drap (*involuntary manslaughter*). I 1956 ble „causing death by reckless or dangerous driving“ gjort til en egen forbrytelse (se nå Road Traffic Act 1960, Section 1), i håpet om at det skulle bli lettere å få juryen til å domfelle for dette enn for *manslaughter*, (se *Willett*, Criminal on the Road,

Nå fremgår det av tabell 1 at det ikke skjedde noe sterkt omslag i tallene for uaktsomt drap ved innføringen av juryssystemet i 1890. Det er først etter hvert at Norges særstilling er blitt utpreget. Det ser derfor ut til at lagrettens motvilje mot å domfelle for uaktsomt drap har gjort seg gjeldende i stigende grad, og i særlig grad fra den tid da trafikkdødsfallene begynte å gjøre seg gjeldende for alvor.

Det er ett forhold som tilsynelatende ikke stemmer med den forklaring vi her har gitt på Norges særstilling. Også for *uaktsom legemsbeskadigelse* (strl. §§ 237 og 238) er tallene i Norge særdeles lave, til tross for at disse saker ikke behandles med jury. I femåret 1960—1964 var det årlige gjennomsnitt av domfellelser 6, altså enda litt mindre enn for uaktsomt drap, til tross for at antallet ulykker med legemsskade til følge er meget større enn det tilsvarende antall med døden til følge. Forholdet må henge sammen med at uaktsom legemsbeskadigelse i Norge bare er gjenstand for offentlig påtale etter begjæring av fornærmede, og av en eller annen grunn synes slik påtalebegjæring sjelden å bli fremsatt. Det viser seg ved at også politistatistikkenes tall over etterforskede saker om uaktsom legemsbeskadigelse er meget lave. Gjennomsnittlig viser statistikken for de samme år ikke mer enn 17 siktelsler for uaktsom legemsbeskadigelse, og bare i 8 tilfelle pr. år konkluderte politiet med å foreslå tiltale, utferdigelse av forelegg, eller påtaleunnløstelse. Det er rimelig å tenke seg at påtalemyndighetens tiltalepraksis kan være påvirket av den norm for uaktsomhetsbedømmelsen som er blitt innarbeidet i forbindelse med uaktsomt drap, men politistatistikkenes tall synes å vise at dette bare kan spille en underordnet rolle.^{9b)}

1964, s. 77). Dette har til en viss grad gått i oppfyllelse. Også tallene for dødsforvoldelse ved farlig kjøring er imidlertid meget små sammenliknet med tallene for uaktsomt drap f. eks. i Finland, Sverige, Tyskland og Frankrike. Mens det i 1959 i Tyskland ble domfelt over 3000 personer for uaktsomt drap i forbindelse med trafikkulykker, var det i England ikke mer enn 228 som ble dømt for dødsforvoldelse ved farlig kjøring. Nå henger nok dette delvis sammen med at "reckless or dangerous driving" etter loven er en grovere overtredelse enn "careless driving", men det er grunn til å tro at det også har sin betydning at saker om dødsforvoldelse ved farlig kjøring blir behandlet med jury (*Willett* s. 132—133).

^{9b)} På grunn av forskjell i påtalerregler, i den skade som kreves og andre forhold varierer tallene for uaktsom legemsbeskadigelse enda meget mer fra land til land enn tallene for uaktsomt drap. I Sverige, hvor uaktsom legemsbeskadigelse før Brottsbalkens ikrafttreden 1. januar 1965 bare kunne påtales av fornærmede (Strafflag 15:45), har antallet domfellelser vært meget lavt. I 1960 var det 15 domfellelser. I Finland, hvor offentlig påtale som i Norge er betinget av påtalebegjæring fra fornærmede (Strafflag 21:14), var det samme år 175 domfellelser. I Danmark er det offentlig påtale for de groveste tilfelle

4. Straffen for uaktsomt drap.

De ilagte reaksjoner for uaktsomt drap varierer sterkt fra land til land. For motorvognulykkenes vedkommende fremgår forholdet av tabell 4. For Norge gjelder tallene fireårsperioden 1958—1961, for de andre land året 1959.

Tabell 4. Straffelte for uaktsomt drap ved motorvognkjøring etter reaksjonens art i siste instans.

	Danmark		Finland		Norge		Sverige	
	Ant.	%	Ant.	%	Ant.	%	Ant.	%
Påtaleunntatelse	6	10	0	0	0	0	0	0
Bot	22	35	101	57	0	0	171	77
Fengsel	14	23	67	38	23	96	43	19
Hefte	20	32	0	0	0	0	0	0
Straffarbeide	0	0	0	0	0	0	7	3
Tukthus	0	0	9	5	0	0	0	0
Arbeidsskole/ Skyddsopfostran	0	0	0	0	1	4	1	1
	62	100	177	100	24	100	222	100

Norge står i en tydelig særstilling ved at samtlige er ilagt ubetinget frihetsstraff (fengsel eller arbeidsskole). Særstillingen blir enda mer markert når en tar hensyn til frihetsstraffens lengde og om den er betinget eller ubetinget. I Norge er samtlige idømte frihetsstraffer på 90 dager og derover. I Danmark er 65 % av de ilagte frihetsstraffer under denne grense. Det land som ligger nærmest Norge med hensyn til frihetsstraffenes lengde, er Finland, men her er til gjengjeld 62 % av frihetsstraffene betinget mot bare 9 % i Norge. I Danmark og Sverige er prosen-

av uaktsom legemsbeskadigelse; ellers fordres enten påtalebegjæring fra fornærmede eller at almene hensyn krever påtale (strl. § 249). I 1960 var det 34 personer som ble dømt til strengere straff enn bot for uaktsom legemsbeskadigelse som hovedforbrytelse. Hvor mange som fikk bot eller påtaleunntatelse, lar seg ikke spesifisere etter kriminalstatistikkens opplysninger, siden § 249 i oppgavene er slått sammen med endel andre paragrafer i samme kapitel; antagelig gjelder de fleste av statistikkens 76 tilfelle uaktsom legemsbeskadigelse. Disse tall fra de nordiske land blekner fullstendig ved siden av de tyske. I 1960 var det i Tyskland 103.000 domfellelser for uaktsom legemsbeskadigelse — et tall som ligger betydelig over det samlede tall for simple og grove tyverier! Påtalen er der avhengig av at det enten foreligger påtalebegjæring fra fornærmede eller at en særlig offentlig interesse krever påtale (StG B § 232). Det er åpenbart at tiltale for uaktsom legemsbeskadigelse i Tyskland blir brukt som et middel i trafikksikkerhetens tjeneste på en helt annen måte enn i de nordiske land.

ten av betingede dommer henholdsvis 3 og 32. Sammenfattende kan en si at mens reaksjonen i Norge består i relativt langvarige ubetingede frihetsstraffer, domineres bildet i de andre land av bøter og kortvarige betingede eller ubetingede frihetsstraffer.

