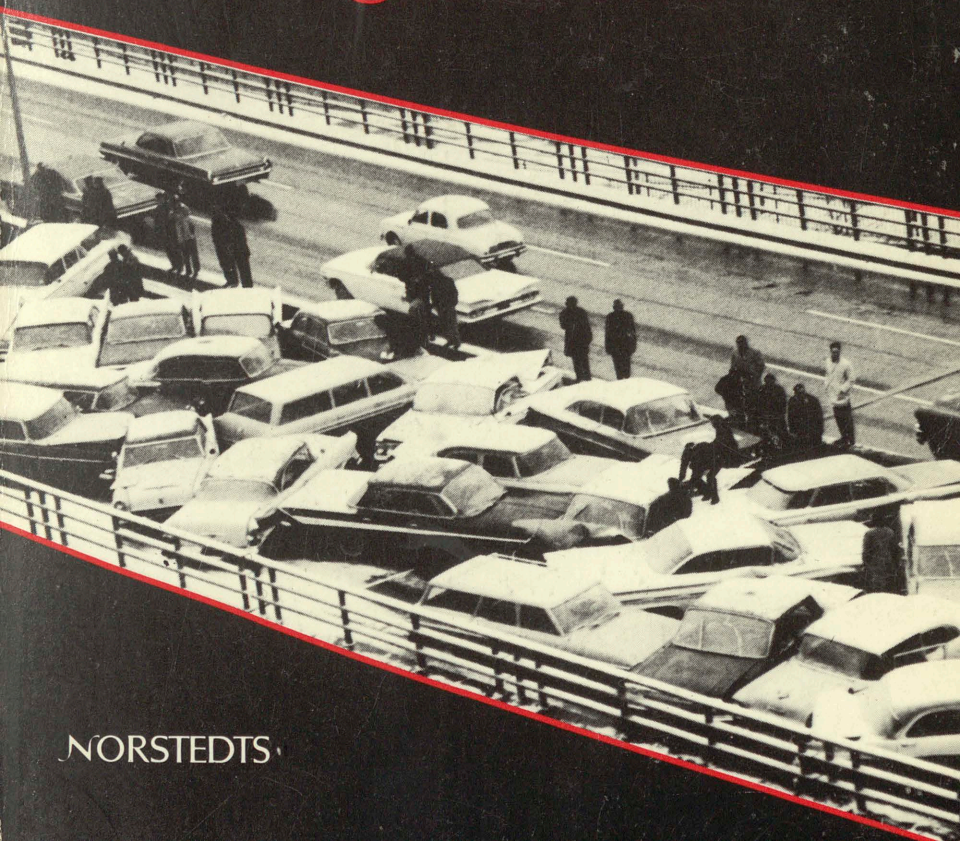


Olle Hoflund

Vårdslöshet i trafik

Historisk utveckling
Lagkommentar



NORSTEDTS

Juridikbokse

Denna digitala version av verket är nedladdad från juridikbok.se.

Den licens som tillämpas för de verk som finns på juridikbok.se är **Creative Commons CC BY-NC 4.0**. Licensvillkoren måste följas i sin helhet och dessa finner du här <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/legalcode.sv>

Sammanfattningsvis innebär licensen följande:

Tillstånd för användaren att:

- Kopiera och vidare distribuera materialet oavsett medium eller format
- Bearbeta och bygga vidare på materialet

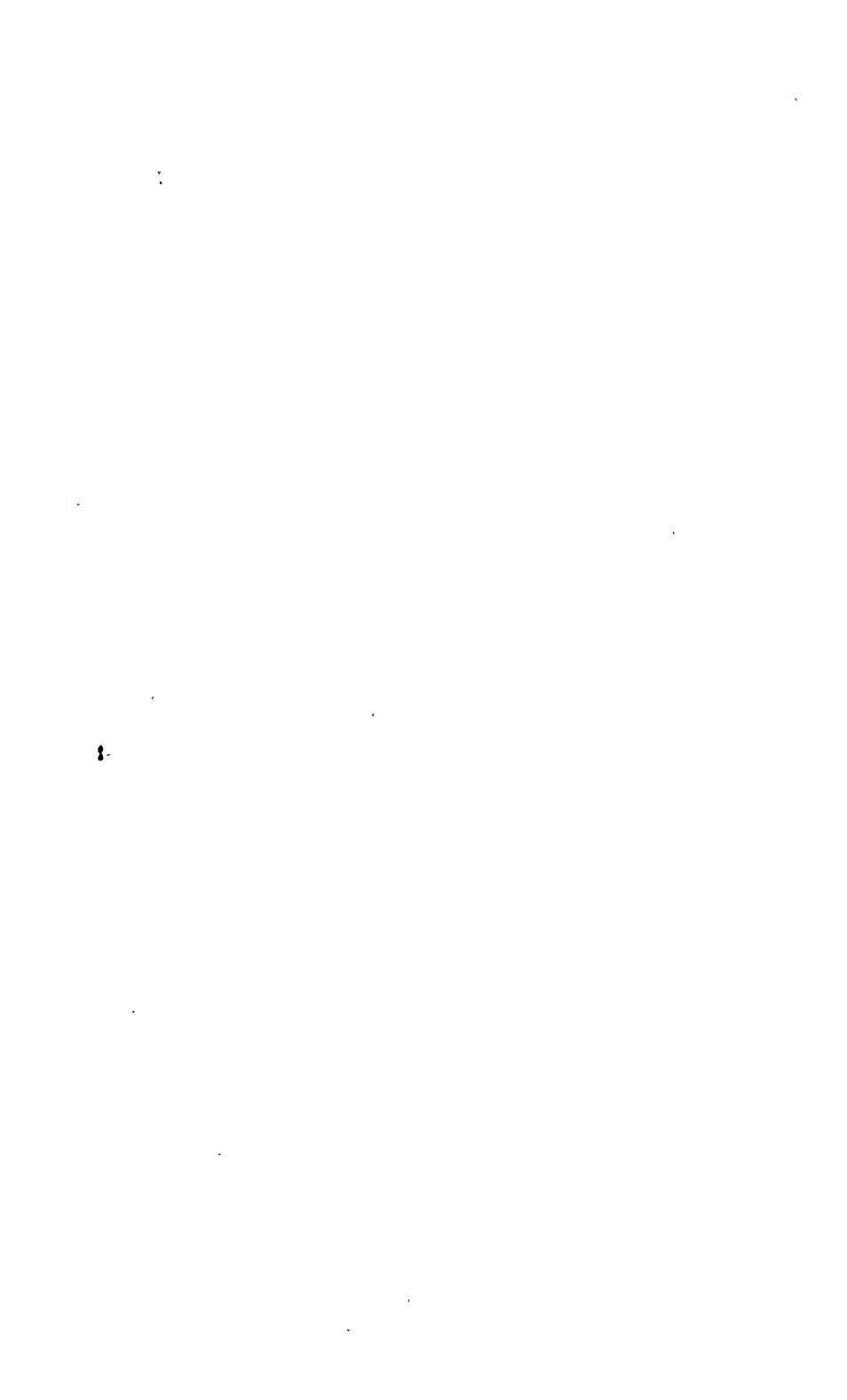
Villkoren för tillståndet är:

- Att användaren ger ett korrekt erkännande, anger en hyperlänk till licensen och anger om bearbetningar är gjorda av verket. Detta ska göras enligt god sed.
- Att användaren inte använder materialet för kommersiella ändamål.
- Att användaren inte tillämpar rättsliga begränsningar eller teknik som begränsar andras rätt att göra något som licensen tillåter.

Se även information på

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/deed.sv>

**Vårdslöshet
i trafik**



Olle Hoflund

Vårdslöshet i trafik

Historisk utveckling
Lagkommentar



Stockholm
P A Norstedt & Söners förlag

Till Hans Thornstedt

C

C: JURE II
Straff
Bearb

[Oeb-c]
[Prad-c:oe]

ISBN 91-1-797451-8

© P A Norstedt & Söners förlag, Stockholm 1980

Studentlitteratur

Lund 1980

Innehåll

Förord	1
Förkortningar	2
Litteraturförteckning	3
Lagsamlingar, betänkanden och riksdagstryck	3
Övrig använd litteratur	9

Första delen

Historisk översikt

1	Trafiklagstiftning före 1906	
1.1	Överdådigt körande och ridande i städerna	12
1.2	Ovårdsamt och överdådigt körande och ridande på landet	13
1.3	Höger- eller vänstertrafik?	14
1.4	Hastighetsbestämmelser för brevbärare	15
1.5	Bestämmelse om ansvar för överdådig framfart i 11:15 SL	16
1.6	Trafikbestämmelser i ordningsstadgan för rikets städer	16
2	Bestämmelser om automobiltrafik 1906	
2.1	Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag	17
2.1.1	Huvudgrunder för bestämmelser om automobiltrafik	17
2.1.2	Hastighet och allmän aktsamhet	18
2.2	1903 års sakkunnigas förslag och 1906 års bestämmelser	18
2.2.1	Allmänna synpunkter på det nya fordonet	19
2.2.2	Röster i riksdagen	20
2.2.3	Allmänt om 1906 års regler	22
2.2.4	Hastighet, aktsamhet och överdådig framfart	23
3	Bestämmelser om automobiltrafik 1916	
3.1	Riktlinjer för 1909 års sakkunniga	26
3.2	De sakkunnigas allmänna utgångspunkter	27
3.3	Departementschefens syn på förhållandet mellan olika trafikantgrupper	29
3.4	Röster i riksdagen	30
3.5	Allmänt om 1916 års regler	31

3.6	Hastighet, aktsamhet och överdådig framfart	31
3.6.1	Hastighet	31
3.6.2	Aktsamhet och överdådig framfart	35
3.6.3	Vårdslöshet och grov vårdslöshet	40
4	Ändringar av förordningen om automobiltrafik 1920	42
4.1	Allmänt om 1920 års ändringar	42
4.2	Röster i riksdagen	43
4.3	Hastighet	43
5	1923 års motorfordonsförordning och vägtrafikstadga	45
5.1	Allmänt om 1920 års sakkunnigas förslag och utgångspunkter	45
5.2	Höger- eller vänstertrafik?	46
5.3	Depch allmänna uppfattning om de sakkunnigas förslag	47
5.4	Hastighet	48
5.4.1	De sakkunnigas förslag	48
5.4.2	Depch och ALU har vissa invändningar mot förslaget	51
5.4.3	Grov vårdslöshet och hastighetsöverträdelse av berusad förare	52
5.5	Aktsamhet och vårdslöshet	52
5.5.1	De sakkunnigas förslag	52
5.5.2	Depch och ALU har vissa invändningar mot förslaget	54
5.6	Hindrande och störande av trafiken	55
6	Ändringar av motorfordonsförordningen 1925	56
6.1	Straff för den som synbarligen berörd av starka drycker framför automobil eller traktortåg	56
7	Bestämmelserna i 11:15 SL om överdådig framfart upphäves 1930	57
7.1	Depch motiverar ändringen	57
7.2	Lagrådet anför vissa betänkligheter mot förslaget	58
7.3	Depch bemöter lagrådet	58
8	1930 års motorfordonsförordning och vägtrafikstadga	59
8.1	Riktlinjer för 1927 års motorfordonssakkunniga	59
8.2	Allmänt om de sakkunnigas utgångspunkter och förslag	60
8.3	Hemställa i motioner att de bestämmelser i MFF och VTS där straffsanktionen var fängelse skulle sammanföras i en särskild lag	61
8.4	Röst i riksdagen	61
8.5	Höger- eller vänstertrafik?	62
8.6	Hastighet	63

8.6.1	De sakkunnigas förslag	63
8.6.2	Depch har invändningar mot förslaget	66
8.6.3	ALU föreslår en tredje lösning	66
8.6.4	Övervakning av hastighetsföreskrifternas efterlevnad	67
8.7	Aktsamhet och vårdslöshet	68
8.7.1	Aktsamhet	68
8.7.2	Vårdslöshet	68
8.7.3	Grov vårdslöshet	69
9	1934 års lag om straff för vissa brott vid förande av motorfordon	70
9.1	Upprörd press kräver strängare straff mot vårdslösa bilförare	70
9.2	En promemoria upprättas inom kommunikationsdepartementet	70
9.3	Proposition med förslag till särskild lag om straff för vissa trafikbrott	71
9.4	Grov vårdslöshet	73
10	1936 års Motorfordonsförordning och Vägtrafikstadga	75
10.1	Allmänna utgångspunkter	75
10.2	Röster i riksdagen	75
10.3	Höger- eller vänstertrafik?	79
10.4	Hastighet	80
10.4.1	De sakkunniga om maximihastigheter, allmänna och speciella regler om hastighetsanpassning	80
10.4.2	Depch har invändningar mot förslaget	81
10.4.3	ALU föreslår en tredje lösning	81
10.5	Aktsamhet och vårdslöshet	82
11	Högertrafikkommitténs förslag 1940 om införande av högertrafik	83
12	Principbetänkande i trafiksäkerhetsfrågan 1940	84
12.1	Allmänna utgångspunkter	84
12.2	Skarp kritik mot kriminaliseringen av trafikolyckor	85
13	Ändring av 1934 års lag 1941	88
13.1	Införande av promillegränser i 1 §	88
13.2	Ansvar för vårdslöshet av påverkade fordonsförare	89
13.3	Följdändring av 2 §	89
14	Förslag till ändring av Vägtrafikstadgan 1944	90
14.1	Allmänna utgångspunkter	90
14.2	Lyktor på höskrindor?	91

14.3	Fordonsfylleri	91
14.4	Hastighetsanpassning	92
14.5	Aktsamhet och vårdslöshet	93
14.6	Samma ansvarsbestämmelser bör gälla för alla vägtrafikanter	94
15	Lag om straff för vissa trafikbrott och Vägtrafikförordning 1951	95
15.1	Riktlinjer för 1944 års trafikförfattningssakkunniga	95
15.2	Allmänt om de sakkunnigas utgångspunkter och förslag	95
15.2.1	MFF och VTS ersätts av VTF	95
15.2.2	Språket skall vara enkelt och lättfattligt	96
15.2.3	Skall straffbestämmelserna finnas i VTF eller i en särskild lag?	96
15.3	Depch om förslagens huvudlinjer	97
15.4	Lagrådet om förslagens huvudlinjer	97
15.5	Lyktor på höskrindor	98
15.6	Röster i riksdagen	99
15.7	Hastighetsanpassning	100
15.7.1	De sakkunnigas förslag	100
15.7.2	Departementsförslaget	101
15.8	Aktsamhet och vårdslöshet	102
15.8.1	De sakkunnigas förslag	102
15.8.2	Departementsförslaget	106
15.8.3	Anmärkning av lagrådet och slutlig lydelse av 1 § TBL	110
15.9	Konkurrens	110
15.10	Hindrande och störande av trafiken	111
15.10.1	De sakkunnigas förslag	111
15.10.2	Departementsförslaget	112
15.10.3	Anmärkning av lagrådet och slutlig lydelse av 2 § TBL	112
16	Förslag till gemensamma nordiska trafikregler 1951	113
16.1	Aktsamhet	113
16.2	Höger- eller vänstertrafik?	113
17	Förslag om allmän hastighetsbegränsning 1954	114
17.1	Allmänna utgångspunkter	114
17.2	Allmän hastighetsbegränsning	114
17.2.1	Utredningsmannens förslag	114
17.2.2	Departementsförslaget	115
17.2.3	ALU:s utlåtande	115
17.3	Trafikövervakning	116
17.3.1	Utredningsmannen	116
17.3.2	Depch	117

17.3.3	ALU	118
17.4	Speciell regel om hastighetsanpassning under mörker	119
18	Straffrättskommitténs förslag 1953	121
18.1	Allmänt	121
18.2	Vårdslöshet	121
19	Höger- eller vänstertrafik? Folkomröstning 1955	122
19.1	1954 års kommitté för utredning om högertrafik	122
19.2	Depch	123
19.3	Folket	123
20	Nordiska parlamentariska kommittén för friare samfärdse m m förslag 1955	124
20.1	Allmänt	124
20.2	Aktsamhet	124
21	Förslag om allmän hastighetsbegränsning 1957	125
22	Försök med tillfälliga allmänna hastighetsbegränsningar börjar 1960	127
22.1	Allmänna utgångspunkter	127
22.2	Röster i riksdagen	127
22.3	Regeringen utfärdar kungörelse om generell hastighetsbe- gränsning under viss tid	128
23	Förslag om övergång till högertrafik 1963	129
23.1	Allmänt	129
23.2	Röst i riksdagen	129
24	Ändring i 1 § TBL 1966	130
24.1	Riktlinjer för trafikmålskommittén	130
24.2	Trafikmålskommitténs förslag	131
24.2.1	Allmänna utgångspunkter	131
24.2.2	Hur bör straffsystemet utformas?	133
24.2.3	Tolkningen av oaktsamhetsrekvisitet	134
24.3	Departementsförslaget	135
25	Allmän hastighetsbegränsning vid och efter övergången till högertrafik 1967	137
25.1	Regeringen vill ha riksdagens fullmakt att bestämma hastighetsgränser	137
25.2	Röster i riksdagen	138
26	Förslag till gemensam nordisk vägtrafiklagstiftning 1966 och reviderat förslag 1970	140
26.1	Allmänt	140