Denne særstilling for Norge gir ikke uttrykk for at domstolene der er strengere i sin straffutmåling enn domstolene i de andre land, men avspeiler forskjellen i uaktsomhetsbedømmelsen. Tar vi for oss de saker i de andre nordiske land hvor den utviste uaktsomhet er av „norsk nivå“, ser vi at det også der reageres strengt, til dels enda strengere enn i Norge.

Tabellen viser også forskjeller mellom landene som ikke kan skyldes forskjell i arten av de straffbare forhold. Mens bøter helt dominerer i Sverige (77 %), er det i Finland et langt sterkere innslag av betingede og ubetingede frihetsstraffer (43 %). At påtaleunntatelse anvendes ved uaktsomt drap i forbindelse med motorvognulykker, forekommer i dette materiale bare i Danmark. Dette skyldes den praksis som er instituert i de tilfelle hvor drapsmannen og den drepte er i familie med hverandre — her anvendes så å si uten unntak påtaleunntatelse for det uaktsomme drap, kombinert med bøter for eventuelle overtredelser av motorvognlovgivningen.

En undersøkelse av reaksjonene for andre kategorier av uaktsomt drap enn motorvognulykker, viser stort sett det samme bilde.

5. Anvendelse av andre straffebestemmelser.

At den som har forvoldt en dødsulykke i Norge bare meget sjelden blir straffet for uaktsomt drap, betyr ikke uten videre at han går fri for enhver strafferettslig reaksjon. Det kan f. eks. bli tale om straff etter den alminnelige uaktsomhetsbestemmelse i motorvognlovens § 17¹⁰⁾ eller andre bestemmelser i motorvognlov eller trafikkregler.

Trafikkulykker. For å kaste lys over dette har vi gjennomgått etterforskningsdokumentene i samtlige saker fra 1960 for Norges vedkommende om dødsulykker i trafikk hvor motorkjøretøyer var innblandet. I alt kom analysen til å omfatte 274 dødsulykker med 341 motorvogner — og følgelig like mange førere — som var innblandet. At tallet på innblandede førere og kjøretøyer var høyere enn tallet på drepte, henger naturligvis sammen med tilfelle av sammenstøt og andre ulykker hvor det opptrer to eller flere motorvogner. Av 341 førere ble 109 drept ved ulyk-

¹⁰⁾ Det heter her om føreren av motorvogn: „Han skal alltid køyra forsvareleg varsamt og akta seg best han kann at han ikkje valdar skade eller ulempe for andre“. En lignende bestemmelse finnes i den nye veitrafikklov § 3.

ken. Det var altså 232 overlevende førere som det kunne være spørsmål om å gjøre ansvar gjeldende mot.

Strafferettslig ansvar (inklusive påtaleunntatelse) ble gjort gjeldende mot 75 av dem (32 %). Av disse ble 17 domfelt, 51 vedtok forelegg og 7 fikk påtaleunntatelse (advarsel).

Bare to i dette materiale ble dømt for uaktsomt drap. Derimot ble ikke mindre enn 42 dømt etter uaktsomhetsbestemmelsen i motorvognlovens § 17. Ellers var de vanligste overtredelser: for høy hastighet (18 tilfelle), manglende førerkort (11), forsømmelse av vikeplikt (8), ulovlig plasing av vognen (8) og ulovlig lastning (7). Én ble dømt for promillekjøring (i tillegg til uaktsomt drap) og én for etterfølgende alkoholnyttelse (stakk av fra åstedet etter ulykken).

Med hensyn til reaksjonenes art fikk flertallet bot (57) eller påtaleunntatelse (7). 11 fikk frihetsstraff, derav 7 betinget og 4 ubetinget. Bortsett fra en av dem som ble dømt for uaktsomt drap, var ingen av frihetsstraffene høyere enn 90 dagers fengsel.

Vi har tidligere gitt oppgaver over hvor stor del av dødsulykker i trafikk som fører til straffeløse for uaktsomt drap. I Danmark var forholdet 1:7, og i Finland og Sverige 1:4. Hvis vi i Norge slår sammen domfellelser for uaktsomt drap med domfellelser etter uaktsomhetsbestemmelsen i motorvognloven, blir forholdet 1:7. Tar vi med samtlige 75 som det ble reagert mot, blir forholdet 1:4.

Dette kan tyde i retning av at storparten av dem som i de andre nordiske land blir dømt for uaktsomt drap i trafikk, også ville blitt straffet i Norge, men bare for overtredelse av motorvognlovgivningen. Vår gjennomgåelse av de enkelte saker, sammenliknet med gjennomgåelsen av saker om uaktsomt drap i de andre nordiske land, går i samme retning. Og på den annen side: Storparten av dem som i Norge blir straffet for overtredelse av motorvognloven eller andre straffebud i forbindelse med dødsulykke, ville i de andre nordiske land blitt dømt for uaktsomt drap.

Noe fullstendig samsvar er det naturligvis ikke tale om. Det er klart at blant de straffelte motorvognførere i Norge har vi en del som ikke ville vært dømt for uaktsomt drap i de andre land. Dels kan det dreie seg om rent formelle overtredelser (f. eks. manglende førerkort eller overbelastning av lastebil). Dels kan det være tilfelle hvor det er vist uaktsomhet, men hvor det ikke er årsakssammenheng mellom feilen og dødsulykken, idet denne ville ha inntrått også ved korrekt kjøring. Gjennomgåelsen av sakene tyder imidlertid ikke på at disse tilfelle utgjør noen stor andel av samtlige.

På den annen side forekommer det også i våre naboland dødsulykker som fører til straff for andre overtredelser, men ikke

for uaktsomt drap. I hvor stor utstrekning dette skjer, har vi bare spredte opplysninger om. Et materiale fra Skåne for årene 1957—1961 er undersøkt av *Magnus Carlquist*¹¹). 50 dødsulykker førte her til tiltale for uaktsomt drap i 15 tilfelle, domfellelse i 13 tilfelle. Bare i ett av de tilfelle som ikke førte til domfellelse for uaktsomt drap, ble det anvendt straff for annen overtredelse (manglende førerkort). I Danmark synes forholdene å være noe annerledes. Etter opplysninger fra den danske riksadvokat (jfr. nedenfor s. 24) var det i 1959 21 frifinnelser for uaktsomt drap. I 16 av tilfellene ble tiltalte dømt etter bestemmelser i færdselsloven.

Det kunne være fristende å foreta en sammenlikning mellom reaksjonene overfor de motorvognførere som i Norge ble straffelt for overtredelser i forbindelse med dødsulykker — uansett hvilken overtredelse de ble straffelt for — med reaksjonene overfor de motorvognførere som i Finland og Sverige ble straffelt for uaktsomt drap. Det knytter seg imidlertid så pass mange usikkerhetsmomenter til en slik sammenlikning at vi har avstått fra forsøket. Det skal bare nevnes at andelen av frihetsstraffer er mindre i Norge enn i de andre land, og at også bøtene her gjennomgående ligger på et lavere nivå (for Finland mangler vi opplysninger om bøtenes størrelse).

Andre dødsulykker. Også når det gjelder andre dødsulykker, ville det være teoretisk mulig å undersøke samtlige ulykker på grunnlag av dødsfallsstatistikken. Men dette var åpenbart ingen fremkommelig vei — i de fleste dødsulykker er bare den forulykkede implisert, han er druknet, har fått i seg gift, har sprengt seg i luften osv. Vi måtte derfor velge en annen fremgangsmåte, og gikk frem på den måte at vi tok for oss samtlige siktede for uaktsomt drap i 1961. Dette blir naturligvis ikke på langt nær en så fullstendig og representativ gruppe som når det gjelder trafikulykkene.

Ifølge kriminalstatistikken for 1961 ble i alt 26 personer siktet for uaktsomt drap. Etter å ha skilt ut et tilfelle som var feilaktig rubrisert, og dessuten alle siktelser som gjaldt motorvognulykker, var det bare 9 saker igjen. Det er bemerkelsesverdig at *ingen* av disse førte til straff for uaktsomt drap. På bakgrunn av den foregående redegjørelse for de straffelte for uaktsomt drap er dette likevel ikke så overraskende — de straffelte for uaktsomt drap vil man på siktelsesstadiet oftest finne under kategorien forsettlig drap.

Av disse 9 siktelsene for uaktsomt drap skyldtes tre skyte-

¹¹) *Magnus Carlquist*, Vållande til annans död i samband med trafikolyckor. (Tillämpade studier i straffrätt. Stensilert. Årstall ikke angitt).

ulykker, to giftulykker, to arbeidsulykker, én manglende etter-syn med barn og én dødsfall som følge av slagsmål. 7 av sakene ble av påtalemyndigheten henlagt på grunn av bevisets stilling. I ett tilfelle ble det reist tiltale for uaktsomt drap, men tiltalte ble frifunnet i lagmannsretten. I ett tilfelle ble tiltalte dømt til 60 dagers ubetinget fengsel for uaktsom forvoldelse av forgiftning (strl. § 153, siste ledd).

Gjennomgåelsen bekrefter ytterligere at det også utenfor trafikulykkene er en klar forskjell mellom uaktsomhetsbedømmelsen i Norge og i de andre nordiske land. Etter vårt inntrykk ville de fleste av disse tilfelle, dersom de hadde funnet sted i et av de andre nordiske land, blitt bedømt som uaktsomt drap. Da man som regel ved andre ulykker ikke slik som når det gjelder motorvognulykker, har andre straffebestemmelser å falle tilbake på, ble resultatet i Norge i 8 av 9 tilfelle full straffrihet.

6. Uaktsomhetsbedømmelsen etter straffeloven og etter motorvognloven.

Denne undersøkelse tok ikke sikte på noen juridisk klargjøring av begrepet uaktsomt drap. Under arbeidets gang avsa imidlertid Norges Høyesterett en viktig prinsippavgjørelse om uaktsomhetsbegrepet i denne forbindelse (kjennelse av 22. juni 1963, gjengitt i Norsk Retstidende 1963 s. 744). Siden det var en nærliggende mulighet for at denne avgjørelse kunne føre til endringer i de underordnede domstolers praksis, fant vi det nødvendig å ta avgjørelsen opp til nærmere diskusjon.

Avgjørelsen av 1963 gjaldt en anke fra en tiltalt som var domfelt for uaktsomt drap. Anken gjaldt lagmannens rettsbelæring, hvor det bl. a. var uttalt: „Jeg er uenig i den gjeldende praksis at der skal stilles strengere krav til uaktsomhet etter straffelovens § 239 enn etter motorvognlovens § 17“. Forsvareren hevdet at lagmannens rettsoppfatning var i strid med domstolenes og påtalemyndighetens praksis i Norge, en praksis av slik varighet og styrke at den måtte anses som uttrykk for gjeldende rett. Etter forsvarerens mening forutsatte domfellelse for uaktsomt drap at gjerningsmannen hadde forgått seg på en særlig graverende måte.

Høyesterett tok enstemmig avstand fra forsvarerens oppfatning. Prinsipielt kunne det i relasjon til strl. § 239 ikke stilles andre krav til en bilførers hensynsfullhet og påpasselighet enn de som gjelder ved anvendelsen av motorvognlovens § 17, 1. ledds annet punktum. Dette betydde imidlertid ikke at en domfellelse etter motorvognloven for uaktsom kjøring etter Høyesteretts oppfatning også med nødvendighet måtte føre med seg domfellelse for uaktsomt drap, hvis kjøringen hadde voldt en dødsulykke. For

domfellelse etter § 239 i trafikksaker måtte det kreves noe mer enn uforsiktig kjøring, det måtte 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 kunne 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.

Høyesterett fant at lagmannens rettsbelæring, sett i sammenheng, stemte med denne oppfatning, og tiltaltes anke ble derfor forkastet.

Hva som nærmere ligger i kjennelsen, beror på hvordan man skal tolke avsnittet i premissene om at det må kunne „tilregnes bilkjøreren som uaktsomhet (grov eller mindre grov) at han ikke regnet med den mulighet at kjøringen kunne føre til en dødsulykke“.

Når man leser førstvoterendes uttalelse i sammenheng, kan tilføyelsen vanskelig bety noe annet og mer enn at en dødsulykke skal høre til den krets av faremuligheter som gjør at kjøringen må karakteriseres som uaktsom. Det kan foreligge tilfelle hvor en dødsulykke ikke fremstiller seg som noen realistisk mulighet, f. eks. ved hensynsløs manøvrering på en parkeringsplass eller i en bilkø som snegler seg langsomt frem. Kjørsele kan i slike tilfelle være uaktsom, f. eks. på grunn av faren for å bulke skjermer eller gjøre annen skade på fremmed kjøretøy. Skulle upåregnelige omstendigheter i et slikt tilfelle føre til en dødsulykke — en dør på en annen bil springer f. eks. opp og et barn faller ut og kommer under hjulene — vil døden ikke være uaktsomt voldt.