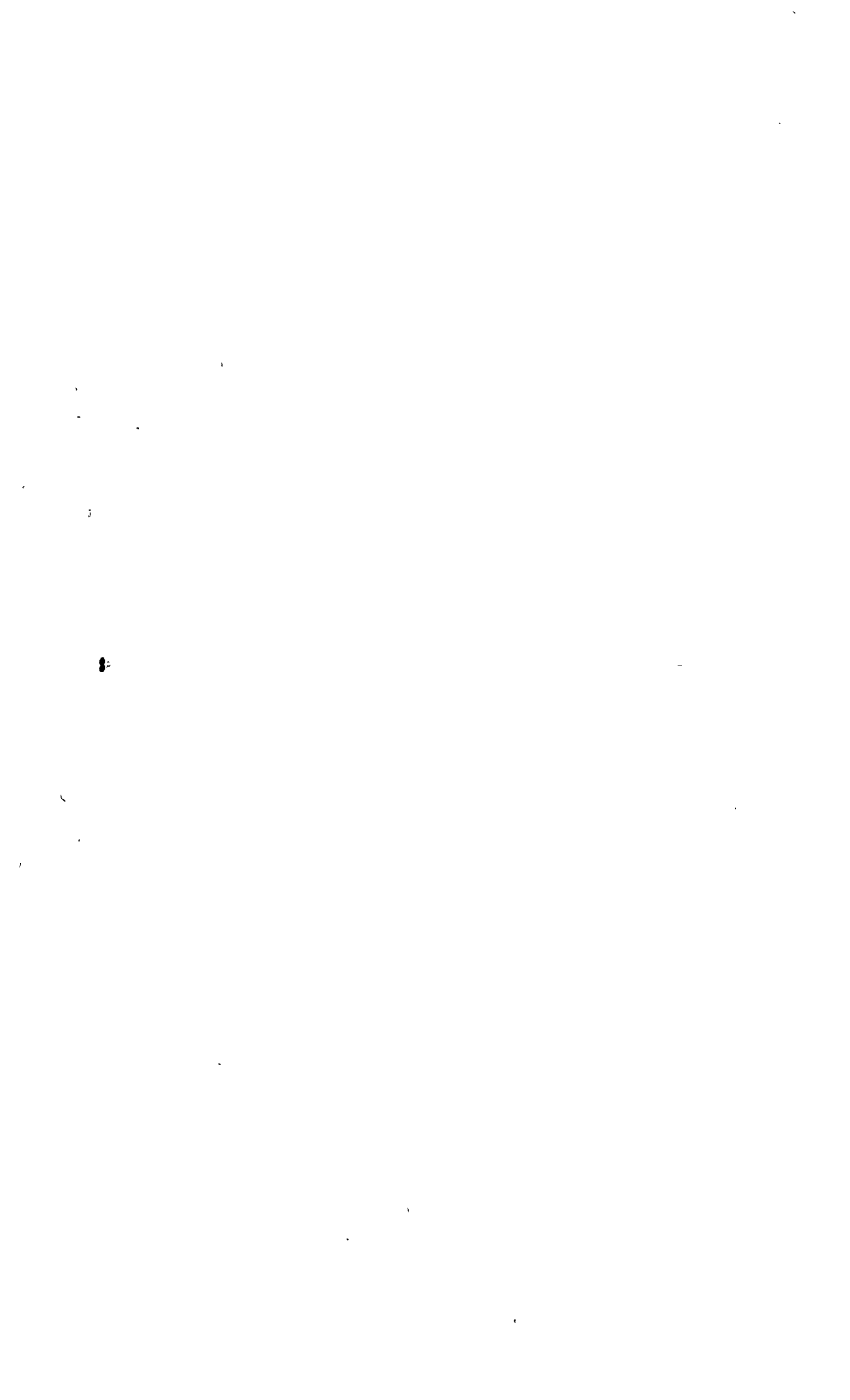
26.2	Aktsamhet	140
26.3	Reviderat förslag 1970	141
27	Lag 1971 om straff för trafikbrott som begåtts utomlands	142
27.1	Allmänt om lagens innehåll	142
27.2	Rättsläget före lagens tillkomst	142
27.3	Förslag i departementspromemoria och lagens slutliga lydelse	143
28	Vägraffikkungörelsen 1972	146
28.1	Allmänt	146
28.2	Aktsamhet	146
29	Ändringar av TBL 1972 och 1975	147
29.1	Allmänt	147
29.2	Vårdslöshet	148
29.3	Hindrande och störande av trafiken	148

Andra delen

Kommentar till 1 och 2 §§ TBL

1	Definitioner	150
1.1	Allmänt	150
1.2	Väg	152
1.2.1	Före 1906	152
1.2.2	1906 års förordning om automobiltrafik	153
1.2.3	1916 års förordning om automobiltrafik	155
1.2.4	1923 års MFF och VTS	156
1.2.5	1930 års MFF och VTS	156
1.2.6	1936 års MFF och VTS	157
1.2.7	1951 års VTF	158
1.2.8	NVK:s förslag 1951, 1966 och 1970	164
1.2.9	1972 års VTK	165
1.3	Annorstädes än på väg	167
1.4	Motordrivet fordon	168
1.5	Brottssubjekten	168
1.5.1	Allmänt	168
1.5.2	Vägraffikant	169
2	Förande av motordrivet fordon	173
2.1	Allmänt	173
2.2	Definition av förare i sakkunnigförslag 1904 och 1935	173
2.3	1949 års trafiknykterhetsutredning	174
2.4	1957 års trafiknykterhetskommitté	175

2.5	1966 års trafiknykterhetsbrottskommitté	175
2.6	Doktrinen	176
2.7	Praxis	176
2.7.1	Förande som objektivet rekvisit	176
2.7.2	Det subjektiva rekvisitet	184
2.7.3	Generaliseringsaspekter	187
3	Förande av spårvagn	189
4	Trafikolycka	190
5	Brista i den omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna	195
5.1	Aktsamhet och vårdslöshet i trafik	195
5.1.1	Allmänt	195
5.1.2	Ursäkt i vissa fall för bristande förmåga att handla rätt	198
5.1.3	Praxis	200
5.2	Ringa oaktsamhet	217
5.2.1	Allmänt	217
5.2.2	Doktrin	219
5.2.3	Praxis	223
5.3	Ringa oaktsamhet och vållande till annans död eller vållande till kroppsskada eller sjukdom	228
5.3.1	Allmänt	228
5.3.2	Praxis	229
5.4	Grov vårdslöshet	230
5.4.1	Allmänt	230
5.4.2	Praxis	231
6	Hindrande och störande av trafiken	240
7	Konkurrens	242
	Omnämnda rättsfall	247



Förord

Den här boken består av två delar.

Del II är en tämligen konventionell kommentar till 1 och 2 §§ i trafikbrottslagen.

Del I är en föga konventionell historisk, kronologisk översikt. Avsikten med den är att ge svar på hur och varför vi fått nämnda bestämmelser. För att uppnå detta mål har jag, på grund av det nära samband som råder mellan olika delar av trafikbrottslagen, ansett det nödvändigt att i översikten ta med inte bara sådant som direkt gäller aktsamhet och vårdslöshet utan även andra viktiga moment i den process som format lagen.

Det är min förhoppning att framställningen också förmedlar ett stycke kulturhistoria från det samhälle som i så hög grad präglats av motorfordonstrafikens utveckling. Jag hoppas och tror att läsaren under glädje, engagerat och med avgivande av bra- och burop skall ta del av de synpunkter, diskussioner, visioner och gräl som redovisas från kommittéer och riksdag.

Stockholm i juli 1979

Olle Hoflund

Förkortningar

a a	anfört arbete
a bet	anfört betänkande
AK	Andra kammaren(s)
ALU	Andra lagutskottet(s)
a prop	anförd proposition
BrB	Brottsbalken 1962
Depch	Departementschefen(s)
DsJu	departementsstencil, justitiedepartementet
FK	Första kammaren(s)
FFR	Försäkringsjuridiska föreningens rättsfallssamling
FLU	Första lagutskottet(s)
HD	Högsta domstolen
HovR	Hovrätt(en)
HR	Häradsrätt(en)
JO	Justitieombudsmannen
JustR	Justitieråd(et)
LU	Lagutskottet
MFF	Motorfordonsförordning(en)
MO	Militieombudsmannen
NJA	Nytt juridiskt arkiv, avd I
NU	Nordisk udredningsserie
prop	proposition
RR	Rådhusrätt(en)
RÅ	Riksåklagaren
SL	Strafflagen 1864
SFS	Svensk författningssamling
SOU	Statens offentliga utredningar
SvJT	Svensk juristtidning
TFS	1944 års trafikförfattningssakkunniga
TLU	Tredje lagutskottet(s)
TTK	Terrängtrafikkungörelsen
utl	utlåtande
VTF	Vägtrafikförordning(en)
VTK	Vägtrafikkungörelse(n)

Litteraturförteckning

LAGSAMLINGAR, BETÄNKANDEN OCH RIKSDAGSTRYCK

Modée: Publique Handlingar, Placater, Förordningar, Resolutioner och Publicationer, etc. (Cit Modée.)

Schmedeman: Kongl. Stadgar, Förordningar, Bref och Resolutioner, etc. (Cit Schmedeman.)

Stiernman: Samling utaf Kongl. Bref, Stadgar och Förordningar, etc. (Cit Stiernman.)

Ugla: Samling af Kongl. Maj:ts Bref, etc, Stockholm 1776. (Cit Ugla.)

Förteckning på Kongl. Placater, Resolutioner, Förordningar och Påbud, samt Publique Handlingar, som äro igenom Trycket utgångne år —. (Cit Årstrycket.)

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse den 30 maj 1902 till Konungen med förslag till allmänna bestämmelser för automobiltrafik. (T ex Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, Registratorns arkiv, B I a, koncept, Vol 104 nr 1132.)

Prop 1904:90 med förslag till lag om ändrad lydelse av 11 kap 15 § och 18 kap 15 § strafflagen.

Förslag till bestämmelser om automobiltrafik, Stockholm 1904.

Prop 1906:65 med förslag till lag angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik samt till lag om ändrad lydelse av 11 kap 15 § strafflagen.

Prop 1906:70 med förslag till förordning av automobiltrafik.

LU utlåtande 1906:47 i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om automobiltrafik.

AK protokoll 1906:59:1.

Betänkande i fråga om revision af förordningen om automobiltrafik den 21 september 1906 samt omarbetande af lagen den 8 juni samma år om ansvarighet för skada i följd af automobiltrafik jämte de i strafflagen förekommande bestämmelser i ämnet. Afgifvet af därtill utsedda sakkunnige. Stockholm 1912.

Kungl. Maj:ts nådiga skrivelse till Öfverståthållarämbetet angående tillstånd att inom Stockholms stad framföra automobil med ökad hastighet. SFS 1908:92 nr 2.

Motion 1909:37 af herr Åkerlund om skrivelse till Kungl. Maj:t angående skärpta och i öfrigt ändrade bestämmelser rörande automobiltrafik.

Riksdagens skrivelse 1909:245 till Konungen angående ändrade bestämmelser rörande automobiltrafik.

Prop 1916:8 med förslag till lag angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik samt till lag om ändrad lydelse av 11 kap 15 § strafflagen.

Prop 1916:51 med förslag till ny förordning om automobiltrafik.

LU utlåtande 1916:27 i anledning av dels Kungl.Maj:ts proposition med förslag till ny förordning om automobiltrafik dels ock fyra i ämnet väckta motioner.

AK protokoll 1916:54:3.

Betänkande med förslag till ändrad lydelse av vissa delar av förordningen om automobiltrafik den 30 juni 1916 m m, avgivet av därtill utsedda sakkunniga. Stockholm 1920.

Prop 1920:179 med förslag till förordning om ändrad lydelse i vissa delar av förordningen den 30 juni 1916 om automobiltrafik.

ALU utlåtande 1920:35 i anledning av dels Kungl.Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändrad lydelse i vissa delar av förordningen den 30 juni 1916 om automobiltrafik dels ock i anledning därav väckta motioner.

FK protokoll 1920:47:65.

AK protokoll 1920:58:44.

Riksdagens skrivelse 1920:360 till Konungen i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändrad lydelse i vissa delar av förordningen den 30 juni 1916 om automobiltrafik, dels ock i anledning därav väckta motioner.

SOU 1922:39. Betänkande med förslag till förordning om motorfordon jämte därmed sammanhängande författningar samt till stadga om trafiken å vägar och gator. Avgivet av 1920 års automobilsakkunniga. Stockholm 1922.

Prop 1923:124 med förslag till förordning om motorfordon m m.

ALU utlåtande 1923:21 i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om motorfordon m m, dels ock i ämnet väckta motioner.

FK protokoll 1923:43:13.

Prop 1925:63 med förslag till lag om ändrad lydelse av 18 kap 15 § strafflagen.

Prop 1925:114 med förslag till förordning om ändrad lydelse av § 41 i förordningen den 15 juni 1923 om motorfordon.

SOU 1929:16. Betänkande med förslag till förordning om motorfordon m m jämte därmed sammanhängande författningar samt till stadga om trafiken å vägar och gator. Avgivet av 1927 års motorfordonssakkunniga.

Prop 1930:121 med förslag till motorfordonsförordning m m.

ALU utlåtande 1930:34 i anledning dels av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till motorfordonsförordning m m, dels ock i ämnet väckta motioner.

FK protokoll 1930:36:1.

Prop 1930:217 med förslag till lag om ändrad lydelse av 11 kap 15 § strafflagen.

Kommunikationsdepartementet. Konseljakt d 28 febr 1934, prop 208, Promemoria.

Prop 1934:208 med förslag till förordning om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284) m m.

Prop 1935:171 med förslag till förordning om ändring i vissa delar av vägtrafikstadgan den 20 juni 1930 (nr 285).

SOU 1935:23. Betänkande med förslag till motorfordonsförordning och vägtrafikstadga m m. Avgivet av 1934 års vägtrafiksakkunniga den 28 maj 1935.

FK motion 1935:21 av herr Lindhagen om återställande av vägfreden i landet genom tillrättaläggande medelst lag och samhällelig kultur av motorfordonens privilegier och fotgängarnes rättslösheter.

FK motion 1935:275 av herr Lindhagen med tillägg till motionen nr 21 om återställande av vägfreden i landet.

FLU utlåtande 1935:36 i anledning av väckta motioner om vägfred m m.

Prop 1936:213 med förslag till motorfordonsförordning och vägtrafikstadga.

ALU utlåtande 1936:55 i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till motorfordonsförordning och vägtrafikstadga, dels ock motioner i ämnet.

FK protokoll 1936:46:93.

Prop 1937:121 med förslag till lag angående ändrad lydelse av 1 § lagen den 7 juni 1934 (nr 247) om straff för vissa brott vid förande av motorfordon.

ALU utlåtande 1937:23 i anledning av Kungl. Maj:ts förslag till lag om ändrad lydelse av 1 § lagen om straff för vissa brott vid förande av motorfordon.

Prop 1939:214 med förslag till lag om upphävande av 1 § andra stycket lagen den 7 juni 1934 (nr 247) om straff för vissa brott vid förande av motorfordon.

Prop 1939:225 med förslag till förordning om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) m m.

Riksdagens skrivelse 1940:189 till Konungen i anledning av väckt motion angående begränsning av hastigheten för motorfordon.

SOU 1940:30. Betänkande med förslag rörande övergång till högertrafik i Sverige.

AK protokoll 1941:22:100.

SOU 1940:17. Betänkande med förslag till ändrad lagstiftning angående s k rattfylleri.

Prop 1941:159 med förslag till ändrad lagstiftning angående s k rattfylleri m m.

SOU 1940:33. Principbetänkande i trafiksäkerhetsfrågan.

SOU 1944:18. Betänkande med förslag till vägtrafikstadga m m.

SOU 1948:34. Betänkande med förslag till vägtrafikförordning m m, avgivet av 1944 års trafikförfattningssakkunniga.

Prop 1951:30 med förslag till vägtrafikförordning m m.

ALU utlåtande 1951:30 i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till vägtrafikförordning m m, dels ock i ämnet väckta motioner.

Betänkande angående gemensamma nordiska trafikregler m m. Helsingfors i juni 1951. (Stencil.)

FK protokoll 1951:23:54.

SOU 1953:20. Trafiknykterhet. Förslag av 1949 års trafiknykterhetsutredning.

SOU 1953:14. Förslag till brottsbalk. Avgivet av straffrättskommittén.

ALU utlåtande 1953:39 i anledning av väckta motioner angående utredning om införande av högertrafik i Sverige.

Riksdagens skrivelse 1953:399 till Konungen i anledning av väckta motioner angående utredning om införande av högertrafik i Sverige.

SOU 1954:30. Högertrafik. Betänkande avgivet av 1954 års kommitté för utredning om högertrafik.

Prop 1955:111 angående högertrafikfrågan.

Prop 1955:112 med förslag till lag om folkomröstning angående högertrafik.

Kungl. Maj:ts skrivelse 1955:217 till riksdagen med redogörelse för resultatet av 1955 års folkomröstning i högertrafikfrågan.

ALU memorial 1955:40 i anledning av Kungl. Maj:ts skrivelse med redogörelse för resultatet av 1955 års folkomröstning i högertrafikfrågan.

SOU 1954:38. Trafiksäkerhet I. Betänkande avgivet av 1953 års trafiksäkerhetsutredning.

Prop 1955:172 med förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648).

ALU utlåtande 1955:34 i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648), dels ock i ämnet väckta motioner.

SOU 1955:33. Nordiska vägtrafikbestämmelser m m. Betänkande nr 11 av Nordiska Parlamentariska kommittén för friare samfärdsl m m.

ALU utlåtande 1957:9 i anledning av väckta motioner om viss fartbegränsning för motorfordon.

SOU 1957:18 Trafiksäkerhet II. Betänkande avgivet av 1953 års trafiksäkerhetsutredning.

Prop 1958:69 med förslag till ändringar i vägtrafikförordningen m m.

ALU utlåtande 1958:20 i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till ändringar i vägtrafikförordningen m m, dels ock i ämnet väckta motioner.

FLU utlåtande 1958 B:13 i anledning av väckt motion angående utredning om en bättre koncentration av rättsvården på den mera samhällsfarliga kriminaliteten.