I de fleste tilfelle er det imidlertid ikke mulig å forutse hvilken skade som kan inntre som følge av den uaktsomme kjørsel. Ulykker med bare materiell skade er hyppigere enn ulykker med personskade, og av ulykkene med personskade er det bare en brøkdel som fører til dødsfall. I 1960 var det ifølge trafikkulykkesstatistikken registrert 5105 ulykker med personskade, men bare 310 personer mistet livet. Ved de fleste former for uforsiktig kjørsel er det tilfældigheter som avgjør om det skal inntre skade og *hvor alvorlig* den kan bli. Dette er i alminnelighet situasjonen ved vanlige feil som uoppmerksomhet i trafikken, for høy fart, uforsvarlig forbikjøring, mangler ved bremses eller annet utstyr. At faren for dødsulykke statistisk sett er langt mindre enn faren for mindre alvorlige skader, kan — slik som vi oppfatter kjennelsen av 1963 — ikke medføre at døden ikke betraktes som uaktsomt voldt, hvis det faktisk er en dødsulykke som inntreer.

Etter denne forståelse blir det ingen motsetning mellom avgjørelsen av 1963 og en tidligere høyesterettsdom i Rt. 1933 s. 198, som det ofte har vært henvist til i saker om uaktsomt drap. I denne avgjørelse ble det fremhevet at det var tilstrekkelig til domfellelse for uaktsomt drap at føreren måtte regne med som en mulighet at han kunne komme til å kjøre på mennesker, uten at han kunne ha noen oversikt over de nærmere følger av en slik påkjøring, idet jo biler alltid vil være farlige og innebære nærliggende mulighet for skade på liv og lemmer for den påkjørte og også mulighet for at påkjøringen kan ha døden til følge.

Hvis dette er riktig, vil den begrensning av ansvaret for uaktsomt drap som kjennelsen av 1963 gjør rede for, neppe ha stor praktisk betydning. Vår gjennomgåelse av konkrete saker om uaktsomt drap tyder på at det ved dødsulykker i trafikk meget sjelden vil være grunnlag for å si at det forelå uaktsomhet i forhold til motorvognlovens § 17, men ikke i forhold til dødsulykken.

En sammenlikning med Carlquists materiale — 50 dødsulykker i trafikk i Skåne — har sin interesse. I 15 tilfelle ble det reist tiltale for uaktsomt drap, i 13 tilfelle ble resultatet domfellelse. Man har i Sverige, som i Norge, en egen bestemmelse om uaktsomhet i trafikk. Carlquist opplyser ikke hvor mange som ble domfelt for uaktsomhet i trafikk, men han forteller om påtalemyndighetens praksis at enten ble det reist tiltale både for uaktsom kjøring og for uaktsomt drap, eller det ble ikke reist tiltale etter noen av bestemmelsene¹²⁾. Det læres i svensk strafferett som i norsk at uaktsomheten må referere seg til hele gjerningsinnholdet i et straffebud, ved uaktsomt drap altså til dødsulykken¹³⁾. Men det ser ikke ut til at denne begrensning har hatt noen praktisk betydning i Carlquists materiale.

For fullstendighets skyld skal det nevnes at forholdet mellom uaktsomhetsbestemmelsen i motorvognlovgivningen og bestemmelsen om uaktsomt drap ikke er helt det samme i Sverige som hos oss. Bestemmelsen i § 1 i lov av 28. september 1951 om straff for visse trafikkgorgåelser lyder: „Brister vägtrafikanter i den omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, och är ej oaksamheten ringa, dömes för vårdslöshet i trafik till dagsböter eller fängelse i sex månader“. En ubetydelig („ringa“) uaktsomhet straffes altså ikke etter loven av 1951, mens straffelovens bestemmelse om uaktsomt drap ikke stiller opp noen slik begrensning. Man skulle altså kunne straffes for uaktsomt drap selv om uaktsomheten

¹²⁾ Carlquist s. 30.

¹³⁾ Carlquist s. 3.

ikke er tilstrekkelig til å bli dømt for „vårdsløshet i trafikk“. I praksis ser det imidlertid ikke ut til å være noen nevneverdig forskjell. Carlquist sier om tiltalespørsmålet at „dår frågan om vållande til annans död vid trafikolycka kommer upp, har gränsen för ansvarsfrihet skjutits uppåt och kommit att ligga där åklagaren anser sig ha tillräckliga skäl till åtal för vårdsløshet i trafik enligt § 1 Trafikbrottslighetslagen“¹⁴). Det bør påpekes at „ringa oaktsamhet“ ikke er motsetningen til grov uaktsomhet. Det fremgår av at loven av 1951 i § 1, annet ledd har en særlig og strengere bestemmelse om grov uaktsomhet.

Resultatet av denne analyse, sammenholdt med de faktiske forhold i forbindelse med motorvognulykker, blir at det krav som kjennelsen av 1963 stiller opp om at den tiltalte for å dømmes for uaktsomt drap må ha vist uaktsomhet i relasjon til dødsulykken, ikke kan antas å ha noen stor praktisk betydning. Den kan derfor heller ikke — slik som det i noen grad er forutsatt av førstvoterende — gi noen forklaring på at domfellelsene for uaktsomt drap i Norge er så sjeldne i forhold til domfellelsene etter motorvognlovens § 17 for uaktsom kjøring.

Det er en annen forskjell mellom gjerningsbeskrivelsen i strl. § 239 og mvgl. § 17 som undertiden kan begrunne en forskjell i resultatet. Til domfellelse for uaktsomt drap kreves at det er *årsakssammenheng* mellom uaktsomheten og dødsulykken. Vi kan tenke oss at en bilist kjører med uforsvarlig fart. Et lite barn løper plutselig ut i veibanen, blir overkjørt og drept. Slik som begivenhetsforløpet arter seg, må en gå ut fra at ulykken ikke hadde stått til å avverge, selv om farten hadde vært normal. I så fall kan føreren dømmes for uaktsom kjøring etter motorvognloven, men ikke for uaktsomt drap. Han har nok kjørt uaktsomt, og han har voldt barnets død, men det er ingen sammenheng mellom uaktsomheten og dødsulykken.

Dette krav om årsakssammenheng kan reise vanskelige juridiske og bevismessige spørsmål, men vår gjennomgåelse av dødsulykker i Norge tyder ikke på at det skaper særlige problemer i mange av de tilfelle, hvor føreren blir dømt etter motorvognlovens § 17 for uaktsom kjøring. I samme retning tyder Carlquists opplysninger om hans svenske materiale, hvor det i tilfelle av dødsulykke enten ble reist tiltale både for uaktsomt drap og „vårdsløshet i trafikk“ eller ikke for noen av delene¹⁵). Med andre ord: Heller ikke kravet om årsakssammenheng gir noen forklaring på den store uoverensstemmelse mellom antallet dømte etter motorvognlovens uaktsomhetsbestemmelse og etter straffelovens bestemmelse om uaktsomt drap.

¹⁴) Carlquist s. 32.

¹⁵) Carlquist s. 32.

Til sammenlikning kan også refereres resultatet av en gjennomgåelse som den danske riksadvokat har latt foreta av frifinnende dommer i saker om uaktsomt drap i Danmark i 1959, og som han har stilt til vår disposisjon. Det gjaldt i alt 21 saker, som alle angikk trafikkuulykker. I 16 av tilfellene ble tiltalte frifunnet for uaktsomt drap, men dømt etter bestemmelser i færdselsloven, såvidt forstås jevnlig etter bestemmelsen om plikt til å vise alminnelig aktpågivenhet. I det overveiende antall tilfelle forelå det feil eller uforsiktighet hos den drepte, noe som etter dansk praksis ofte leder til frifinnelse for uaktsomt drap. I ett tilfelle skyldtes frifinnelsen for uaktsomt drap tvil om årsakssammenhengen på grunn av senere tilstøtende omstendigheter. „Foreligger der ikke egen skyld“, konkluderer riksadvokaten, „synes det ikke at være nogen betingelse for domfældelse for uagtsomt manddrab, at der foreligger en højere grad af uagtsomhed“. Noen sontring som svarer til den norske høyesterettskjennelse fra 1963, er riksadvokaten ikke inne på.

Forholdet mellom uaktsomt drap og uaktsomhetsbestemmelsen i færdselsloven ble berørt av enkelte deltakere i diskusjonen om „Trafikstrafferet“ i Dansk Kriminalistforening i 1961.¹⁶⁾ Av diskusjonen syntes å fremgå noen usikkerhet med hensyn til om det kreves og bør kreves en høyere grad av uaktsomhet til domfellelse for uaktsomt drap enn til domfellelse for uaktsom kjøring etter færdselsloven. Det ble pekt på kravet til adekvat årsakssammenheng og på den betydning som den forulykkedes egen skyld har etter dansk praksis. Derimot var ingen av deltakerne i diskusjonen inne på den sontring som er lagt til grunn i den norske høyesterettskjennelse av 1963.

Om forholdet mellom uaktsomt drap og uforsiktighet i trafikk i Finland har vi ikke nærmere opplysninger. Spørsmålet har ikke vært diskutert i teorien. Ifølge meddelelse fra professor Anttila skulle graden av uaktsomhet i prinsippet være den samme i begge relasjoner, men det synes ikke helt klart om dette fullt ut følges i praksis.

7. Jus og realiteter.

Ved gjennomgåelsen av de norske motorvognulykker med døden til følge i 1960 har vi sett at 42 førere ble straffet etter den generelle uaktsomhetsbestemmelse i motorvognloven, mens bare to ble dømt for uaktsomt drap. Vi har videre grunnlag for å slutte at det overveiende antall av de 42 skulle ha vært dømt for uaktsomt drap etter de prinsipper som er lagt til grunn i høyesteretts-

¹⁶⁾ Nordisk Kriminalistisk Årsbok 1961 s. 120—163, se især s. 131—138, 147, 153—154, 155—157, 159.

kjennelsen av 1963. Vi står med andre ord overfor et utpreget tilfelle av uoverensstemmelse mellom lov og praksis, mellom det som i amerikansk teori kalles „law in books“ og „law in action“.

At Høyesterett ikke aksepterte at den foreliggende praksis hadde endret lovens innhold, var ikke så rart. Denne praksis har aldri fått noen velsignelse av Høyesterett selv, og praksis har heller ikke vært ensartet. Det forekommer, som også nevnt i kjennelsen, avgjørelser som domfeller for uaktsomt drap uten at det har vært tale om noen grov uaktsomhet. Den praksis som vi har beskrevet, er uttrykk for gjennomsnittlige tendenser hos statsadvokater og lagretter, og selv om tendensene er både sterke og utbredte, er det naturlig at Høyesterett ikke har godtatt dem som rettsskapende. Det kunne imidlertid tenkes at kjennelsen av 1963 hadde ført til en endring i påtalemyndighetens og domstolenes praksis, som hadde utjevnet den tidligere uoverensstemmelse mellom loven og realitetene. For om mulig å klarlegge dette, rettet vi i mai 1965 en forespørsel til samtlige statsadvokater og lagmannsretter for å få deres syn på spørsmålet. Alle svarte på henvendelsen.

På én unntakelse nær gir samtlige statsadvokater uttrykk for at Høyesteretts kjennelse ikke har hatt noen betydning for deres avgjørelse av tiltalespørsmålet. Tiltale etter strl. § 239 reises bare i grovere tilfelle. En statsadvokat fremhever at det kan fortone seg nærmest som noe i retning av anstaltmakeri å reise tiltale etter strl. § 239 for lagmannsrett, når man oppnår akkurat det samme og kanskje strengere strafferettslig reaksjon ved å reise saken for herredsrett etter motorvognlovens § 17, 1. ledd, 2. pkt.

En statsadvokat sier imidlertid at han for sitt vedkommende i noen tilfelle har følt seg forpliktet til å reise sak etter strl. § 239 på grunn av kjennelsen av 1963, men resultatet er blitt frifinnelse i lagmannsrett.

Enkelte statsadvokater mener at kjennelsen av 1963 har betydning i de tilfelle som kommer for retten. Flertallet er imidlertid mer skeptiske. En uttaler at „de fine distinksjoner som lagmannsretten og Høyesterett la til grunn ved lovanvendelsen, går fullstendig over hodet på lagretten, som ikke forstår noe som helst av det hele. Det som teller er forsvarernes prosedyre om at man gjør den tiltalte til drapsmann, hvis man dømmer ham etter strl. § 239. I den senere tid er det så å si umulig å få noen dømt for uaktsomt drap“.

Flere statsadvokater nevner som sin erfaring at det er lettere å oppnå domfellelse for uaktsomt drap, når det har vært alkohol med i spillet.

Samtlige rikets lagmenn, samt de lagdommere som har administrert saker om uaktsomt drap etter kjennelsen av 1963, ble

forelagt spørsmål om det prinsipp for uaktsomhetsbedømmelsen som Høyesterett ga uttrykk for i kjennelsen, svarte til den oppfatning av rettsstillingen som de den gang hadde. De ble også spurt om kjennelsen hadde medført noen endring i formen for deres rettsbelæring i saker om uaktsomt drap. Svaret på det første spørsmål er noe varierende. De fleste sier at kjennelsen stemte med deres tidligere oppfatning, andre at de tidligere regnet med at det skulle foreligge en grovere uaktsomhet til fellelse etter strl. § 239 enn etter motorvognlovens § 17.