ALU utlåtande 1959:4 i anledning av väckta motioner angående införande försöksvis av allmän hastighetsbegränsning för motorfordon.

ALU 1960:23 i anledning av väckta motioner om hastighetsbegränsning för motorfordon.

FK protokoll 1960:15:99.

AK protokoll 1960H:30:5.

Prop 1961:130 med förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648).

ALU utlåtande 1961:35 i anledning av väckta motioner om utredning angående införande av högertrafik.

Prop 1962B:10 med förslag till brottsbalk.

Prop 1963:58 angående övergång till högertrafik.

FK protokoll 1963:21:3.

SOU 1963:27. Trafikmål. Betänkande avgivet av trafikmålskommittén.

SOU 1963:72 Nykterhet i trafik.

Prop 1964:191 med förslag till lag angående ändrad lydelse av 1 § lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott.

Prop 1966:133 angående trafikstopp och trafikförbud i samband med övergången till högertrafik m m.

TLU 1966:56 i anledning av Kungl.Maj:ts proposition angående trafikstopp och trafikförbud i samband med övergången till högertrafik m m, jämte i ämnet väckta motioner.

TLU memorial 1966:62 föranlett av kamrarnas skiljaktiga beslut vid behandlingen av tredje lagutskottets utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående trafikstopp och trafikförbud i samband med övergången till högertrafik m m jämte i ämnet väckta motioner.

FK protokoll 1966:36:39.

Prop 1966:100 med förslag till lag om föreläggande av ordningsbot m m.

NU 1966:2 Vägtrafikregler. Del I. Utredning och förslag. Betänkande av Nordisk vägtrafikkommitté, Stockholm 1966.

NU 1966:3 Vägtrafikregler. Del II. Översikt över vägtrafikregler i de nordiska länderna. Vägtrafikregler antagna inom den europeiska transportministerkonferensen.

Prop 1967:111 med förslag till förordning om ändrad lydelse av 56 § 4 mom vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648).

NU 1970:10 Vägtrafikregler. Reviderat förslag.

SOU 1970:9 Snöskotern — fordonet och föraren. Betänkande av motorredskapsutredningen.

SOU 1970:61 Trafiknykterhetsbrott.

Prop 1970:171 angående handläggningen av vissa delar av vägtrafiklagstiftningen.

DsJu 1970:28. PM angående beivrande av trafikbrott som begåtts utom riket, m m.

Prop 1971:114 med förslag till lag om straff för trafikbrott som begåtts utomlands, m m.

Kommunikationsdepartementet. Departementspromemoria angående vägtrafikkungörelsen (1972:603). (Stencil.)

Kommunikationsdepartementet. Departementspromemoria angående vissa definitioner till den nya vägtrafiklagstiftningen. (Stencil.)

Prop 1972:99 med förslag till lag om körning i terräng med motordrivet fordon.

Prop 1972:137 med förslag till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, m m.

Prop 1975:22 med förslag till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, m m.

Prop 1977/78:16 om ändring i trafikskadelagen (1975:1410), m m.

Prop 1978/79:36 om allmän differentierad hastighetsbegränsning, m m.

ÖVRIG ANVÄND LITTERATUR

Adéll, B: Trafiknykterhetsbrotten. SvJT 1962 s 337.

Beckman, N., Holmberg, C., Hult, B., Strahl, I: Brottsbalken jämte förklaringar. Band I, fjärde uppl, 1974. (Cit BrB I.)

Boye, T: Några spörsmål rörande straffbedömning i bilmål. SvJT 1948 s 287.

Carlén, R: Kommentar öfver Strafflagen, 1866. (Cit Carlén.)

Dahlin, E.H: Om avvikande från olycksplats m m. SvJT 1960 s 621.

Erenius, G: Oaktsamhet, 1971.

Fredrikson, G: Vägtrafikförordningen, fjärde översedda uppl, 1967. (Cit Fredrikson.)

Freijld, H: En åklagares syn på begreppet ringa trafikovarsamhet. SvJT 1961 s 391.

- Fürst, P-E: Principer för bedömning av trafikbrott. SvJT 1960 s 212.
 Justitieombudsmannens ämbetsberättelse 1939.
- Klackenberg, H: Gunnar Fredrikson. Vägtrafikförordningen m m. 2:a uppl. Sthlm 1961. Recension i SvJT 1962 s 387.
- Klette, H: Trafiknykterhetsbrotten, 1975.
- Mannerfelt, N., Cosmo, C-J: Ordningsbot Parkeringsbot, 1967.
- Militieombudsmannens ämbetsberättelser 1945 och 1956.
- Persson, B: Förande av motorfordon enligt svensk praxis ang rattfylleri. Nordisk Tidsskrift for Strafferet, 1948 s 274.
- Rosén, K.E: Om straffmätning i trafikmål och vissa andra bötesmål. SvJT 1961 s 303.
- Riksåklagaren: Cirkulär 1951:47 till Statsåklagarna (ang ringa oaktsamhet).
- Riksåklagaren: RÅ-nytt 1979-02-28 nr 5. Åtalspraxis för vårdslöshet i trafik i samband med trafiknykterhetsbrott.
- Rättsstatistisk Årsbok 1977.
- Strahl, I: Allmän straffrätt i vad angår brotten, 1976.
- Strahl, I: Svensk rättspraxis. Straffrätt 1953—1974. SvJT 1960, 1964, 1967, 1970 och 1976.
- Thornstedt, H: Om företagaransvar, 1948.
- Thornstedt, H: Några frågor rörande medverkan till rattfylleri, SvJT 1954 s 148.
- Thornstedt, H: Nils Beckman, Carl Holmberg, Bengt Hult, Ivar Strahl. Brottsbalken jämte förklaringar. Band I. Brotten mot person och förmögenhetsbrotten m m. 2 uppl. Sthlm 1968. Recension i SvJT 1970 s 62.

Första delen

HISTORISK ÖVERSIKT

»I början af 1800-talet gjordes i England flere experiment med ångmotorvagnar, hvilka på 1830-talet ledde till, att en ganska liflig ångomnibustrafik uppstod. Denna automobiltrafik blef dock snart på tillskyndan af de stora järnvägsbolagen, som fruktade automobilernas konkurrens, hämmad genom en parlamentsbill, som föreskref, att 100 meter framför varje ångvagn, som icke löpte på skenor, en man skulle, försedd med en röd fana, gå och varna allmänheten. Hastigheten för dylika ångvagnar var bestämd till – 4 kilometer i timmen! Ångvagnarna försvunno alldeles, och automobilernas användning i England har först kommit till utveckling, sedan nämnda parlamentsbill år 1896 blifvit upphävd.» (Förslag till bestämmelser om automobiltrafik, Stockholm 1904, s 106.)

1 Trafiklagstiftning före 1906

1.1 ÖVERDÅDIGT KÖRANDE OCH RIDANDE I STÄDERNA

Det var inte alls lugnt och stilla på vägar och gator innan vi började färdas där med bilar och andra motorfordon. Stämningen mellan olika grupper av vägtrafikanter var också innan dess irriterad. Genom lagstiftning gjordes försök att komma till rätta med förhållandena. Vi har ett exempel på det i Kungl. Maj:ts Placat och Förbud emot de åtskillige Excesser och Bedrifter som föröfwas i Stockholm och dess Förstäder etc, av den 4 maj 1664. I en paragraf påtalas där den olägenhet som kommer av överdådigt ridande och körande på gatorna »til mångens fahra och skade som lätteligen hända kunde af en så motwillig oachtsamhet». Det framhålles därför strängeligen att var och en skall tillhålla »sine betiente» att de skall köra och rida aktsamt och så att de varken förorsakar skada eller annan »wederwärdighet». Den som bryter mot reglerna skall straffas vare sig han skadar någon till kropp eller hälsa eller inte.¹

Verkan av placatet tycks inte ha varit överväldigande. Likartade bestämmelser utfärdades sedermera tid efter annan med vissa förändringar och tillägg.²

En god bild av trafiksituationen får man också i Kungjörelse och Förbud, emot olofligit körande och ridande här i staden, Stockholm den 4 december 1754.³

»Til förekommande af häftigt och oförwägit körande och ridande, som i synnerhet af åkare, kutskar, drängar och poikar uppå Torg, gator och gränder föröfwas, hwarigenom folket, som går til fot, icke kan hafwa tillfälle eller rådrum, at wakta sig undan, utan esomoftast köras omkull, och undertiden jemwäl tager skada til lif och lemmar, äro wäl alfwarsamma Publicationer tid efter annan gjorde, och änteligen sådant straff derå utsatt, som billigt bordt wärka någon ändring och återhåld; Men som man icke thess mindre måste förnimma, thet slikt sielfswäld och öfwerdåd, hälst sedan snö faller, och slädar nyttias kan, ej allenast af åkare och drängar, utan ock af bättre folk, som för ro skull fara med egne hästar

¹ Schmedeman I s 332 ff

² Modée ss 612, 633, 773, 972, 1265, 2251, 3633, 3650, 7095 och 7494

³ Årstrycket 1754

eller slädtrafware, ännu utan all försyn begås; Så warder härmed än ytterligare kungjortd, at utom Expresser och Courirer, hwilkas ärende intet hinder tål, någon annan ej må understå sig at i Staden eller på Malmarne, uppå Torg, gator och gränder, köra eller rida hårdare än i smått och sakta traf, emedan ther någon skulle beträdas, köra eller rida i firsprång, galopp eller fullt traf, eller och föröfwa annat häftigt körande eller ridande, skall en sådan ej allenast plickta 40 mark Silfwermynt, hälften til angifwaren, och hälften til the fattige, utan ock särskilt umgälla skadan, som theraf tima kunde, efter Lag. Är then brottslige kutsch eller dräng, och orkar ej botum, kommer han utan skonsmål at sitta en tima på trähästen, och sedan straffas med fyra par spö, men poikar under Femton åhr ages med ris i Rådstufwugången: ———»

Straffet för vårdslöst körande i Stockholm skärptes småningom ytterligare, vilket framgår av Kungl. Maj:ts besked den 2 mars 1762 till »Öfwer-Ståthållaren, at then, som rider eller kör på eller Öfwer någon på gata eller gränd i Stockholm, skal i anledning av 21 Cap. 7 § M.B.⁴ såsom för fridsbrott plickta 40 dal. S.mt, samt särskildt the förr — — — utsatte 10 dal. lika mynt tå en sådan kör hårdt, eller utan biällror: af hwilken senare plikt angifwaren får hälften, och thesutom en trediedel af then förra, eller af berörde 40 dal. S.mt.»⁵

Förklaringen till denna skärpning får vi i Kungl. Slotts. Cancelliets Kungörelse den 8 april 1762 angående swårare plickt för dem, som köra eller rida på någon på Gatan: »Som de tid efter annan utfärdade samt årligen af predikstolarne upläste förbud emot hårdt körande och ridande på gator och gränder här i Staden vid Tio Daler S.mts böter, icke warit tillräckelige at hindra slikt öfwerdåd, utan ständigt klagomål deröfwer förspörjes, at folk, som gå till fot, blifwa öfwerkörde och skadde; Så har Hans Kongl. Maj:t genom Rescript af den 2 sistl. Martii i Nåder förordnat, at den som rider eller kör på eller öfwer — — —» etc som ovan.⁶

1.2 OVÅRDSAMT OCH ÖVERDÄDIGT KÖRANDE OCH RIDANDE PÅ LANDET

Inte heller på landet var förhållandena de bästa. Det framgår av Kongl. Maj:ts Resolution hwarefter alla Resande såwål som Gästgifware, Formän

⁴ Öfwerfaller man annan å almän wäg, eller gata, med hugg och slag, eller hugger och bryter sönder wägfärande mans resetyg; böte fyratijo daler för fridsbrottet, och för slagsmålet efter Lag, gælde och skadan åter

⁵ Uglä I T s 57

⁶ Modée s 5126

och Hållkarlar hafwa sig hörsamligen att rätta, gifwen Stockholm i Råd Cammaren den 29. Octob. Åhr 1725,⁷ så lydande:

»Kongl. Maj:t hafwer med största missnöje förspordt, huruledes en och annan gång stora olyckor med slagsmål och der på följande Dråp på Lands- och allmänne Wägarne sig deraf tildraga, at en del af gemene man och andre Wägarande, innan de resa ifrån Kiöpstäderne eller de under vägen belägne Krogar, sig med Öhl och Bränwijn således öfwerlasta, at andra, under sine rätta resor stadde, ofta blifwa genom ett owårdsamt och öfwerdådigt kiörande och ridande, särdeles om nattetid och då mörkt är, förolämpade och hindrade, at på vägen komma dem wäl förbi, hwarmedelst och under tiden Buller, Kif och Trätor, samt Eeder och swordomar, ja omsider slagsmål och Dråp förorsakas, som beklageligen det ena Exempel efter det andra klarligen å daga lägger. Til förekommande af ett slikt otilbörligt wäsande hafwer Kongl. Maj:t här med för högt nödigt achtat, allment å Predikstolarne låta kundgiöra, at enär de resande om Dagen eller Nattetid mötas åt, böra de för hwarannan således wika, at de hinderlöst kunna komma hwarandra förbi, och eho det wara må, som på wägarne med skrikande och ropande, Eeder eller swordomar gör buller och oro, eller ock dem Resande med en eller annan otidighet i ord eller gierningar angriper, den samma skal, fast ingen wåldsamhet eller skada timar, utan skonsmål plichta Fyratio Marker Silfwermynt, hälften til angifwaren, och andra hälften til de Husarma wid nästa Kyrkia: Men skulle någon uppenbar wåldsamhet eller dråp hända, då bör den skyldige straxt af de närvarande, eller å annan händelse, med andras så wäl som Kronobetienternes tilhielp efterslås och gripas, samt sedan Tingföras och dömmas. — —»

1.3 HÖGER- ELLER VÄNSTERTRAFIK?

Ett försök att bringa ordning i trafiken hittar vi i en mötesregel i Kungl. Maj:ts Nådige förordning av den 10 februari 1718 angående Postwäsendets och Gästgifweriernas sammanslagning. I 24 § står: »När Paquet-Wagnarne mötas hålla de halfwa vägen hwardera til höger: men på smale vägar och Broar, hafwa de företrädet som först ankomma, uti backar wiker den, som kommer nedan ifrån. Wid Färjor öfwerhjelpes den först som först ankommer.»⁸

Ett annat beteende tillrådes i följande regel:

⁷ Årstrycket 1725

⁸ Stiernman VI s 451

»— — — Kutskar och andre kiörande åtwarnas, at hålla mitt på gatorne, och när de mötas åt, hwardera styra til wänster, på det de med beqwäm- lighet må komma hwarannan förby, samt at med beskedelighet ropa på de til fot gående, at wackta sig undan. — — —»⁹

En generellare bestämmelse om vänstertrafik inflöt i Gästgifware-Ord- ningen den 12 dec 1734. I 23 § sägs: »När resande eller farande i Städer eller på landet, mötas, köra de til hwar sin wänstra sida således wika at de hinderlöst kunna komma varandra förby, wid 10 Dl. S.mts bot för den, som häremot bryter.»¹⁰

1.4 HASTIGHETSBESTÄMMELSER FÖR BREVBÄRARE

Hastighetsbestämmelser av något ovanlig karaktär hittar man i Förordning om Post-Bådhen av den 20 februari 1636.¹¹ I paragraf 2 står: »Then löpan- de Postdrängen skal haffua två timar uppå hwarje mijl at löpa; then som lenger tijdh tilbringer, skal strax affsatt och medh otta daghars fängelse widh Watn och Bröd straffat bliffua.»

Måhända var det en nödvändighet att följa föreskriften i 6 § för att lyckas med detta: »Postedrängen skal och allestädes bruka genstighar, så mycket mögelighit är, och intet löpa på krokotta Landswäghar, — — —».

I Kungl Maj:ts Nådige förordning den 10 februari 1718 angående Post- wäsendets och Gästgifweriernas sammanslagning finns bestämmelser för hästburna brevbärare.

Enligt § 27 måste Bref-Posten till häst »rida när goda vägar äro, det fortesta han kan, åtminstone en mihl inom Trefjerdedels timar. Bryter någon här emot böte Posthållaren Trettio Daler Silfwermynt, Angifwaren, Öfwer-Post-Directören och den som uttager böterna till Treskiptis».

Ännu fortare måste enligt § 37 Ränn-Posten ta sig fram, nämligen vid goda vägar en mil inom en halv timme.

⁹ Publication emot olåfl. kiörande och ridande i Stockholm, den 8. dec. 1732
Modée s 972 f

¹⁰ Modée s 144

¹¹ Stiernman II s 46 ff

1.5 BESTÄMMELSE OM ANSVAR FÖR ÖVERDÄDIG FRAMFART I 11:15 SL

I 1864 års strafflag infördes i 11 kap 15 § en bestämmelse om ansvar för överdådig framfart. Det stadgades där: Gör man oljud eller owäsende, eller far öfwerdådigt fram, så att annan deraf skadas kan, eller kommer eljest förargelse åstad, å allmän väg, gata eller torgplats, eller der allmän marknad eller auktion hålles; straffes med böter, högst etthundra Riksdaler. Wäldförer man annan å sådant ställe, som nu sagdt är; då skall den omständighet, wid straffets bestämmande för wäldet, såsom förswårande anses.¹²

1.6 TRAFIKBESTÄMMELSER I ORDNINGSSTADGAN FÖR RIKETS STÄDER

I Kongl. Maj:ts Nådiga Ordningsstadga för Rikets städer av den 24 mars 1868 fanns också bestämmelser för trafiken.¹³ En motsvarighet till våra dagars parkeringsbestämmelser fanns i § 2 andra stycket: »Dragare må icke ställas så, att rörelsen deraf hindras eller uppehålles, ej heller fordras eller lemnas frånsپänd wid åkdonet annorstädes å gata eller annan allmän plats än der sådant är af Magistraten tillåtet.»