På spørsmål om de har inntrykk av at kjennelsen har ført til noen endring i lagrettens holdning i disse saker, er svaret gjennomgående nei, men enkelte sier at de ikke har tilstrekkelig erfaringsgrunnlag til å uttale seg. Noen av dommerne er inne på at det er vanskelig å få domfellelse for uaktsomt drap uten at det foreligger kvalifisert uaktsomhet, og at det er vanskelig å få noen ensartethet i avgjørelsene. En enkelt av dommerne gir uttrykk for at behandlingen av saker om trafikkdirap stort sett er tilfredsstillende.

Vi har etter oppgaver fra lagmannsrettene gjennomgått samtlige dommer ved lagmannsrettene i saker om uaktsomt drap i en to-års periode etter kjennelsen av 1963 (tiden 1. juli 1963—30. juni 1965). Det er tidspunktet for lagmannsrettens avgjørelse som er lagt til grunn, ikke tidspunktet for når dommen er endelig.

Vi skal ikke foreta noen detaljert gjennomgåelse av dette domsmaterialet, det ville i stor utstrekning bli en gjentakelse av ting som er sagt under gjennomgåelsen av sakene fra perioden 1958—1961. For sammenlikningens skyld skal vi imidlertid gi noen grunnleggende data.

Det ble i løpet av de to år behandlet i alt 32 saker om uaktsomt drap, derav en hvor tiltalen gjaldt forsettlig drap, men hvor vedkommende ble domfelt for uaktsomt drap. Av de 32 sakene gjaldt 28 motorvognulykker. Domfellelse etter strl. § 239 ble resultatet i 15 saker, derav i 11 som gjaldt motorvognulykker.

Disse tallene svarer svært nøye til de tendenser som vi fant ved gjennomgåelsen av domfellelser for uaktsomt drap i fireårsperioden 1958—1961. Både tallet på domfellelser og andelen motorvognulykker er omtrent nøyaktig som for den tidligere periode. Det store antall frifinnelser tyder på at statsadvokatene reiser tiltale for uaktsomt drap når det er rimelig grunn til å regne med fellelse.

Ser vi særskilt på motorvognulykkene, var det ikke mindre enn 8 av de 11 domfellelser som samtidig ble dømt for promillekjøring. I 5 av tilfellene kan en tale om virkelig råkjøring i beruset tilstand. Sammenhengen mellom alkoholpåvirkning og domfellelse for uaktsomt drap er altså enda mer utpreget enn i foregående periode.

Når det domfelles for uaktsomt drap, dreier det seg nesten alltid om grove overtredelser, men det finnes i materialet 2 eller 3 tilfelle hvor man kanskje kan si at det er brukt en strengere målestokk enn ellers.

Hvordan gikk det så med de 17 motorvognførere som var tiltalt for uaktsomt drap, men ble frifunnet for dette? I 11 av tilfellene ble den tiltalte dømt for overtredelse av uaktsomhetsbestemmelsen i motorvognlovens § 17. Bemerkelsesverdig er at i 3 tilfelle satte de juridiske dommere lagrettens frifinnende kjennelse til side for så vidt angikk motorvognlovens § 17, mens de godtok den etter strl. § 239. (Samtlige av disse tilfellene er inkludert i de 11 domfellelser etter § 17, idet den nye behandling førte til fellelse.)

Når det gjelder andre former for uaktsomt drap, var det i 3 tilfelle skyteulykker og i ett tilfelle en sjømann som hadde kastet en kamerat over bord. I sistnevnte tilfelle gjaldt tiltalen forsettlig drap, men det inntrykk som vi fikk ved gjennomgåelsen av sakene fra 1958—1961, at domfellelse for uaktsomt drap, bortsett fra trafikkulykkene, som regel gjelder forhold som står det forsettlige drap nær, gjør seg ikke fullt så sterkt gjeldende i materialet fra 1963—1965.

Som en sammenfatning kan en si at både uttalelsene fra statsadvokatene og lagmennene og gjennomgåelsen av dommene 1963—1965 går i retning av at Høyesteretts kjennelse av 22. 6. 1963 ikke har hatt noen nevneverdig innvirkning på praksis. Det blir sjelden reist tiltale for uaktsomt drap, også i tilfelle hvor betingelsene for domfellelse klart skulle foreligge etter det syn Høyesterett har gitt uttrykk for. Og om tiltale blir reist, blir resultatet ofte frifinnelse, samtidig med at tiltalte blir dømt etter uaktsomhetsbestemmelsen i motorvognlovens § 17. Den uoverensstemmelse mellom det juridiske riktige og det faktisk praktiserte som vi pekte på i analysen av høyesterettskjennelsen av 1963, består altså fremdeles.

Særlig bemerkelsesverdig er det at de juridiske dommere i flere tilfelle har godtatt frifinnelse etter strl. § 239, men har satt lagrettens frifinnelse til side for så vidt angår motorvognlovens § 17. Det har ikke i noen av disse tilfelle foreligget en situasjon, hvor det juridisk sett kunne være berettiget å sondre mellom de to ting ut fra den forståelse av Høyesteretts avgjørelse som vi har gått ut fra. Det ser altså ut til at såvel påtalemyndigheten som lagmannsrettens juridiske dommere har resignert overfor lagrettenes motvilje mot å felle for uaktsomt drap, hvis det ikke foreligger en særlig høy grad av uaktsomhet, gjerne i forbindelse med alkoholpåvirkning. Vi kan imidlertid ikke utelukke muligheten av at det ved beslutningen om å godta kjennelsen vedrørende uaktsomt drap, men ikke vedrørende mvgnl. § 17, kan ha

gjort seg gjeldende andre oppfatninger av kjennelsen av 1963 enn den vi har lagt til grunn. Da en beslutning om å henvise saken til ny behandling blir gitt uten begrunnelse, er en for så vidt henvist til gjetninger.

8. *Vurdering av den nåværende praksis.*

Formålet med denne undersøkelse har først og fremst vært å kartlegge den gjeldende rettsstilstand. En slik kartlegging gir grunnlaget for mulige forslag om endringer, men man kan ikke ta standpunkt til slike endringsforslag uten også å gi seg inn på vanskelige vurderingsspørsmål og løst begrunnede hypoteser om virkningen av den ene eller den annen regel.

Som vi har sett i det foregående, har bestemmelsen om uaktsomt drap i våre dager sitt viktigste anvendelsesområde med hensyn til dødsulykker i forbindelse med motorvognkjøring. Norsk praksis står her i en særstilling i forhold til de øvrige nordiske land ved at bestemmelsen om uaktsomt drap vanligvis bare blir brukt i de groveste tilfelle. Ellers nøyer man seg i Norge med å anvende andre straffebestemmelser, særlig bestemmelsen i motorvognlovens § 17, 1. ledd, 2. punktum om uaktsom kjøring.