I § 3 fanns en bestämmelse om överdådig framfart som var subsidiär till 11:15 SL: »Far man öfwerdådigt fram, så att annan deraf skadas kan, å allmän väg, gata eller torgplats, derom skiljs i 11 kap 15 § Strafflagen. Till böter från och med två till och med tjugu riksdaler är den förfallen, som, utan att göra sig skyldig till ansvar enligt nämnde lagrum, likwäl å gata, torg eller annan allmän plats kör eller rider owarsamt, eller wid wändningar i gathörn eller wid färd mellan gård och gata kör eller rider annorlunda än med stor warsamhet.

Wid enahanda bot skall, då winterföre är och släddon begagnas en hwar, som i stad dermed far fortare än i gående, hafwa seltygen försedda med ljudande klocka eller bjellra.»

¹² SFS 1864:11

¹³ SFS 1868:22.

2 Bestämmelser om automobiltrafik 1906

*»Det stod en vagn utan hästar vid porten,
en sådan var aldrig skådad i orten.»
(Karlfeldt, Kyrkosångarne ur Hösthorn.)*

2.1 VÄG- OCH VATTENBYGGNADSSTYRELSENS FÖRSLAG

Så gjorde automobilen sitt inträde på gator och vägar och fråga uppstod om det behövdes särskilda bestämmelser för att reglera dess handhavande och beskaffenhet.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anbefalldes i oktober 1901 att inkomma med förslag till allmänna bestämmelser angående automobiltrafik. Ett förslag innehållande vissa riktlinjer för sådana bestämmelser utarbetades och en skrivelse i ämnet avgavs till konungen den 30 maj 1902.¹

2.1.1 Huvudgrunder för bestämmelser om automobiltrafik

I skrivelsen säger styrelsen bl a, att det i de flesta europeiska stater i allmänhet synes finnas betryggande bestämmelser beträffande automobilfordonens beskaffenhet och vad som är att iakttaga under trafik. Däremot, anmärker den, saknas det i allmänhet, med undantag för ett fåtal stater, föreskrifter om förarens kompetens och prövning samt tillräckligt effektiva straffbestämmelser. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansåg det därför vara önskligt att i vårt land redan från början sådana föreskrifter måtte uppställas och tillämpas som på samma gång som de medgav allmänna vägars och gators användande för automobiltrafik, där sådan var möjlig och nödig, även skyddade övriga vägfarande mot överdådig framfart och tillvaratog allmänhetens berättigade fordringar på ordnad och trygg samfärdsl på de allmänna vägarna. I fortsättningen sägs: »Sådana bestämmelser äro nemligen i vårt land mera nödvändiga än annorstädes, emedan automobiltrafikens införande på de allmänna vägarna i Sverige i allmänhet möter större svårigheter och medför större fara och hinder för landsvägs- trafiken än i de flesta andra civiliserade länder, icke blott iföljd af det hårda klimatet, som betäcker vägarne med snö och is under en stor del av

¹ Se t ex Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, Registratorns arkiv B Ia koncept Vol 104, nr 1132

året, utan isynnerhet därför att de svenska vägarne i allmänhet äro så smala att automobiltrafiken på en stor del af dem icke kan framgå utan att hindra eller störa den allmänna vägtrafiken.»

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag är rubricerat »Förslag till hufvudgrunder för ett blifvande reglemente för automobiltrafik.» Det är uppdelat på sex avdelningar I—VI. Något förslag till lagtext har inte gjorts. De olika avdelningarna har följande rubriker: I. Villkor och kompetens för automobiltrafiken. II. Förares skyldigheter och fordonsskötsel. III. Tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik. IV. Fordonens beskaffenhet. V. D:o besiktning och pröfning. VI. Öfverträdelse af allmänna bestämmelser.

2.1.2 Hastighet och allmän aktsamhet

2.1.2.1 Hastighet

Två typer av bestämmelser om hastighet beröres i skrivelsen. Man vill dels ha bestämmelser om allmän hastighetsbegränsning, dels regler om hastighetsanpassning i särskilda fall.

Inom städer och byar föreslås hastigheten inte få överstiga 12 km/tim. På öppen landsbygd med fri sikt skulle hastigheten inte få vara högre än 25 km/tim.

På trånga gator, vid gatukorsningar, skall anpassning av hastigheten ske och vid färd i »starka krökningar eller lutningar, på smala icke på afstånd öferskådliga vägsträckor äfvensom vid stark trafik och under dimma skall hastigheten minskas så att olyckor och trafikstörningar undvikas, och får den under sådana förhållanden aldrig vara större än en fotgängares, så att fordonet kan ögonblickligt stanna på stället».

2.1.2.2 Allmän aktsamhet

Utöver de nämnda skyldigheter som åläggs föraren skall han vara allmänt aktsam: »Förare är förpliktad till noggrann uppmärksamhet och iakttagande af synnerlig försiktighet till förekommande af olyckor.»

2.2 1903 ÅRS SAKKUNNIGAS FÖRSLAG OCH 1906 ÅRS BESTÄMMELSER

De riktlinjer som utarbetats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ledde inte omedelbart till något lagförslag.

År 1903 uppdrogs det åt tre sakkunniga att inom civildepartementet biträda vid utarbetandet av förslag till bestämmelser rörande ordnande av automobiltrafik. Förslag framlades år 1904.²

² Förslag till bestämmelser om automobiltrafik, Stockholm 1904

2.2.1 Allmänna synpunkter på det nya fordonet

De sakkunnigas utgångspunkter framgår bl a av följande citat ur betänkandet. Det går inte att ta fel på att stora förhoppningar knyts till det nya fordonet:

»Det synes uppenbart, att ett allmännare bruk av automobiler skulle i vårt land medföra större gagn än i många andra länder, där mera utvecklade kommunikationsförhållanden i öfrigt förefinnas.»³

Trafiksäkerheten skulle förmodligen främjas, tror man:

»En skicklig automobilförare har en automobil säkrare i sin hand än en körsven sin häst och kan vida snabbare och lättare vika undan för annan trafik.»⁴

Naturligtvis kommer det dock att uppstå vissa problem. Ett mycket viktigt sådant rör förhållandet mellan automobilen och hästen:

»Liksom hvarje nytt befordringsmedel kan automobiltrafiken emellertid medföra en del faror och olägenheter för annan väg- och gatutrafik. Den mest framträdande faran torde vara den rädsla hästarna till en början, innan de hunnit vänja sig vid automobilerna, visa för detta befordringsmedel. Genom att automobilen rör sig fritt på marken, och att således ett åkdon förspändt med häst, kommer vida närmare en automobil än t ex ett järnvägståg, som löper på en särskild, skenlagd och i allmänhet inhägnad farbana, samt att de vanligaste motorens åstadkomma något buller, är det naturligt, att automobilerna redan i och för sig skola utöfva en skrämmande verkan på ett så 'nervöst' djur som hästen, och denna inverkan blir gifvetvis större om automobilerna till sitt yttre väsentligt skilja sig från hittills brukliga fordon eller om de åstadkomma starkare buller eller utveckla rök, ånga eller gas i betydligare mängd. Kommer så här till möjligheten att framdrifva automobilerna med en betydande hastighet, den eld- eller explosionsfara, som föreligger vid mindre betryggande konstruktion af kraftmaskinen, samt de i följd af dessa förhållanden vid sammanstötning eller ikullkörning stundom uppkommande olyckshändelser af svårare beskaffenhet, torde det vara uppenbart, att automobiltrafiken icke kan alldeles lämnas åt sig själf, utan bör genom allmänna författningsbestämmelser ordnas och kontrolleras för att ofvan antydda faror och olägenheter må kunna nedbringas så mycket som möjligt.»⁵

»Den lagstiftning, som påkallas för ordnande av automobiltrafiken bör enligt vår mening i början göras tämligen detaljerad och uttömmande.

³ a förslag s 8

⁴ a förslag s 8 f

⁵ a förslag s 9

Ehuru vi äro öfvertygade om automobiltrafikens betydelse för vårt land och anse, att för densammas utveckling hinder eller svårigheter ej böra läggas, hålla vi således före, att denna utveckling bäst främjas genom att medelst lämpliga föreskrifter till betryggande af automobiltrafikens säkerhet och förekommande så vidt möjligt af fara och olägenhet för annan trafik söka skapa förtroende för det nya befordringsmedlet och uppmuntra automobilernas praktiska användning till nytta för landets kommunikationsväsen. Är förtroendet en gång vunnet, och har man praktisk erfarenhet af automobiltrafikens gagn och nytta, då torde svårigheter ej möta att framdeles få författningsbestämmelserna modifierade eller i vissa delar till och med upphäfda.

Af hvad ofvan är sagdt följer emellertid ingalunda, att alltför restriktiva eller minutiösa bestämmelser äro befogade.⁶ Liksom automobilerna ej kunna påfordra att få begagna de allmänna landkommunikationslederna utan hänsyn till vägtrafiken i öfrigt, bör ej heller denna senare trafik på sin ålder och häfd kunna grunda några anspråk på att uteslutande få begagna dessa kommunikationsleder och hindra det nya befordringsmedlets användning och utveckling, då detta befordringsmedel är af det gagn och den betydelse som automobilerna. Det gäller i följd häraf att söka afväga de allmänna författningsbestämmelserna så, att de icke hindra eller onödigt betunga automobiltrafiken men på samma gång verka till vinnande af garantier för en tillfredsställande och lämplig konstruktion af automobilerna samt af skydd, i den mån sådant kan genom lagbestämmelser ernås, för annan väg- och gatutrafik och mot öfverdådig eller ovarsam framfart från automobilisternas sida.»⁷

Också i lagutskottet pekas på vikten av att förebygga att autobiler-na »erhålla ett särskildt motbjudande och för hästar skrämmande utseende».⁸

2.2.2 Röster i riksdagen

Man kan lätt låta sig förledas att tro, genom vad de sakkunniga yttrat, att det på det hela taget allmänt fästes stora förhoppningar vid det nya fordonet. Att det inte var så visar vad herr Segerdahl, som var en av lagutskottets ledamöter, anförde, när förslaget till förordning om automobiltrafik diskuterades i riksdagen.

⁶ De sakkunniga ansåg att de bestämmelser som föreslagits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen var »obehöfligt stränga» (a bet s 10)

⁷ a förslag s 9 f

⁸ LU utl 1906:47 s 19

Han yttrade bl a:

»Det vore orätt att säga, att de fordon, som vi kalla automobiler, äro populära i vårt land. Och jag må tillstå, att äfven jag har varit allt annat än sympatiskt stämd för desamma, ända till dess jag såsom ledamot av lagutskottet nödgades sysselsätta mig med detta af Kungl. Maj:t för Riksdagen framlagda författningsförslag. Jag hade aldrig förut ens åkt på en automobil. Efter den tiden har jag emellertid gjort det, så att jag kan tala med åtminstone något slags erfarenhet, fastän icke så synnerligen stor. Jag fann, då jag undersökte, huru jag kunnat komma till min tanke angående automobiler, att jag låtit mig ledas af känslan, af en oreflekterad uppfattning. Jag fann, att jag riktat min ovilja mot orätt föremål, då jag riktat den mot automobiler, och jag fann, att den icke ens borde riktas mot automobilägarne eller automobilförarne i allmänhet, utan att den endast borde riktas mot dessa oförvägna sällar, som med sina fordon öfverdådigt rusa fram utan hänsyn till den öfriga trafiken. — — — Jag fann, att det borde vara till fördel för hela vårt land, både på landsbygden och städerna, att detta fordon kunde komma till en mycket större användning, än hvad det för närvarande har. Hvad städerna beträffar, skulle dess allmänne införande ju vara en välgärning mot hästarne, som gå och förstöra sina fötter och ben på våra stengator. Och jag tror, att äfven i snygghetsafseende det skulle hafva vissa fördelar med sig att kunna utbyta hästfordonen mot motorfordon. — — — Detta fortskaffningsmedel bör därför icke omgärdas med strängare bestämmelser än hvad som verkligen är nödvändigt.»⁹

Att problemen med hästarna kunde vara svårare på landsbygden än på Stockholms gator framhölls av en annan ledamot av kammaren, herr Jansson i Krakerud:

»För att bestyrka detta, skall jag be att få berätta, hurusom en person i Kristinehamn sålde en automobil, och första gången de voro ute och körde med den, mötte de en häst, och när denna häst fick se automobilen på så långt afstånd som härifrån till Gustafs Adolfs torg, föll den ned och vardt död med detsamma. Om nu denna häst icke hade dött, kunde han ju hafva blivit så rädd, att han gifvit sig öfver diket och måhända blivit liggande i diket med körsvennen under sig, hvilken är ansvarsskyldig här för? Detta är ett förhållande som, såvidt jag kan finna, icke blifvit berörd i denna lag. Det står visserligen i den andra lagen härom, som vi sedermera hafva att behandla. Jag har emellertid velat anföra detta för att visa, att det icke är någon småsak, som här är fråga om.»¹⁰

⁹ AK protokoll 1906:59 s 4 f

¹⁰ a protokoll s 16

2.2.3 Allmänt om 1906 års regler

De sakkunnigas förslag innefattade dels en lag med vissa bestämmelser om automobiltrafik, dels ett förslag till stadga om automobiltrafik.

Lagförslaget innehöll i huvudsak skadestandsregler, medan förslaget till stadga upptog föreskrifter avseende fordon och förare.

Förslagen överarbetades i civildepartementet. Departementschefen ansåg att vissa bestämmelser i förslaget till stadga var av den naturen, att de borde upptagas i en av Konung och riksdag gemensamt stiftad lag. Detta medförde att departementsförslaget beträffande lagen innehöll också de allmänna bestämmelserna om högsta tillåtna hastighet och därtill hörande straffbestämmelser. Till lagförslaget fördes också bestämmelsen om vilka vägar och platser som skulle vara tillåtna för automobiltrafik.

HD yttrade sig över lagförslaget och framförde vissa anmärkningar. Bl a ansåg HD att varken de bestämmelser, som gällde vilka vägar och platser som skulle vara upplåtna för automobiltrafik eller hastighetsbestämmelserna hörde hemma i en av konung och riksdag gemensamt stiftad lag. HD säger: »Dessa bestämmelser, hvilkas syfte är att trygga allmänheten mot de faror, som af automobiltrafik kunna uppkomma, men på samma gång måste så afpassas, att icke en i stark uppblomstring stadd och för det allmänna viktig industri genom för trånga skrankor hämmas i sin utveckling, äro till sin natur politiföreskrifter — — ». HD ansåg alltså, att bestämmelserna i fråga borde meddelas i administrativ ordning så att de lätt kunde ändras och anpassas efter ändrade förhållanden.¹¹

Efter ytterligare ändringar i förslagen varigenom bl a HD:s kritik beaktades framlades slutligen år 1906 dels ett förslag till lag om ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik, dels genom ett förslag om ändrad lydelse av 11 kap 15 § strafflagen, förslag till särskild straffskala för överdådig framfart med automobil,¹² dels förslag till förordning om automobiltrafik.¹³

De båda lagförslagen antogs av riksdagen och trädde i kraft den 1 september 1906.

Förslaget till förordning om automobiltrafik mötte viss kritik i riksdagen, som anslöt sig till anmärkningar som gjorts vid behandlingen av förslaget i lagutskottet. Dessa gällde bl a valet av hastighetsgränser och vilka vägar som skulle vara tillåtna för automobiltrafik. Kritiken hade beaktats

¹¹ prop 1906:65 s 17 f

¹² prop 1906:65

¹³ prop 1906:70

när förordningen utfärdades den 21 september 1906. Förordningen trädde i kraft den 1 januari 1907.

2.2.4 Hastighet, aktsamhet och överdådig framfart

2.2.4.1 *Hastighet*

Reglerna om hastighet var av två slag, dels generella regler om allmän hastighetsbegränsning, dels speciella regler om anpassning av hastigheten i särskilda fall. De senare bestämmelserna ingick bland de regler som gällde förarens åligganden att visa aktsamhet vid framförandet av fordonet.

— Allmän hastighetsbegränsning

De sakkunniga föreslog att allmän hastighetsbegränsning skulle gälla. Gränsen skulle i stad och köping sättas vid 20 km/tim i dagsljus och 15 km/tim vid mörker och dimma. Annorstädes skulle den vara 30 km/tim vid dagsljus och 20 km/tim vid mörker och dimma.

I anslutning till förslaget sade de sakkunniga, att det inte kunde vara lämpligt att bestämma alltför låg maximihastighet för automobilerna, som var inrättade för hastighetsgrader upp till 50 km/tim och därutöver, eftersom frestelsen till överträdelser då måste bli större.¹⁴

Flera remissinstanser anmärkte att maximihastigheten borde sättas högre. Detta beaktades inte i departementsförslaget. I detta gjordes den modifikationen att maximihastigheten 20 km/tim i dagsljus och 15 km/tim vid mörker och dimma skulle gälla inte bara i stad och köping utan också i annat tätbebyggt samhälle. I övrigt föreslogs ingen ändring. Departementschefen pekade på den möjlighet som fanns att enligt 5 § i departementsförslaget inskränka regeln genom lokala bestämmelser.¹⁵

Hastighetsregeln fick samma utformning i förslaget till förordning om automobiltrafik som i förslaget till lag innefattande vissa bestämmelser om automobiltrafik. HD:s förslag att undantag från bestämmelserna skulle göras för ambulanser och brandbilar hade dock beaktats (§ 10 i förslaget).

Lagutskottet har invändningar att göra mot de föreslagna maximihastigheterna och anser att de i stad, köping och annat tätbebyggt samhälle bör vara 15 km/tim i dagsljus och 10 km/tim vid mörker och dimma, medan annorstädes skulle gälla 25 km/tim i dagsljus och 10 km/tim vid mörker och dimma. Riksdagen antog lagutskottets förslag härvidlag.

¹⁴ Förslag till bestämmelser om automobiltrafik, Stockholm 1904, s 78.

¹⁵ prop 1906:65 s 7 f

Speciella bestämmelser om hastighetsbegränsning ingår i de allmänna bestämmelserna om förandet som behandlas nedan.

— Hastighetsanpassning i särskilda fall

Bland de allmänna föreskrifter i 14 § mom 2 av de sakkunnigas förslag som gäller föraren är en som ålägger honom *att* å broar och i vägkorsningar samt å sådana ställen där lifligare trafik råder eller där körbanan ej kan överskådas minst 15 meter framför automobilen, färdas så sakta, att den kan stannas ögonblickligen.

2.2.4.2 Aktsamhet

1903 års sakkunniga föreslog ingen allmän aktsamhetsregel. Ett antal bestämmelser innehållande åligganden för automobilföraren i särskilda situationer ingick, som framgår ovan, i förslaget.

De speciella reglerna omfattar enligt förslagets § 14 mom 2 när det gällde körning på landet bl a följande åligganden:

att, när sådant erfordras för att väcka vägförandes eller gåendes uppmärksamhet, i tid gifva varningssignal;

att, då ridande eller med häst förspänt åkdon möter eller upphinnes, iakttaga all möjlig varsamhet och, om hästen visar sig orolig, icke färdas förbi, innan den ridande eller åkande lämnats tillfälle att, om han så önskar, stanna och stiga af eller vidtaga annan åtgärd till förekommande af olyckshändelse;

att, innan han lämnar automobilen, stanna motorn och vidtaga sådan åtgärd, att automobilen ej kan komma igång af sig själf. Också en regel om åliggande vid trafikdycka ingick under detta moment.

De sakkunniga tänkte sig att motsvarande regler för stadskörning kunde meddelas i ordningsstadgan.

I 1906 års förordning kom bestämmelserna att gälla både för land och stad. De ovan nämnda reglerna modifierades något, bl a så att begreppet olyckshändelse ersattes med olycksfall. De kompletterades också med en bestämmelse om, att det ålåg automobilföraren att även eljest då kreatur befanns i omedelbar närhet af automobilen iakttaga den varsamhet, som till förekommande af olycksfall kunde anses erforderlig.

2.2.4.3 Överdådig framfart

Överträdelse av de speciella föreskrifterna om aktsamhet föreslogs medföra böter från och med 10 till och med 100 kronor.

De sakkunniga framhöll att ansvar kunde tänkas ifrågakomma enligt 11:15 SL för överdådig framfart, såväl vid överträdelse av hastighetsbestämmelserna som vid överträdelse av de ovan nämnda föreskrifterna som

gällde förande av automobil¹⁶ men att hastighetsöverträdelser i varje fall utgjorde särskilt brott.

I 1906 års förordning stadgas däremot när det gäller hastighetsöverträdelse att böter, från och med 10 till och med 200 kronor, skall ådömas efter förordningen om gärningen inte är att bedöma efter allmänna strafflagen. (När det gäller de allmänna föreskrifterna i 13 § 2 mom stadgas endast att överträdelse medför bötesstraff från och med 10 till och med 200 kronor.)

Ett förslag till ändring av 11:15 SL framlades genom proposition 1906:65 och antogs av riksdagen. Ändringen innebar att straffmaximum höjdes då ansvar utkrävdes av automobilförare. De två första styckena av 11:15 fick följande lydelse:

»Far man öfverdådigt fram, så att annan därpå skadas kan, å väg, gata, torg eller annan plats, som är upplåten för allmän samfärdsel eller eljest allmänneligen befares,¹⁷ eller där allmän marknad eller auktion hålles, straffes med böter, högst etthundra riksdaler. Far någon, på sätt ofvan sagdt är, öfverdådigt fram med automobil, böte från och med tio till och med femhundra riksdaler.»

Beträffande förslaget till lag om ändring av 11:15 SL sade departementschefen, efter att ha erinrat om att det till högsta domstolen remitterade förslaget till lag innefattande vissa bestämmelser om automobiltrafik innehållit en bestämmelse om hastighetsöverträdelse, som stadgade bötesansvar från och med tio till och med femhundra kronor: »En ledamot av högsta domstolen har anmärkt, att berörda lagbestämmelser icke kunna anses uttömmande; uppenbart vore nämligen, att i gathörn eller vägkorsningar samt i allmänhet å lifligt trafikerade gator eller där vägbanan allenast en obetydlig sträcka kunde fritt öfverskådas en automobil måste framföras med vida större varsamhet än som följer allenast af iakttagande af den högsta tillåtna farten. Då riktigheten af denna anmärkning svårligen torde kunna jäfvas, har jag ansett mig böra gifva den föreslagna bestämmelsen en mera allmän affattning samt för detta ändamål satt den samma i omedelbart sammanhang med närstående bestämmelser om öfverdådigt framfart i allmänna strafflagen. Ett tillägg till 11 kap 15 § strafflagen synes mig således vara af nöden. Mot det föreslagna bötesbeloppets storlek har icke förekommit någon anmärkning i högsta domstolen.»¹⁸

¹⁶ a förslag s 92

¹⁷ Utvidgningen till plats som eljest allmänneligen befares tillkom genom lagändring 1904

¹⁸ prop 1906:65 s 29 f

3 Bestämmelser om automobiltrafik 1916

3.1 RIKTLINJER FÖR 1909 ÅRS SAKKUNNIGA

Redan år 1909 uppdrogs åt särskilda sakkunniga att inom civildepartementet biträda vid revision av 1906 års förordning och att omarbета 1906 års lag angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik »jämte de i strafflagen förekommande bestämmelser i ämnet». Betänkande med förslag avgavs i februari 1912.¹

»De i strafflagen förekommande bestämmelser i ämnet» avsåg 11:15 SL.

Riksdagen uttalade i en skrivelse² att den ansåg det ostridigt att det, i synnerhet på landsbygden, på många ställen rådde »en ovilja mot automobilerna, hvartill dessas ägare och förare ingalunda alltid torde vara utan skuld. Den sålunda befintliga konflikten mellan å ena sidan befolkningens berättigade intresse af verksamt skydd till lif och gods samt å andra sidan det obestriddiga samhällsintresset af en fri utveckling utaf ifrågavarande kommunikationsmedel, hvilket torde kunna förväntas med tiden komma alltmera till användning, hade synts riksdagen rätteligen böra lösas så, att lagstiftaren, under det att han omsorgsfullt undveke att försvåra automobilens användning i förhållanden, då alldeles ingen fara kunde anses föreligga, däremot uppställde tillräckligt långt gående och tydliga inskränkningar beträffande verkligt farliga situationer och framför allt gjorde dessa inskränkningar helt effektiva genom allvarsamma straff- och skadeståndsbestämmelser.» Strängheten i dessa bestämmelser skulle drabba endast den oförsiktige eller oskicklige. I första hand borde lagstiftningen söka förhindra »att automobilister genom oförsiktighet, vårdslöshet, öfvermod, bristande tillmötesgående mot andra vägfärande eller genom oskicklighet misskrediterade automobiltrafiken och gjorde den förhatlig för allmänheten».³

Det var en motion i andra kammaren av herr Åkerlund, som föranledde riksdagen att yttra sig i ämnet. Det har sitt intresse att ta del av motionen

¹ Betänkande i fråga om revision af förordningen om automobiltrafik den 21 september 1906 m m, Stockholm 1912

² Riksdagens skrivelse 1909:245

³ a skrivelse

bl a för att vissa uttalanden i den belyser frågan om vem som skall åläggas ansvaret för begångna överträdelse. Den frågan dryftades också i samband med 1906 års lagstiftning. Det ger oss några av skälen till att det från vissa håll trycktes så starkt på att ägaren skulle drabbas av ansvar för överträdelse som begåtts av föraren. Så här säger motionären bl a: »Som bekant idkas automobiltrafik å vår landsbygd för närvarande så godt som uteslutande för nöjes skull af personer, som i allmänhet synas fullkomligt obesvärade af de små bötesbelopp, hvilka pläga ådömas, då man någon gång blir i tillfälle att åtala för körning å förbjudna vägar, hastighetskörning eller förorsakade olyckor, och detta så mycket hellre, som de, hvilka disponera fordonen och i regeln bestämma såväl hvilka vägar, som skola befaras, som den fart de önska, nära nog städse gå fria från straff, emedan dessa pläga drabba förarne, ändock de senare intet annat hafva att välja på än att lyda eller erhålla avsked».⁴

Motionären anser, att det inte vore för tidigt om lagstiftaren nu såge till »att det själfsväld och öfversitteri, som är ett utmärkande drag för en god del lustresande automobilister, klämdes efter, så att deras kraf på landsbygdens befolkning hölles inom rimliga gränser, och de själfva, med eller mot sin vilja, nödgades akta gällande lag, samt att därför ock denna blefve så affattad, att ej som nu äfven svåra förseelser få försonas med löjligt små bötesbelopp, hvilka dess värre sällan träffa de verkliga brottsliga utan i stället dessas underordnade».⁵

»På samma gång den penningknapphet, som nu råder och väl en längre tid framåt blir härskande i vårt land, visserligen till allmänt gagn försvårar uppkomsten af en mängd automobilåkande finansiella stjärnor, torde den samma dess värre äfven komma att inskränka bruket af automobilen för nyttiga ändamål.»⁶

3.2 DE SAKKUNNIGAS ALLMÄNNA UTGÅNGSPUNKTER

De sakkunniga stod alltså inför uppgiften att utreda »huruvida erfarenheten ådagalagt behovet om ändrade bestämmelser om automobiltrafik».⁷

Att det var åtskilligt som talade för en sådan ändring torde ha framgått av det föregående.

⁴ AK motion 1909:37 s 1

⁵ a motion s 2

⁶ a st

⁷ Betänkande i fråga om revision af förordningen om automobiltrafik den 21 september 1906 m m, Stockholm 1912, s 33

De sakkunniga pekar på vissa förhållanden som gjort att samfärdseln på gator och vägar blivit farligare. »Automobilernas hastighet och svårigheten att beräkna den väg de ärna taga, nödsaka öfriga trafikanter att med spändaste uppmärksamhet aktgifva på dem, och den oskyldigaste oaktsamhet härutinnan kan leda till olycksfall. ——— Härtill kommer automobilernas och deras signalapparaters skrämmande inverkan på hästar, hvilket ledt till otaliga olyckor.»⁸

De sakkunniga för ett intressant resonemang i frågan om bilen är farligare än andra fordon på grund av sin snabbhet. »En af de omständigheter, som, oafsedt nu allt, som sammanhänger med ovarsamhet, oskicklighet eller annat vållande hos förare, brukar anföras såsom skäl för att automobilerna kunna vara farligare än andra fordon är deras snabbhet. ——— Snabbheten gör emellertid i regel bilen farlig för den öfriga trafiken endast i de fall, då vållande ligger föraren till last. Automobilens snabbhet beror nämligen på föraren, och det bör åligga föraren att vid framförandet af bilen noga iakttaga alla de företeelser, hvilkas passerande kan tänkas komma att gifva anledning till olyckstillbud, och att, då omständigheterna ingifva farhågor i sådant hänseende, ej framföra bilen med större hastighet än att densamma kan stannas så skyndsamt som förhållandena i hvarje fall kunna komma att kräfva. Handlar föraren icke så, blir bilen för visso farlig, men inträffar olycka, måste föraren också anses vållande till densamma ———. Iakttagar åter föraren nyssnämnda mått af aktsamhet, torde automobilerna icke på grund af sin snabbhet komma att föranleda ett nämnvärdt större antal olycksfall än andra fordon. Det bör nämligen ihågkommas, att alla de fordon, som förekomma på vägar och gator, velocipeder och hästfordon såväl som autobiler, äro mer eller mindre farliga för hvarandra och för övriga trafikanter. Visserligen kommer bilen, om den öfver huvud taget skall hafva något existensberättigande, att i fall, då skäl till särskild varsamhet ej synes föreligga, framgå med större hastighet än andra fordon, och det kan naturligtvis härvid inträffa, att ett olyckstillbud påkommer så plötsligt och oförmodadt, att bilen på grund af sin hastighet har svårare att stanna än ett annat fordon. Men i regel torde härvid automobilens snabbhet uppvägas af dess kraftigare bromsinrättningar och större förmåga att vika åt sidan.»⁹

De sakkunniga menar också att övriga trafikantgrupper hade sitt ansvar för att de faror som uppstått i trafiken minskades: »De faror, automobilerna medföra, komma för öfrigt med all säkerhet att afsevärdt

⁸ a bet s 35 f

⁹ a bet s 37

minskas, sedan öfriga trafikanter lärt sig att gent emot dem iakttaga större försiktighet. Det är nämligen icke så att de, hvilka vid en viss tidpunkt trafikera vägar och gator, kunna anses hafva anspråk på att trafiken ej får undergå några förändringar, så att den blir farligare, och att de, därest ett nytt trafikmedel, farligare än de förutvarande införes, utan vidare kunna göra den, som inför detta trafikmedel, ansvarig för alla de olyckor, som föranledas af detsamma. Tvärtom få väl trafikanterna anses skyldiga underkasta sig förändringar i trafiken och att anpassa sig efter desamma. Börja vissa trafikanter begagna ett nytt gagnrikt och betydelsefullt trafikmedel, som är farligare än de förutvarande, få de öfriga trafikanterna söka öka sin försiktighet. Endast om farorna blifva så svårartade, att de ej med användning af skälig försiktighet kunna undvikas, bör ansvaret för dem läggas å de personer, som begagna sig af det farliga trafikmedlet.»¹⁰

3.3 DEPARTEMENTSCHEFENS SYN PÅ FÖRHÅLLET MELLAN OLIKA TRAFIKANTGRUPPER

Departementschefen konstaterar att bilen under de senaste åren alltmer övergått från att vara ett lyxföremål, förbehållet allenast de förmögna, till att bli ett outhärligt och allmännyttigt samfärdsmedel av icke ringa inverkan på hela landets affärliv.¹¹

Han framhåller att den misstro och rädsla, varmed det nya fordonet i början möttes av andra vägtrafikanter, avsevärt minskat. Å andra sidan hade den ökade trafiken lett till en ökning av de tillfällen, då svårigheter och olycksfall kunde vållas andra vägtrafikanter i följd av automobiltrafiken. Visserligen kunde man räkna med att en viss anpassningsförmåga skulle komma till stånd mellan automobiltrafik och annan vägtrafik och »att särskilt den skygghet, som hästar visa, innan de vant sig vid automobilerna, alltmer skall försvinna», men ökade garantier måste ändock sökas för att bilarna skulle framföras på ett sakkunnigt och försiktigt samt för annan trafik ofarligt sätt. Detta vore påkallat icke minst med tanke på att vårt lands allmänna vägar ofta voro smala, krokiga och backiga. Det var därför, ansåg departementschefen, påkallat att ändra på författningsbestämmelserna.

¹⁰ a bet s 37 f

¹¹ prop 1916:51 s 30

3.4 RÖSTER I RIKSDAGEN

Förhållandet mellan hästen och fordon av olika slag togs upp också i riksdagen. Sålunda yttrade vice talmannen i andra kammaren, herr Persson bl a: »—— Jag har den erfarenheten, att hästarna mycket fort vänja sig vid att möta automobiler. Jag kan icke underlåta att nämna, att då vi i våra bygder började åka velociped, så var det förenat med ganska stor fara, när man mötte en häst. Velocipedryttaren fick då icke sällan söka draga in velocipeden i skogen eller åtminstone skymma för den så mycket som möjligt. Nu däremot tror jag, att jag kan säga, att i hela Leksands socken man förgäves skall söka skrämman en häst med en velociped. Förhållandet är nämligen att hästarna äro mycket läraktiga.»¹²

Det rådde också missnöje på sina håll över det sätt på vilket Konungens befallningshavande påstods utöva sin rätt att pröva om en viss väg borde upplåtas för vägtrafik. Härom vittnar följande yttrande i riksdagen av herr Månsson: »Jag vill nämligen icke vara med om att, såsom herr Osberg förordade, giva Konungens befallningshavande rätt att i varje särskilt fall pröva, när den eller den vägen bör upplåtas för automobiltrafik. Jag har talat med folk från skilda delar av landet, och jag har därvid erfarit hurusom på alla håll stort missnöje råder med anledning av det sätt, varpå denna Konungens befallningshavandes rättighet på många ställen använts. För att icke bli mångordig kan jag inskränka mig till att säga, att var gång som över huvud taget en högerman begärt att få använda en väg för automobiltrafik, har detta väl aldrig vägrats. När det sedan kommer andra människor körande fram och fråga, om vägen är upplåten för automobiltrafik, svaras det: 'Ja, här kör man dagligdags, så att här får man åka.' Följden blir, att chauffören kör vägen fram, men om det sedan upptäckes, att den, som åkt är vänsterman, blir det åtal och böter; så gott som undantagslöst är det så. Det är denna orättvisa, som jag menar att vi måste få bort ur världen. En väg, som skall vara allmän väg, bör bli det för alla. Jag förbiser icke de obehag som kanske på många ställen komma att i början vara förenade med en sådan ordning, och jag skulle vara ytterst tveksam att bifalla förslaget, om jag icke från så många håll hört, hurusom åklagarmyndigheten använder sig av de nuvarande bestämmelserna till att trakassera politiska motståndare.»¹³

Också den lustresande automobilisten, som bl a den tidigare omnämnde motionären ville klämma åt, fick sin beskärda del av debattutrymmet. I andra kammaren yttrade herr Åkerlund bl a: »Det har invänts här, att

¹² AK protokoll 1916:54 s 29

¹³ AK protokoll 1916:54 s 19 f

eftersom automobiltrafiken blir allt allmännare i vårt land, den sannerligen icke är något uteslutande nöje för förmöget och bättre folk. Men så är det nog ändå. Säg vad man vill, så är den nog alltså lyxåkning för den som har råd till det. Jag, som har varit alldeles ursinnig på chaufförer, vilka burit sig vårdslöst åt — ja, det gäller kanske mera luståkande, som kommit strykande från Stockholm och andra håll och kört sönder både det ena och det andra — jag har själv skaffat mig automobil och prövat hur det går, och jag vet, att man kan köra som folk, om man har ordentliga vägar att köra på och beter sig som folk. Huruvida det är högermän eller vänstermän, som få tillstånd att åka på vägarna, det vet jag icke, och det kvittar mig lika; är det så att det är högermännen, som herr Månsson sade, så är det ju glädjande att de åtminstone i ett fall äro föregångsmän.»¹⁴

3.5 ALLMÄNT OM 1916 ÅRS REGLER

I 1916 års förordning intogs regler som var avsedda att ge ökade garantier för automobilförarnas kompetens. Sålunda infördes bestämmelser om allmänt körkortskrav och återkallelse av körkort.