Fra trafikksikkerhetssynspunkt er det ikke godt å si hvilket system som er å foretrekke. En ting er at det daglige arbeid med trafikkontroll antakelig har langt større betydning for førernes innstilling enn hva som skjer i de forholdsvis sjeldne tilfelle, hvor en dødsulykke er blitt resultatet. I den utstrekning selve reaksjonen overfor dødsulykker har almenpreventiv virkning, skulle en tro det har mindre betydning om straffen blir ilagt med hjemmel av den ene eller annen bestemmelse. Subsumsjonen har neppe heller så stor betydning for straffens størrelse. Erfaringene fra våre naboland tyder på at hvis man i større utstrekning ville dømme for uaktsomt drap også i mindre gravevende tilfelle av uaktsomhet, ville det medføre en større andel av nokså milde straffer for uaktsomme drap enn vi nå er vant til.

Et spesielt moment er at saker om uaktsomt drap i Norge behandles for lagmannsrett og som regel får ganske stor publisitet i pressen. Det er ikke godt å vite hvordan dette virker. Siden resultatet så ofte blir frifinnelse, og det kanskje ikke blir opplyst at tiltalte blir straffet etter andre bestemmelser, kunne en tenke seg at omtalen hadde negativ virkning fra et preventivt synspunkt. Vi er likevel mer tilbøyelige til å tro at selve presseomtalen av straffesaker om dødsulykker kan ha en viss virkning i retning av å holde levende bevisstheten om faren og ansvaret ved motorvognkjøring — at det tragiske ved hendelsen fester seg mer i bevisstheten enn utfallet av de enkelte saker.

Trafikkulykkesstatistikken for Norge gir et gunstig bilde sammenliknet med de andre nordiske land (se avsnitt 2 foran). Selv om det er umulig å si hvilken rolle strafferettspleien spiller i dette bilde, kan man iallfall ikke i ulykkesstatistikken finne noe argument for en endring av praksis. Til fordel for den norske praksis kan det anføres at den sparer en del bra mennesker fra belastningen ved å gå gjennom livet med en dom for uaktsomt drap på seg.

Den nåværende praksis har imidlertid sine skyggesider.

Prinsipielt er det lite tilfredsstillende med en slik avstand mellom det juridisk riktige og det faktisk praktiserte som vi nå har. Det synes også å føre til en viss vilkårlighet i rettsanvendelsen. Det forekommer nemlig at enkelte blir kjent skyldige i uaktsomt drap til tross for at uaktsomheten ikke er spesielt grov. En av statsadvokatene i Oslo sammenlikner i sin besvarelse av vår forespørsel to saker som etter hans mening „klart viser den forskjellsbehandling som blir resultatet av behandlingen i lagmannsretten“ og som „er et avskrekkende eksempel på den rettsulikhet som blir resultatet av jursystemet“.

Situasjonen har også sine betenkeligheter fra en annen side. De fleste tilfelle av uaktsom bilkjøring med døden til følge blir nå påtalt etter motorvognloven. Resultatet blir ofte frihetsstraffer av ikke helt kort varighet, idet den ulykkelige følge virker sterkt inn på straffutmålingen. Men overtredelser av motorvognloven er bare forseelser, og det har den praktiske konsekvens at den tiltalte ikke har krav på forsvarer. I så alvorlige og vanskelige saker som det her ofte gjelder, er dette knapt fullt betryggende. Det kan også diskuteres om det er riktig i slike saker å følge den alminnelige regel om at tiltalte i forseelsessaker trenger samtykke av Høyesteretts kjæremålsutvalg til fornyet behandling av skyldspørsmålet ved lagmannsrett (strpl. § 400, annet ledd nr. 5).

9. Prosessuelle reformer?

Disse forhold henger sammen med jursystemet. Av grunner som er omtalt i et tidligere avsnitt, er juryen lite tilbøyelig til å domfelle for uaktsomt drap. Og det er praktisk umulig for Høyesterett å føre noen kontroll med at uaktsomhetsbegrepet er riktig anvendt. I forseelsessaker om uaktsomhet, som blir pådømt av herreds- eller byrett, hender det ofte at Høyesterett etter anke opphever dommen fordi den finner at underinstansen etter det faktiske forhold som den har ansett bevist, må ha lagt en uriktig aktsomhetsnorm til grunn. Lagretten gir derimot ingen begrunnelse for en frifinnende kjennelse, og avgjørelsen kan bare angripes på det grunnlag at lagmannens rettsbelæring har vært uriktig.

Stillingen ville være en vesentlig annen hvis saker om uaktsomt drap ble behandlet i herreds- eller byrett. Siden herreds- og byretten i sine domsgrunner må gi en nøyaktig beskrivelse av de faktiske forhold i forbindelse med ulykken, har Høyesterett langt større muligheter for å påvirke kursen. Og selve den ting at begrunnelse skal gis og at domsmennene og den juridiske dommer er sammen om avgjørelsen, bidrar til at juridiske synspunkter kan gjøre seg sterkere gjeldende enn ved lagrettens overlegninger.

Å overføre saker om uaktsomt drap til herreds- eller byrett, ville i og for seg være en enkel sak. Det kunne skje enten ved å redusere maksimumsstraffen i strl. § 239 fra 6 til 5 år, eller ved å endre regelen i strpl. § 19 om lagrettens kompetanse slik at en 6-års grense ble avgjørende, ikke som nå en 5-års grense. Noen vesentlige innvendinger kan neppe gjøres mot noen av disse endringer. Det er imidlertid et stort spørsmål hva man ville oppnå. Den som er dømt til en ubetinget frihetsstraff for en forbrytelse, har nemlig rett til å kreve skyldspørsmålet prøvet ved fornyet behandling ved lagmannsrett, og man kan vel gå ut fra at de domfelte regelmessig ville prøve sin lykke i lagmannsretten. Det endelige resultat ville da etter to rettsforhandlinger kunne bli det samme som om saken fra først av hadde vært behandlet ved lagmannsrett. Å frata domfelte retten til å kreve fornyet behandling, ville være en altfor drastisk reform.

Så lenge man beholder jurysystemet i lagmannsretten, synes det derfor vanskelig å oppnå noe vesentlig ved prosessuelle endringer. Om man bør oppheve juryen og omdanne lagmannsretten til en stor meddomsrett, er et vidtrekkende spørsmål, som vi ikke skal ta opp til drøftelse her.