Vissa regler ändrades när det gällde vilka vägar som skulle få befaras med automobil.

Mer omfattande hastighetsbestämmelser tillskapades också.

3.6 HASTIGHET, AKTSAMHET OCH ÖVERDÄDIG FRAMFART

3.6.1 Hastighet

1912 års sakkunniga föreslog att hastighetsbestämmelserna skulle ändras.

3.6.1.1 Allmän hastighetsbegränsning

I städer, köpingar och tät bebyggda orter skulle maximihastigheten vara 20 km/tim vid dagsljus, 15 km/tim vid mörker och 10 km/tim vid dimma. I öppen terräng föreslogs maximihastigheten 30 km/tim vid dagsljus, i vissa fall t o m 40 km/tim, nämligen om vägbanan i hela sin utsträckning kunde överskådas 500 meter framåt och inte någon åkande eller ridande fanns på denna del av vägen, eller eljest någon omständighet, som skulle kunna betinga lägre hastighet förelåg. Vid mörker fick hastigheten inte vara högre än 20 km/tim och vid dimma 10 km/tim.

¹⁴ a protokoll s 32 f

Bl a följande välformulerade argument ligger bakom de sakkunnigas förslag.

»Det lider vidare intet tvifvel att öfver allt, där maximihastighet är stadgad för öppen terräng, påbudet i vissa fall öfverskrides och att för ett kallt bedömande af saken ett beifrande häraf skulle anses onödigt. Ligger framför automobilisten en klar väg, öfverskådlig på långt håll, utan bivägar och utan byggnader eller andra skymmande föremål vid sidan samt utan att någon färdande finnes å denna, måste antagas att mången, äfven den annars laglydige, skulle falla för frestelsen att låta bilen utveckla sin förnämsta egenskap, hastigheten, äfven om lagstadgad maximum därigenom öfverskredes. För långt gående inskränkningar på området, när det, som sagts, gäller verkligt ofarliga situationer, torde för den skull vara icke allenast onödiga men äfven olämpliga såsom lockande till olydnad mot lagen.»¹⁵

»Konsekvensen af en sådan uppfattning som den angifna borde vara, att man toge steget fullt ut och förordade borttagandet af hvarje hastighetsbegränsning för öppen terräng och nöjde sig med stränga bestämmelser för den verkligt farliga situationen. Emellertid bjuder försiktigheten äfven här att icke genast gå för långt.»¹⁶

De sakkunniga pekade som ett skäl för återhållsamhet på, att vägarna var dåliga. Vissa lättnader borde dock beredas automobilisten, menade de. De erinrar i sammanhanget om de särskilda regler som de föreslagit beträffande hastighetsbegränsning vid farliga situationer, nämligen att hastigheten inte fick vara större än att bilen ögonblickligen kunde stannas. Det var mot den bakgrunden som förslaget om lättnader i övriga fall fick ses.

Bland de yttranden som avgavs i anledning av de sakkunnigas förslag märks ett från Stockholms droskägarförening.

Föreningen anförde följande som i väsentliga delar är välbekanta förhållanden också för dagens biltrafikanter:¹⁷

»Den hastighet, som i allmänhet kommer ifråga å våra gator i huvudstaden, är 30 kilometer. Varje i övrigt laglydig chaufför framför sin automobil med denna hastighet, naturligtvis mindre till åtlydnad av automobilförordningen, än till åtlydnad av allmänhetens fordringar och även automobilens säkra och naturliga gång. Alla trafikanter önska denna hastighet och hava behov av denna hastighet, ej ens ordningens upprätthållare och landets lagstiftare undantagna. Med en hastighet av endast 20 kilome-

¹⁵ Betänkande i fråga om revision af förordningen om automobiltrafik s 57

¹⁶ a bet s 57 f

¹⁷ Genom kungl brev den 23 juli 1908 hade medgivits att automobil fick i Stockholm framföras med högst 25 km/tim

ter skulle de resande icke hinna ned till tågen, de teaterbesökande skulle komma för sent till teatern, gästerna till middagar och fester, affärsmän till sammanträden och uppgörelser. Efter endast en kort tid skulle automobilen hava upphört såsom trafikmedel, ty spårvagnen är just det fordon, som fyller sådana anspråk och är ju då ett långt billigare forkomstsätt.

De medel, som myndigheterna använt för att söka hålla körhastigheten nere vid maximum, hava icke på minsta sätt fyllt sitt ändamål. Ehuru chaufförerna genom måttagningar och uppskrifningar fälls till böter, som kunna räknas i femsiffriga tal, har normalhastigheten i alla fall hållit sig omkring 30 kilometer, och sedan man i några år lagfört dem, som med endast några få kilometer överskredo den högsta tillåtna hastigheten, nödgades polismyndigheten medgiva, att härigenom skedde den största orätt. Alla chaufförer körde ungefär lika fort, men endast de, som råkade in i de utlagda fällorna, nåddes av lagens arm. Det hände sålunda, att den ene på kort tid blev utstraffad, under det den andre, som körde med samma hastighet, gick fri, dag efter dag, år efter år.

Man började därför införa ett nytt system, man höjde den tillåtna hastigheten till 30 kilometer. Endast den chaufför, som överskred denna hastighet, blev lagförd. Alla andra lagbrytare gingo nu fria. Man nödgades nu stillatigande åse, huru alla framrusande automobiler överskredo lag och förordning, men endast de värsta förbrytarna anmäldes till bestraffning.

Det nuvarande tillståndet kan sålunda karaktäriseras med följande ord: Trettio kilometers hastighet kräves av allmänheten, trettio kilometers hastighet är den för motorn lämpligaste, trettio kilometer är den hastighet, som sedan årtal varit i bruk, och trettio kilometer är en hastighet, som av ordningsmyndigheten godkännes såsom laglig. Måste det då icke vara lagstiftningens skyldighet att taga hänsyn till sådana förhållanden, som rent av framträda med en naturlags nödvändighet? Eller låter det sig verkligen förenas med en förnuftig lagstiftning, att man gör hundratals medborgare till nödtvungna förbrytare mot lag, om än icke mot ordning?

Efter vad vi kunna finna, har denna sak icke blivit av de sakkunniga berörd, och dock föreligger här en fråga av utomordentlig betydelse. Förmodligen har man resonerat som så, att därest den tillåtna hastigheten skulle bli 30 kilometer, så skulle den faktiska hastigheten stiga med ytterligare 10 kilometer, och man skulle sålunda befara en normalhastighet av omkring 40 kilometer, vilket vore mer än äventyrligt på många av våra smala gator. Ett sådant resonemang är emellertid oriktigt. Den hastighet, som nu kommer ifråga, är just den, som våra gator tillåta, och den är olika, allteftersom trafikleden är rymlig eller trång. Normalhastigheten för staden mellan broarna är helt säkert ej mer än omkring 10 à 15 kilometer, på Drottning- och Regeringsgatorna omkring 20 kilometer, men

på Strandvägen, Djurgårdsslätten, Narvavägen, S:t Eriksgatan och Fleminggatan mellan 30 och 40 kilometer. En gradvis skeende höjning med 10 kilometer ligger sålunda knappast inom möjlighetens gräns. En maximihastighet av 30 kilometer skulle endast legalisera den hastighet, som i själva verket föreligger.»¹⁸

Depch ansåg att framställningarna om ökad tillåten hastighet hade fog för sig. Särskilt var det tydligt, sade han, liksom de sakkunniga, att en automobil, på en rak och inte för saml väg och då annan trafikerande inte var i sikte, kunde utan fara för annan vägtrafik framföras med vida större hastighet än den som var tillåten. Han fortsätter: »Det lärers också kunna konstateras, att de automobiler, som trafikera våra landsvägar, i regel framföras med ej obetydligt större hastighet än vad nuvarande automobilförordning medgiver. Att förhållandena så utvecklats och att detta lagstridiga förhållande så allmänt tolereras, torde vara beroende därpå, att den fara, som vid automobiltrafik hotar allmänheten, i själva verket är att söka icke allenast i den hastighet, varmed automobil framföres, utan också och måhända huvudsakligen i situationer, som kunna uppkomma alldeles oberoende av farten vid tillfället.»¹⁹

Depch godkände när det gällde högsta hastighet i stad, köping eller annat tätbebyggt samhälle de gränser som föreslagits av de sakkunniga. Dock skulle genom lokala bestämmelser hastigheten få höjas till 30 km/tim vid dagsljus och 20 km/tim under mörker. Detta skulle dock endast gälla för personbil och lastbil med en lastningsförmåga inte överstigande 1.000 kg. För tyngre lastbilar sattes gränserna vid 15 km/tim vid dagsljus, 10 km/tim vid mörker och 6 km/tim vid dimma.

De sakkunnigas förslag till gränser för hastigheten på landsbygden godkändes också i huvudsak. När det gällde den högsta hastigheten 40 km/tim valde depch strängare villkor. Den förutsatte att föraren kunde över-skåda minst 250 meter av den närmaste vägsträckan, ävensom erforderliga delar av de vägar som anslöt sig till nämnda vägsträcka samt att annan trafikant än gående inte syntes där och inte heller eljest någon omständighet förelåg som skulle kunna betinga lägre hastighet.

Bestämmelser om lägre hastighet i samtliga fall skulle, som de sakkunniga också föreslagit, få utfärdas lokalt om anledning fanns.

Förslaget antogs med den ytterligare lättnaden att, på lagutskottets förslag, inga maximigränser angavs när det gällde den högsta gräns som kunde anges genom lokal stadga.²⁰

¹⁸ prop 1916:51 s 58 f

¹⁹ a prop s 59

²⁰ LU utl 1916:27 s 44

3.6.1.2 *Hastighetsanpassning*

Bland det som särskilt ålades föraren att iaktta för att förekomma trafikolycka var att i särskilda lägen begränsa hastigheten. Dessa bestämmelser behandlas samtliga i ett sammanhang nedan.

3.6.2 **Aktsamhet och överdådig framfart**

3.6.2.1 *De sakkunnigas förslag*

De sakkunniga anser att automobilförordningens syfte i stort sett kan sägas vara att söka reglera automobiltrafiken så att annan inte kan skadas därav »eller med andra ord att söka förekomma öfverdådig framfart med automobil».²¹ De ansåg därför, att den generella bestämmelsen om förbud mot sådan framfart borde ha sin plats just i förordningen och att övriga mer eller mindre kasuella bestämmelser grupperades kring denna. Så var det inte i den gällande förordningen, konstaterar de, eftersom just den allmänna regeln saknades där. Förordningen innehöll visserligen en del bestämmelser, som automobilföraren i angivna, farligare situationer hade att iakttaga och där underlåtenhet att följa bestämmelserna medförde straff, säger de sakkunniga, och framhåller, att en förseelse mot dessa regler givetvis måste betecknas som överdådig framfart. De menar emellertid att de angivna fallen inte uttömde detta begrepp och att det därför var nödvändigt med en supplerande bestämmelse. En sådan fanns, säger de, nämligen i 11:15 SL, men de ansåg en sådan anordning, där stadganden med enahanda syfte återfanns i skilda författningar, inte vara systematisk. Långt större reda och översiktlighet skulle åstadkommas om alla dithörande bestämmelser samlades på en plats. De sakkunniga menar att det påtalade förhållandet visserligen dittills inte medfört några direkta olägenheter, men att det med skäl kunde befaras bli så om just överdådig framfart skulle drabbas av »den nya straffpåföljden». Därmed avses en bestämmelse om återkallelse av körkort som de sakkunniga föreslagit. »Tvekan bör då ej få finnas om hvilka förseelser, som böra betecknas som öfverdådig framfart, något som väl kan befaras, om hänvisning skall ske än till förordningen än till allmänna strafflagen. Att dylik tvekan verkligen kan föreligga, torde framgå af den praxis, som, enligt hvad upplyst blifvit, utvecklats sig hos vissa domstolar att bedöma ett ensamt öfverskridande af stadgad maximihastighet såsom öfverdådig framfart.» »Oafsedt detta», säger de sakkunniga, »bör det betecknas såsom mindre lämpligt, att en förseelse mot allmänna strafflagen skall kunna ådraga den skyldige en

²¹ Betänkande i fråga om revision af förordningen om automobiltrafik, s 77

straffpåföljd, ej genom strafflagens bud utan genom en bestämmelse i annan, till på köpet administrativ förordning». De fortsätter: »Det systematiska i allmänna strafflagen skulle å andra sidan näppeligen brytas, om ur densamma rycktes en ren polisbestämmelse, som kanske aldrig bort hafva sin plats där.»²²

De sakkunniga föreslog att bestämmelserna om straff för överdådig framfart med automobil skulle utgå ur strafflagen och att alla sådana bestämmelser skulle sammanföras i förordningen om automobiltrafik.

De sakkunniga föreslog därför att 15 § 3 mom i automobilförordningen skulle inledas med följande allmänna regel om aktsamhet: »I fråga om körning åligger det automobilföraren att iakttaga all den omsorg och varsamhet, som till förekommande af olyckshändelse af omständigheterna kunna betingas. . . »

De sakkunniga anser att bestämmelsen är så avfattad, att ett överträdande av densamma helt täcker strafflagens bestämmelser om straffbarhet för den, som for överdådigt fram.

Beträffande 11:15 SL föreslog de sakkunniga, att andra stycket skulle få följande lydelse: »Far någon så som ofvan sagt är öfverdådigt fram med automobil, straffes på sätt Konungen därom särskildt förordnar.»

De sakkunniga diskutera om det är tillräckligt att utforma reglerna om förbud mot överdådig framfart genom att i förordningen införa endast en allmän aktsamhetsregel, att den som för automobil skall iakttaga all den varsamhet och omsorg som till förekommande av olyckshändelse eller minskande av faran kan ankomma på honom, och att stadga straff för överträdelse av denna regel. De sakkunniga poängterar att det under en sådan bestämmelse skulle falla inte endast förbud mot varje form av överdådig framfart utan också en skyldighet för föraren att vidtaga alla de åtgärder som av omständigheterna kunde påkallas för att förekomma olyckshändelse eller fara, dvs betydligt mer än att framkalla faran genom överdådig framfart.

För en sådan regel talade enligt de sakkunniga att »ett utvecklande af förfarings sättet i särskilda fall, ett exemplifierande af de olika kombinationerna vid automobilens användande», skulle innebära fara för att den slutsatsen kunde dras, att någon skyldighet att företa andra åtgärder än de uppräknade inte förelåg, dvs att de särskilda bestämmelserna skulle utesluta eller minska vikten av den allmänna regeln.²³

De sakkunniga ansåg det ändå lämpligt att vissa särskilda bestämmelser som gällde förfarandet i kritiska situationer skulle fogas till den allmänna

²² a st

²³ a bet s 78

aktsamhetsregeln med påpekandet att den allmänna regeln därigenom inte var uttömd.

Författningens allmänna uppläggning, dvs med regler i form av föreskrifter, i förekommande fall med straffansvar vid överträdelse av föreskriften, medförde enligt de sakkunnigas mening att också regeln om förbud mot överdådig framfart borde utformas på samma sätt.

De sakkunniga påpekar att underlåtenhet att följa de särskilda regler som knutits till den allmänna aktsamhetsregeln, under alla förhållanden är överdådig framfart, men att den som följt dessa särskilda regler därför inte med säkerhet undgår ansvar. Hans förfarande kan fortfarande vara en överträdelse av den allmänna aktsamhetsregeln och därigenom föranleda ansvar för överdådig framfart.²⁴ De sakkunniga anför också, att den allmänna regeln inte inskränker sig till eller huvudsakligen syftar på överdriven hastighet men att den givetvis innehåller förbud däremot. Med tanke på vad som förut anförts av de sakkunniga om att praxis i vissa fall dömt för överdådig framfart vid överskridande av gällande maximihastighet torde de sakkunniga med påståendet att »överdriven» hastighet är överdådig framfart mena något annat än att ett blott överskridande av gällande maximihastighet skulle vara det. De säger också att bestämmelsen omfattar allt som inbegripes under sättet för automobilens handhavande och förande i trafik »och därjämte skyldighet att hjälpa och vidtaga åtgärder som kunna vara lämpade att förekomma olyckshändelse och minska faran».²⁵

Förslaget hade följande lydelse av 15 § 3 mom:

»I fråga om körning åligger det automobilföraren att iakttaga all den omsorg och varsamhet, som till förekommande af olyckshändelse af omständigheterna kunna betingas. Härvid åligger föraren särskildt:

att, när så erfordras, för att väcka vägförandes eller gåendes uppmärksamhet i tid gifva varningssignal;

att å ställe, där körbanan ej kan öfverskådas minst 20 meter framåt eller där väg möter sålunda att båda körbanorna å hvarje punkt på 20 meters afstånd från vägkorsningen ej samtidigt kunna öfverskådas, eller vid passerande af hållplats för spårvagn, där person stiger af eller på, eller vid vändning från en gata till en annan, ej köra hastigare än att bilen kan stannas ögonblickligen;

att vintertiden, då vägarna äro besvärade af is eller snö, vid möte med åkande eller ridande, när förbikörande ej på annat sätt kan äga rum, föra bilen tillbaka till härför lämplig plats;

²⁴ a st

²⁵ a bet s 79

att då automobil möter ridande eller med dragdjur förspändt åkdom eller eljest nalkas djur och den, som har hand om djuret, i tid på otvetydigt sätt gör tecken till föraren eller denne själf blir uppmärksam på, att djuret visar rädsla, stanna automobilen för att lämna ridande eller åkande tillfälle att, om så önskas, stanna och stiga af eller i öfrigt möjliggöra åtgärd till förekommande af olycksfall;

att vid möte, därest den, som har hand om djur, så begär, afstänga motorn samt vara behjälplig att föra djuret eller djuren förbi automobilen äfven som att vid möte eller vid förbifarande eller vid färd genom stad eller tätt bebyggd ort icke använda så kalladt fritt aflopp; samt

att vid sammanstötning eller annan olyckshändelse icke aflägsna sig från platsen, innan nödiga upplysningar lämnats och i öfrigt de åtgärder vidtagits, hvartill händelsen skäligen må föranleda.»

En viktig nyhet i de sakkunnigas förslag när det gällde ansvarsbestämmelserna var att ansvaret för själva körningen i viss utsträckning skulle kunna drabba också ägaren. Det var inte fråga om någon minskning av förarens ansvar. Syftet med bestämmelsen var att »dels förhindra ett dåligt inflytande från ägarens sida och dels pålägga honom skyldighet att i vissa fall verksamt gripa hindrande in».²⁶ Någon sådan bestämmelse intogs aldrig i förordningen.

3.6.2.2 Depch om överdådig framfart

Frågan om ändring av 11:15 SL togs upp i proposition innan förslaget till ändring av automobilförordningen behandlades.²⁷

Depch säger sig icke kunna uppta den av de sakkunniga föreslagna ordningen beträffande ansvar för överdådig framfart, dvs att endast hänvisa till de bestämmelser härom som Kungl. Maj:t kunde komma att utfärda. Den skulle visserligen kunna medföra vissa praktiska fördelar, men han menar att den alltför mycket torde strida mot dittills tillämpade grundsatser för att inte möta välgrundade betänkligheter. Han fortsätter: »Det, såvitt man kan döma, väsentligaste motivet för anordningen, nämligen önskan att underlätta överlämnande åt domstol att såsom påföljd å förseelser av ifrågavarande art döma till förlust av behörigheten att föra automobil, torde dessutom bortfalla, då det, såsom jag inhämtat, är avsett att giva administrativ myndighet befogenhet att föreskriva sådan påföljd.

Jämte det i den nya förordningen om automobiltrafik meddelas strängare, mera omfattande och utförligare straffbestämmelser, torde

²⁶ a bet s 54

²⁷ prop 1916:8

emellertid det i förevarande lagrum stadgade straffet för överdådig framfart böra skärpas.»²⁸

Han föreslog sådan ändring av 11:15 SL att andra stycket fick följande lydelse:

»Far någon på sätt ovan är sagt, överdådigt fram med automobil, böte från och med femtio till och med ettusen riksdaler. Kom därav ej skada och var faran ringa må böterna nedsättas till tio riksdaler.»

Riksdagen biföll detta förslag.

3.6.2.3 *Depch om aktsamhet*

Den allmänna aktsamhetsregeln intogs dock också i departementets förslag, här under § 16 mom 3.²⁹ Den fick samma placering och lydelse i 1916 års förordning: »Vid körning med automobil åligger det föraren att iakttaga all den omsorg och varsamhet, som till förekommande av olyckshändelse av omständigheterna betingas, ävensom att i övrigt uppträda hänsynsfullt mot andra trafikanter och vid trafikleden boende.»

Vid sidan av den allmänna regeln gavs speciella föreskrifter i § 16 mom 4 och 5. De är mer detaljerade än motsvarande åligganden i 1906 års förordning och avviker också i vissa delar från sakkunnigförslaget. I 4 mom sägs bl a att det åligger förare

att, när så erfordras för att väcka vägförandes eller gåendes uppmärksamhet, i tid giva varningssignal;

att ingenstades köra med större hastighet än att bilen under alla omständigheter kan stannas, innan kortare sträcka tillryggalagts än en tredjedel av den framförvarande överskådliga och fria delen av körbanan;

att när körbanan ej kan överskådas å gata minst 10 meter eller å väg minst 20 meter framåt, eller där väg möter sålunda, att båda körbanorna ej samtidigt kunna överskådas å varje punkt på 20 meters avstånd från väggorsningen, eller vid passerande av hållplats för spårvagn, där person stiger av eller på, eller vid vändning från en gata till en annan, eller då körbanan är så hal, att bilen lätteligen slirar, ej köra hastigare än att bilen kan stannas ögonblickligen;

att, då vid smutsigt väglag gående passeras, begränsa hastigheten, så att den gående ej utsättes för onödigt smutsstänk.

Enligt § 16 mom 5 åligger det vidare förare

att, då bil möter eller upphinner ridande eller körande person, som leder djur, och den, som har hand om djuret, i tid på otvetydigt sätt ge föraren varningstecken eller denna själv blir uppmärksam på, att dju-

²⁸ a prop s 19

²⁹ prop 1916:51

ret visar rädsla, dels stanna bilen för att lämna den ridande eller åkande tillfälle att stiga av, dels ock, om så begäres eller eljest visar sig behövt, avstänga motorn och vara behjälplig att föra djuret förbi bilen samt i övrigt möjliggöra all rimlig åtgärd till förekommande av olycksfall;

att, även eljest, då kreatur finnes i omedelbar närhet av bilen, iakttaga den varsamhet, som till förekommande av olycksfall kan anses erforderlig;

att vid sammanstötning eller annan olyckshändelse icke avlägsna sig från platsen, innan namn och hemvist uppgivits och andra nödiga upplysningar lämnats samt de åtgärder i övrigt vidtagits, vartill händelsen skäligen må föranleda.

Riksdagen godkände dessa förslag.

Beträffande de speciella föreskrifterna om aktsamhet i § 16 uttalade depch att i mom 4 upptagits de i allmänhet mindre betydelsefulla stadgandena medan mom 5 innehöll de viktigare, eller sådana vilkas efterföljande hade det största intresset för annan vägtrafik.³⁰

Beträffande kravet på att bilen i vissa farliga situationer skall kunna stannas »ögonblickligen» säger depch, att nämnda begrepp visserligen är »svävande och vid en sträng bokstavstolkning kanske omöjligt att efterkomma» men att det knappast torde kunna ersättas med lämpligare uttryck, utan att ganska vidlyftiga föreskrifter upptas.³¹

3.6.3 Vårdslöshet och grov vårdslöshet

För överträdelse av den allmänna föreskriften i § 16 mom 3 stadgades ansvar också i förordningen, nämligen i § 30. Där fanns också en straffskärpningsregel för synnerligen försvårande omständigheter.

I § 31 stadgades ansvar för överträdelse av föreskrifterna i § 16 mom 5. Också här fanns en straffskärpningsregel. Den gällde om föraren ådagalagt grov vårdslöshet eller uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom eller om omständigheterna eljest var synnerligen försvårande.

För båda de här fallen gäller enligt § 32 att straff enligt § 30 eller § 31 inte skall tillämpas om förseelsen enligt allmänna strafflagen skall beläggas med strängare straff.

Någon särskild straffbestämmelse för överdådig framfart upptogs inte i förordningen. Depch hänvisar till att frågan härvidlag kommit i ett annat läge genom att de sakkunnigas förslag om återkallelse av körkort inte följts

³⁰ a prop s 68

³¹ a st

och till att de sakkunnigas förslag till ändring av 11:15 SL tidigare ansetts vara otillfredsställande.³²

³² a prop s 73

4 Ändringar av förordningen om automobiltrafik 1920

4.1 ALLMÄNT OM 1920 ÅRS ÄNDRINGAR

Kungl. Maj:t bemyndigade genom beslut den 12 september 1919 chefen för civildepartementet att tillkalla högst 5 sakkunniga för att verkställa utredning och avge förslag till ändringar och tillägg av lagstiftningen om automobiltrafik.

Departementschefen nämner i direktiven bl a att Svenska motorcykelklubben begärt en utredning bl a för att betrygga allmänhetens säkerhet gentemot omdömeslöst eller vårdslöst förande av motorcykel.¹

Han förklarar att trots att gällande förordning om automobiltrafik utfärdats så nyligen som den 30 juni 1916 den dock i flera avseenden torde påkalla revision. Det var dock inte fråga om någon allmän revision utan bara om en granskning och överarbetning i vissa angivna delar.² Bl a gällde det att komplettera bestämmelserna beträffande trafik med motorcyklar i huvudsakligt syfte att bringa dessa i den närmare överensstämmelse med stadgandena om automobiltrafik i övrigt som trafiksäkerheten kunde anses erfordra. Det gällde vidare att göra en översyn av bestämmelserna om rätten att föra automobil och av straffbestämmelserna.

De sakkunniga, som alltså fått ett ganska begränsat uppdrag, pekade på behovet av en allmän trafikstadga.

Depch instämde i denna uppfattning³ och Riksdagen anhöll att Kungl. Maj:t måtte verkställa utredning rörande en allmän revision av 1916 års automobilförordning, samt snarast möjligt inkomma till riksdagen med de förslag vartill denna utredning kunde giva anledning.⁴

De ändringar som kom till stånd gällde bl a villkoren för erhållande av körkort och reglerna för återkallelse av körkort. Återkallelse skulle bl a kunna ske från förare som vid färd varit berusad. Flera bestämmelser tillkom som gällde motorcykel. En viss skärpning av straffbestämmelserna kom också till stånd.

¹ Betänkande med förslag till ändrad lydelse av vissa delar av förordningen om automobiltrafik den 30 juni 1916 m m, 1920, s 20

² a bet s 21

³ prop 1920:179 s 31

⁴ Riksdagens skrivelse 1920:360

Sålunda kom överträdelse av den allmänna aktsamhetsregeln i § 16 mom 3, att bedömas enligt § 31, dvs efter samma regler som gällde för överträdelse av § 16 mom 5.

4.2 RÖSTER I RIKSDAGEN

För att bl a skapa ökade garantier för att körkortsprövningen sköttes på ett tillfredsställande sätt föreslogs att en inspektör skulle tillsättas av Konungen för att utöva inseende över besiktningsmännen. Detta förslag föll. I denna fråga yttrade sig i första kammaren bl a herr Pers (liberala samlingspartiet): »Den här inspektören kan vara senapskornet, som lägges ned i jorden i dag, men som sedan kommer att växa till ett stort träd, som himlens fåglar komma att taga hägn under, dvs vi få ett helt ämbetsverk, om vi reglera dessa förhållanden.»⁵

Ett exempel på hur det kunde gå till när man lärde sig köra bil lämnades i andra kammaren av herr Åkerlund (vilde): »Icke så långt härifrån finnes ett bolag eller något dylikt, som har bilaffärer om händer. Man tog sig för att utbilda en hel massa chaufförer. Jag tror det var 70 eller 80 stycken, och det var pojkar och drängar och t o m fruntimmer. De körde bilarna vilt i tre dagars tid. Ibland vore de i diken, ibland på husväggarna osv. Olyckor inträffade, men att icke större olyckor inträffade, var ett underverk. Så kom det en besiktningsman dit, som skulle lämna intyg åt de där personerna. Jag tror, att varenda en av dem fick sitt intyg. Besiktningsmannen tog sin tia av dem och stoppade den i fickan, naturligtvis utan att ha ett dugg reda på huru pass kompetenta de voro. —»⁶

4.3 HASTIGHET

De sakkunnigas uppdrag omfattade inte hastighetsbestämmelserna. De framhåller emellertid att en ändring av dessa regler syntes vara av behovet påkallad: »Det lider nämligen intet tvivel, att stadgandena om maximihastigheten, sådana de för närvarande äro avfattade, icke i verkligheten åtlidas, något som i en del fall knappast är att förvåna sig över. Att exempelvis stipulera en maximihastighet av 15 kilometer i timmen för en automobil, som nattetid framföres å en öde landsväg, lär få betecknas såsom fullständig otidsenligt. Det torde för den skull vara lämpligt, att denna

⁵ FK protokoll 1920:47 s 68

⁶ AK protokoll 1920:58 s 54

fråga underkastas en ingående prövning i sammanhang med den bebådade allmänna revisionen av automobilförordningen.»⁷

Trots denna inställning föreslog de sakkunniga, att straffet för överträdelser av hastighetsbestämmelserna skulle skärpas och bedömas på samma sätt som förseelserna under § 31 i den gällande stadgan.

Andra lagutskottet hade invändningar att göra mot detta förslag och ansåg, att strafflatituden för förseelser mot hastighetsbestämmelserna borde bibehållas: »Såsom de sakkunniga erinrat lider det nämligen intet tvivel, att stadgandena om maximihastighet, sådana de för närvarande äro avfattade, icke i verkligheten åtlydas eller ens kunna åtlydas. Vid sådant förhållande och då utskottet hemställer om skyndsam revision av hastighetsbestämmelserna, anser utskottet en höjning av strafflatituden icke för närvarande böra ifrågasättas.»⁸

Riksdagen följde utskottets förslag.

:

⁷ Betänkande med förslag till ändrad lydelse av vissa delar av förordningen om automobiltrafik s 35.

⁸ ALU utl 1920:35 s 10

5 1923 års motorfordonsförordning och vägtrafikstadga

5.1 ALLMÄNT OM 1920 ÅRS SAKKUNNIGAS FÖRSLAG OCH UTGÅNGSPUNKTER

1920 års automobilsakkunniga framlade sitt betänkande år 1922.¹ Detta innehöll förslag dels till en motorfordonsförordning dels till en allmän trafikstadga.

I förordningen föreslogs bl a skärpta bestämmelser om besiktning. Vidare föreslogs skärpningar i rätten att utbilda förare och en strängare prövning av förarkompetensen. De sakkunniga tog i det sammanhanget upp ett av 1919 års sakkunnigas förslag genom att föreslå inrättandet av en besiktningsmännens chefsmyndighet, överbesiktningsmännen.

Frågan om med vilken hastighet en automobil borde framföras i olika situationer gjordes till föremål för allvarliga överväganden av de sakkunniga.

De sakkunniga ansåg det högeligen önskvärt att en trafikstadga skapades innehållande regler både för land och stad. De förde till denna en väsentlig del av de trafikregler som tidigare fanns i automobilförordningen. Däribland fanns ett allmänt stadgande om aktsamhet.

De sakkunniga ansåg att trafiken i städerna alltjämt torde kunna något så när tillfredsställande ordnas utan ytterligare lagstiftningsåtgärder, och att något behov att endast för städernas del ifrågasätta en särskild trafikstadga således knappast förelåg.