Vi skal tilføye noen bemerkninger om lagmannens rettsbehandling, som vi forstår nå vanligvis blir modellert over høyesterettskjennelsen av 1963. Vi forestiller oss at denne lett må kunne virke forvirrende på lagretten. Første del av kjennelsen, hvor det blir slått fast at det i prinsippet er samme krav som stilles etter strl. § 239 som etter motorvognlovens bestemmelse om uaktsom kjøring, er grei nok. Men fortsettelsen, hvor det sies at det må kunne tilregnes bilkjøreren som uaktsomhet at han ikke regnet med den mulighet at kjøringen kunne føre til en dødsulykke, kan lett oppfattes slik at det måtte være en *nærliggende* mulighet for dødsulykke for at domfellelse for uaktsomt drap kan skje. Hvis vi har forstått kjennelsen rett, er det bare i sjeldne tilfelle at den begrensning som den gir uttrykk for, kan være aktuell. (Se foran avsnitt 6). Og det må virke forvirrende for lagretten å få dette tillegg til rettsbehandling i tilfelle hvor det ikke kan være aktuelt med noen sonndring mellom uaktsomhet etter motorvognloven og uaktsomhet i forhold til bestemmelsen i strl.

§ 239 — f. eks. i tilfelle hvor tiltalte med høy fart kjører inn i et beferdet gatekryss. Det ville etter vår oppfatning være mer veiledende om rettsbelæringen gjenga de synspunkter som er kommet til uttrykk i Høyesteretts dom i Rt. 1933 s. 198.

10. Strafferettslige endringer?

Lagmannen i Gulating reiste i 1952 overfor lagmannsmøtet spørsmål om det ikke ville være hensiktsmessig å supplere motorvognlovens § 29 jfr. § 17 med en bestemmelse om skjerpet straff, hvis noens død (kanskje også hvis betydelig skade på legeme eller helbred) blir følgen. Skyldformen ville da bli som i strl. § 43, d. v. s. at det praktisk talt alltid ville få alvorlige konsekvenser, hvis uforsiktig kjøring volder noens død (eller betydelig skade). Lagmannen antok at en slik ordning ville ha generalpreventiv virkning. Bakgrunnen for forslaget var at lagrettene stort sett kvier seg for å svare ja på spørsmålet om uaktsomt drap.

Saken ble behandlet på lagmannsmøtet i 1953, og møtet vedtok en henstilling til Justisdepartementet om å søke utvirket følgende tillegg til motorvognlovens § 29: „Har brot på § 17 eller § 20 i denne lova hatt den verknad at einkvan er død eller har lide slik skade som nemnt i § 9 i straffelova, kan fengsel i inntil 3 år nyttast“.

Justisdepartementet sendte samme år henstillingen over til Straffelovrådet med anmodning om at den ble overveiet i forbindelse med Rådets behandling av straffelovens kap. 22 (forbrytelser mot liv, legeme og helbred). På grunn av andre, mer presserende oppgaver har Rådet hittil ikke avgitt noen innstilling om dette kapitel.

Hvis en slik endring ble gjennomført, ville det på sett og vis virke som en slags godkjenning av den nåværende praksis med bare å reise tiltale for uaktsomt drap i trafikksaker i særlig grove tilfelle, og man kan vel anta at denne tendensen ville styrkes ytterligere, slik at tiltale for uaktsomt drap ble enda mer av et unntakelsesfenomen enn det har vært hittil. Fremdeles ville imidlertid muligheten stå åpen for å reise tiltale og få dom for uaktsomt drap også i tilfelle av mindre grov uaktsomhet. Hvilken betydning endringene ville få for straffutmålingen i de saker, hvor det nå blir domfellelse etter uaktsomhetsbestemmelsen i motorvognlovens § 17, er usikkert. Strafferammen etter motorvognloven går opp til fengsel i 1 år, og det er ikke tvil om at dødsfølgene blir tatt med i betraktning ved straffutmålingen også etter den gjeldende ordning. Undertiden blir dette uttrykkelig sagt i domsgrunnene. I enkelte saker har en inntrykk av at retten ved sin straffutmåling ikke har lagt særlig vekt på at lagretten har svart nei på spørsmålet om uaktsomt drap. Det er neppe

rimelig å tro at en bestemmelse om skjerpet straff ved dødsfølger ville føre til noen *vesentlig* skjerpelse av den straffutmåling som nå finner sted etter motorvognloven.

Vi har her forutsatt at en spesialbestemmelse om uaktsom kjøring med dødsulykke til følge, ikke juridisk sett ville innebære noen endring i området for strl. § 239. Man kunne imidlertid også tenke seg den ordning at strl. § 239 ble erklært uanvendelig for motorvognulykker, slik at det alltid bare var spesialbestemmelsen som skulle anvendes. Med en maksimumsstraff på 3 års fengsel, slik som forutsatt i forslaget fra lagmannsmøtet i 1953, ville retten neppe noen gang føle seg avskåret fra å velge en tilstrekkelig streng straff.

Det ville imidlertid kunne reises prinsipielle innvendinger mot slik å unnta en bestemt gruppe fra den alminnelige straffebestemmelse om uaktsomt drap.¹⁷⁾ Motorvognførere ville bli fritatt for å bli stemplet som uaktsomme drapsmenn, men det samme ville ikke gjelde f. eks. for syklister, sporvognsførere eller fotgjengere, som ved uaktsomhet kommer til å volde dødsulykker — for ikke å tale om andre som f. eks. under arbeid, sport eller lek volder andres død ved uaktsomhet. Praktisk sett har denne innvending kanskje ikke stor vekt, tallet av domfellelser for uaktsomt drap bortsett fra motorvognulykker er jo meget lite. Men innvendingen har prinsipielt en tyngde som gjør at den vanskelig kan avvises. Når man først har en generell bestemmelse om uaktsomt drap, er det vanskelig å unnta en bestemt kategori.

Uansett hvordan man ville løse spørsmålet om forholdet til strl. § 239, burde en spesialbestemmelse i motorvognloven om skjerpet straff for uaktsom kjøring med dødsulykke til følge karakterisere handlingen som forbrytelse med de konsekvenser som herav følger for tiltaltes krav på forsvarer og adgang til fornyet behandling.

Man kan også gå en helt annen vei for å jevne ut uoverensstemmelsen mellom lov og praksis. Man kan akseptere praksis som den er og forandre loven slik at det til fellelse for uaktsomt drap (og uaktsom legemsbeskadigelse) kreves grov uaktsomhet. Man ville derved unngå det som nå skjer, nemlig at en uaktsomhet som ikke er grov, i enkelte tilfelle fører til domfellelse for uaktsomt drap, mens det vanligvis bare er de grove tilfelle som rammes. En slik løsning kunne kombineres med en særbestemmelse i motorvognloven¹⁸⁾ for uaktsom kjøring med død eller betydelig skade til følge, uten at det ville være noen indre motsetning mellom bestemmelsene.

Johs. Andenæs. Ragnar Hauge.

¹⁷⁾ Jfr. *Waaben* i Nordisk Kriminalistisk Årsbok 1961 s. 155—157.

¹⁸⁾ Fra 1. mai 1966 blir motorvognloven avløst av den nye vegtrafikklov av 18. juni 1965. Lovens § 3 svarer til den nåværende motorvognlov § 17, 1. ledd, 2. punktum.