För landsbygdens del ansåg de däremot att förhållandena måste betecknas som otillfredsställande. För att åstadkomma allmänna trafikföreskrifter för landsbygden utöver dem, som kunde inrymmas i lagstiftningen om trafik med motorfordon var en särskild lagstiftning således nödvändig. Just i och med motorfordonstrafikens utveckling hade behovet av allmänna trafikregler för landsbygden blivit alltmera framträdande. De sakkunniga ansåg att en lagstiftning om den allmänna vägtrafiken måste sträva efter att anpassa de olika trafikmedlen efter varandra, så att trafiksäker-

¹ SOU 1922:39. Betänkande med förslag till förordning om motorfordon jämte därmed sammanhängande författningar samt till stadga om trafiken å vägar och gator. Avgivet av 1920 års automobilsakkunniga. Stockholm 1922

heten blev i görligaste grad tryggad för varje slag av fordon och för varje vägförande.²

De sakkunniga nämner att länsstyrelsen i Södermanlands län den 5 september 1919 utfärdade ordningsföreskrifter att iakttagas vid velocipedåkning å allmän väg inom länet. (Nämnda länsstyrelse hade redan den 28 juli 1894 utfärdat vissa ordningsföreskrifter för velocipedåkning inom Södermanlands län.) Den allmänna föreskriften att all den omsorg och varsamhet skulle iakttagas som till förekommande av olyckshändelse betingades av omständigheterna, ävensom att i övrigt uppträda hänsynsfullt mot andra trafikanter och vid trafikleden boende, ingick däribland.³

Beträffande förhållandet till ordningsstadgan sågs att denna skulle lämnas orubbad, och att man genom hänvisningar i trafikstadgan skulle sörja för att det nödiga sambandet mellan de båda stadgorna upprätthölls, så att tveksamhet inte behövde uppstå om vilken författning som skulle tillämpas i ett speciellt fall.⁴

5.2 HÖGER- ELLER VÄNSTERTRAFIK?

De sakkunniga hade också att ta ställning till frågan om vi skulle ha höger- eller vänstertrafik i Sverige. De hade bl a följande synpunkter att framföra:

»Att i vårt land sedan gammalt, åtminstone från 1700-talet, vänsterregeln vid all fordonstrafik varit gällande (och formligt lagstiftad till slutet av 1870-talet) framgår av vad sakkunniga härutinnan anfört under historiken till trafikstadgan. Samma regel torde också få anses angiven i nuvarande automobilförordning (§ 16 mom 4). Vänsterregeln måste också anses ur teoretisk och praktisk synpunkt riktigast, och den gäller hos oss vid spårvägs- och järnvägstrafik. Vid dessa förhållanden måste det allvarligt varnas för att i vårt land övergå till en *ny* regel och därmed bryta mot en flera hundra år gammal, i folkmedvetandet allmänt inskräpt ordning.»⁵
»Det är högeligen önskvärt, att snarast möjligt få i allmän författning återupplivad och fastslagen den gamla vänsterregeln och därmed definitivt göra slut på den agitation till förmån för högerregelns antagande, som sedan någon tid ägt rum i vårt land.»⁶

² a bet s 184 f

³ a bet s 187

⁴ a bet s 188

⁵ a bet s 195

⁶ a bet s 196

Regeln slogs fast i § 7 i förslaget till VTS. I departementsförslaget utelämnades denna föreskrift. Det skäl som anfördes var, att, »på sätt en länsstyrelse framhållit», ett stadgande av så allmänt innehåll näppeligen lämpade sig för vårt land, där vägarna var sådana, att den körbara delen av vägbanan ofta gick än å den ena, än å den andra sidan av vägen.⁷

5.3 DEPCH ALLMÄNNA UPPFATTNING OM DE SAKKUNNIGAS FÖRSLAG

Depch säger, att sakkunnigförslaget till förordning syntes på ett i allmänhet lyckligt sätt ha anpassats efter utvecklingens krav samtidigt som i görigaste mån hänsyn tagits till trafiksäkerhetsintresset samt angelägenheten att söka skydda vägarna och förekomma vägunderhållets försvarande.⁸

Beträffande förslaget till allmän trafikstadga ansåg depch, att det skulle komma att fylla ett länge känt behov och förväntas bli till synnerligt gagn för trafiken på vägar och gator. Han fortsätter: »I likhet med de sakkunniga anser jag det emellertid vara av vikt, att man vid förslagens avfattning iakttagit all den varsamhet, som det i flera avseenden grannlaga ämnets natur kräver. Endast beträffande de mest elementära grunderna för en allmän trafik torde man sålunda kunna ifrågasätta att nu meddela bestämmelser, och bör man härvid ej gå längre än som ur den allmänna trafiksäkerhetens synpunkt kan anses oundgängligen påkallat. Om så sker, måste ett ingripande på ifrågavarande område anses ligga ej minst i landsbygdsbefolkningens eget intresse.»⁹

Beträffande förslaget om inrättande av en besiktningsmännens chefsmyndighet, överbesiktningsmannen (§ 3 i sakkunnigförslaget) säger depch bl a, att sysslan borde anförtros en person med särskild sakkunskap, som kunde helt ägna sina krafter åt uppgiften. Han fortsätter: »En följd härav blir emellertid — ehuru farhågorna för uppkomsten av ett nytt ämbetsverk synes sakna all grund — att institutionen kommer att draga en kostnad, som rätt avsevärt överstiger, vad de sakkunniga för ändamålet beräknat. . . ». Detta och andra skäl gjorde att depch ansåg sig icke kunna tillstyrka de sakkunnigas förslag i nämnda hänseende.¹⁰

⁷ prop 1923:124 s 96

⁸ a prop s 55

⁹ a prop s 56 f

¹⁰ a prop s 64 f

5.4 HASTIGHET

5.4.1 De sakkunnigas förslag

5.4.1.1 *Regler om maximihastigheter och allmän regel om hastighetsanpassning*

De sakkunniga säger: »Frågan om möjligheterna att helt borttaga föreskrifterna om viss maximihastighet för öppen terräng eller att begränsa föreskrifterna till en viss inskränkt hastighet 'vid verkligt farliga situationer', beror till stor del på förefintliga möjligheter att stanna en i gång varande automobil.»¹¹

De sakkunniga hade liksom 1912 års sakkunniga gjort vissa försök rörande detta förhållande.¹²

De ansåg, att proven visade, att den moderna automobilen kunde stanna på en i förhållande till hastigheten ganska liten väglängd.¹³

Frågan om vägtrafikens beskaffenhet måste också bedömas i sammanhanget, menar de sakkunniga. De hänvisar till 1912 års sakkunniga, som pekade på de problem det innebar, att vägarna var krokiga och backiga och att hästar och körsvenner ännu inte hunnit vänja sig vid automobilen. Det var därför tryggt för andra trafikanter att veta, att det även i öppen terräng gällde en viss maximigräns för hastigheten. 1920 års sakkunniga ansåg, att uttalandet fortfarande ägde giltighet även om landsbygdens hästar och körsvenner hunnit vänja sig vid automobilen. De menade dock, att det kanske lika mycket var de svenska vägarnas kurvor och backar och hänsynen till vägbanans och vägkroppens bestånd som i första hand motiverade bibehållandet av en lagstadgad maximihastighet. De fortsätter: »Naturligtvis måste varje förare ha klart för sig, att hastigheten alltid måste bestämmas med hänsyn till de förhandenvarande förhållandena, men den moraliska och undervisande betydelsen av fixerade maximihastigheter får ej underskattas.»¹⁴

De sakkunniga menar, att då man i lagstiftningen går att reglera en viss i siffror bestämd maximihastighet, det emellertid också måste ges akt på, att för låga hastighetsbestämmelser kan motverka vad man syftar till med bestämmande av vissa maximihastigheter. För långt gående inskränkningar i hastigheten lockar lätt till ohörsamhet mot författningsbestämmelserna, säger de och menar, att det särskilt bör framhållas, att svårigheterna att

¹¹ SOU 1922:29 s 124

¹² a bet s 125 f

¹³ a bet s 126

¹⁴ a bet s 127

övervaka hastighetsföreskrifternas efterlevnad också talar för, att man bör gå fram med viss varsamhet vid fastställande av siffror för den högsta hastigheten.¹⁵

Det fanns många hänsyn att ta: »Svårigheterna att finna hastighetsbestämmelser, som å ena sidan kunna vara antagliga ur synpunkten av våra vägars allmänna beskaffenhet och hänsynen såväl till annan trafik som till de med automobilen beförade passagerarnas trygghet, men å den andra ej heller äro så låga, att de mer eller mindre förtaga den hastiga framkomst, som är automobilens viktigaste uppgift, och därmed så att säga inbjuda till överträdelser, bliva så mycket större, som man knappast kan göra gällande, att hastigheten i och för sig alltid är farlig för trafiksäkerheten. Det är de omständigheter, varunder hastigheten utvecklas, som spela huvudrollen. Snart sagt varje hastighet kan i en viss situation vara för stor.»¹⁶

Förhoppningen om en välvilligare inställning till bilen (bilägaren?) fanns också med i bilden: »Allt efter som automobilerna bli vanligare och tränga ned till allt bredare lager av landets befolkning, torde dock den ovilja, som mångenstädes ännu finnes kvar mot automobilerna, komma att alltmer försvinna.»¹⁷

De sakkunnigas förslag blev mycket vidlyftigt.¹⁸

När det gällde färd vid mörker och dimma ansåg sig de sakkunniga inte böra föreskriva särskilda lågt satta maximihastigheter som i den gällande regeln. Det var visserligen viktigt att framföra automobilen med särskild varsamhet under sådana naturförhållanden, men tanken att låta ett visst ytterst relativt belysningsförhållande utgöra grunden för fixerade siffror måste, enligt de sakkunnigas uppfattning, anses ganska irrationell. De föreslog att den fixerade övre gränsen för sådana fall skulle ersättas med en allmän bestämmelse att vid mörker och dimma hastigheten alltid skulle nedbringas till vad behörig hänsyn till trafiksäkerheten krävde.¹⁹

De sakkunniga ansåg att differentierade regler krävdes när det gällde maximihastigheten för lastvagnar och personvagnar. De hänvisar här till

¹⁵ a st

¹⁶ a bet s 128

¹⁷ a st

¹⁸ En av de sakkunniga säger i särskilt yttrande bl a: »Men sifferbestämmelserna på sätt de föreslagits äro icke allenast värdelösa de äro t o m i viss mån skadliga. De ingjuta hos de allra flesta den uppfattningen att siffrornas efterlevnad är huvudsaken, övriga kör- och trafikföreskrifternas efterlevnad är en bisak.» (a bet s 230)

¹⁹ a bet s 130

JO, som i den frågan hade sagt bl a att lastautomobilernas framfart, så vitt han förstod, måste vara till stor skada för gatubyggnad, broar och vägar. Han yttrade vidare: »Den upprörande hänsynslöshet, som förarna av lastautomobiler ofta ådagalägga, måste såsom överståthållarämbetet anmärkt, med all kraft stävjas. En stor del av förarna av denna grupp av motorfordon visa icke blott öppet och förkastligt trots mot ordningsmakten, utan även en så i ögonen fallande okunnighet, att de aldrig bort erhålla körkort.»²⁰

Som maximihastighet föreslog de sakkunniga 30 km/tim för de små lastbilarna, »paketbilarna», med en maximilast ej överstigande 1.000 kg, 25 km/tim för lastbilar med en maximilast mellan 1.000 och 1.500 kg och till 20 km/tim för lastbilar med maximilast över 1.500 kg.

§ 18 i förslaget fick bl a följande innehåll: Automobil må ingenstades framföras med större hastighet än att automobilen under alla omständigheter kan stannas, innan en tredjedel av den framförvarande överskådliga och fria delen av körbanan tillryggalagts. Hastigheten får dock aldrig överskrida

- 1) för automobil, vars alla hjul är försedda med lufttringar
 - a) för personvagn avsedd för högst 7 personer:
å landsbygden i allmänhet 45 km/tim
inom stads och köpings bebyggda område, ävensom inom annat tätbebyggt område 30 km/tim
 - b) för lastvagn för en maximilast ej överstigande 1.000 kg 30 km/tim
 - c) för personomnibus och för lastvagn för maximilast överstigande 1.000 men ej 1.500 kg 25 km/tim
 - d) för lastvagn för en maximilast överstigande 1.500 kg 20 km/tim
- 2) för automobil med massiva gummiringar
 - a) med en tjocklek av minst 4 cm 20 km/tim
 - b) med en tjocklek understigande 4 cm 15 km/tim
- 3) för automobil med hjulringar av järn eller annat hårt material 10 km/tim.

5.4.1.2 Hastighetsanpassning för särskilda fall

I 2 mom av paragrafen uppställdes vissa inskränkningar. Så sägs där t ex att inom tätbebyggt område maximihastigheten fick användas endast när körbanan var bred och utsikten fri samt trafiken i övrigt var lätt att överskåda och bedöma. Både där och på landsbygden gällde att vid halt väglag automobilen inte fick ha högre hastighet än att den kunde stannas »så gott som ögonblickligen».

²⁰ a bet s 131

Vid körning på landsbygden skulle bl a vidare iakttagas att maximihastigheten fick användas bara vid full dager och å torr och jämn väg, invid vilken byggnad, mur, plank, häck eller annat skymmande föremål inte fanns samt då föraren kunde överskåda minst 200 meter av den närmast framför liggande vägsträckan ävensom erforderliga delar av de vägar som anslöt sig till nämnda vägsträcka, och ej heller eljest någon omständighet förelåg som kunde betinga en lägre hastighet.

Inskränkningar i bestämmelserna skulle kunna göras i lokala bestämmelser. Den möjlighet som fanns i gällande bestämmelser, att genom lokala stadgor medge ökad hastighet i stad, syntes enligt de sakkunniga vara ägnad att inge betänkligheter och någon motsvarande regel medtogs därför inte i förslaget.

Undantag från bestämmelserna gjordes, i 5 mom, för ambulans, brandbil och polistrupp. För militärautomobilerna behövdes inget undantag enligt de sakkunnigas mening.²¹

Den ändrade formuleringen när det gällde att automobilen skulle kunna stannas »så gott som ögonblickligen» i stället för »ögonblickligen» motiverades av de sakkunniga med att, trots att det uppenbart var en teknisk omöjlighet att ögonblickligen stanna ett i gång varande motorfordon, »exempel /lära/ finnas på, att domstolarna tillämpa denna bestämmelse efter bokstaven».²²

5.4.2 Depch och ALU har vissa invändningar mot förslaget

Depch föreslog, att maximihastigheten i städer och tätbebyggda samhällen skulle sättas vid 35 km/tim för personvagnar försedda med luftringar, i stället för vid 30 km/tim, som de sakkunniga föreslagit. Han säger: »Då fastställande av en allt för låg maximisiffra lätteligen kunde medföra, att bestämmelserna i ämnet ej komme att efterlevas, föreslår jag en höjning av maximihastigheten i nu ifrågavarande fall till 35 km i timmen.»²³ För automobiler med massiva gummiringar med en tjocklek understigande 4 cm föreslog depch, att maximihastigheten skulle sättas vid 10 km/tim. De sakkunniga hade föreslagit 15 km/tim.

ALU invände mot de föreslagna hastighetsbestämmelserna för lastvagn och personomnibus med luftringar samt för automobil med massiva gummiringar med en tjocklek av minst 4 cm, att dessa fordon just vid högre hastigheter verkade i så hög grad förstörande på vägbanan att den tidsvinst

²¹ a bet s 134

²² a bet s 133

²³ prop 1923:124 s 84

som uppkomme genom användande av den större hastigheten inte stode i rimligt förhållande till ökningen i väghållningskostnaden. För dessa kategorier av fordon föreslog utskottet därför en sänkning av maximihastigheten. De av utskottet föreslagna hastigheterna upptogs i förordningen.²⁴ De föreslagna reglerna om hastighetsanpassning i särskilda fall upptogs utan väsentliga ändringar i förordningen.

5.4.3 Grov vårdslöshet och hastighetsöverträdelse av berusad förare

Ansvarsbestämmelsen för hastighetsöverträdelser intogs i § 41 i MFF.

I anledning av en motion i andra kammaren tillstyrkte andra lagutskottet ett förslag att i § 41 i förordningen skulle uttryckligen sägas, att före- re, vilken i berusat tillstånd begick hastighetsöverträdelse måtte kunna straffas efter den högre straffskalan i paragrafens andra stycke.²⁵ Förslaget beaktades och andra stycket i § 41 fick följande lydelse: »Har förare vid förseelse varom i denna paragraf sägs ådagalagt grov vårdslöshet eller varit berusad eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, må till fängelse i högst tre månader dömas.» Enligt § 48 skulle straff inte utmätas efter förordningen där förseelsen enligt allmänna strafflagen borde beläggas med strängare straff.

Utskottet avstyrkte däremot bifall till ett yrkande i en motion om införande av en bestämmelse om skärpt straff för förseelse mot MFF för förare, som förtärt rusdrycker på sådan tid och i sådan myckenhet att han kunnat vara påverkad därav vid förseelsens begående.²⁶

5.5 AKTSAMHET OCH VÅRDSLÖSHET

5.5.1 De sakkunnigas förslag

Ett allmänt aktsamhetsstadgande hade i det förslag som framlagts av 1920 års automobilsakkunniga förts till vägtrafikstadgan. Det hade placerats i § 8 första stycket första punkten och hade följande lydelse: »Varje vägförande skall iakttaga all den omsorg och varsamhet, som till förekommande av olycksfall betingas av omständigheterna.»

I fortsättningen av första stycket sägs: »Han skall uppträda hänsynsfullt mot andra vägförande och vid vägen boende samt uppmärksamma till ledning för trafiken vid vägen uppsatta anslag och varningstecken. Han skall

²⁴ ALU utl 1923:21 s 57 f

²⁵ a utl s 59 f

²⁶ a utl s 60

efterkomma polismans anvisningar till trafikens ordnande och stanna, när polisman härtill ger tecken.»

§ 8 innehöll i andra till och med sjätte stycket speciella föreskrifter för förare av fordon. Dit hörde fortfarande regeln om åtgärder på olycksplats. Andra speciella regler fördes till MFF, t ex de som gällde hastighetsanpassning. Kravet i 1916 års förordning att bilen i vissa fall skulle kunna stanna »ögonblickligen» hade ändrats till »så gott som ögonblickligen».

De sakkunniga kommenterar sitt förslag i § 8 sålunda: »I första stycket har upptagits en allmän föreskrift om iakttagande av omsorg och varsamhet till förekommande av olyckshändelse samt om hänsynsfullt uppträdande mot andra vägförare och vid vägen boende. Liknande stadganden beträffande automobiltrafiken innehålls i § 16 mom 3 av nuvarande automobilförordning. Då förevarande åliggande uppenbart bör gälla alla vägtrafikanter, har detsamma ansetts böra ingå såsom ett led i de allmänna trafikreglerna i § 8.»²⁷

De sakkunniga nämner att de haft under övervägande huruvida några föreskrifter i VTS påkallades mot överdådig eller vårdslös framfart och om hastighetsbestämmelserna för motorfordon borde överföras till trafikstadgan samt om hastighetsbestämmelser borde meddelas även för andra fordon. De erinrar om att 11:15 SL omfattar den, som å väg, gata, torg eller annan plats som är upplåten för allmän samfärdsel eller eljest allmänligen befares, far överdådigt fram så att annan kan skadas därav, samt om att § 2 i ordningsstadgan för rikets städer därjämte omfattar den som utan att göra sig skyldig till ansvar jämlikt 11:15 SL likväl å gata, torg eller annan allmän plats kör eller rider ovarsamt eller vid vändningar i gat hörn eller vid färd mellan gård och gata kör eller rider annorlunda än med stor varsamhet. De sakkunniga fortsätter: »I § 8 av förslaget till trafikstadga är upptagen en allmän skyldighet för en vägförare att iakttaga omsorg och varsamhet till förekommande av olyckshändelser. Ifrågasatts har att utvidga nämnda föreskrift med ett stadgande om att varje fordon skall framföras med sakta fart vid ändring av kurs eller vändning, vid vägkrökar och vägkorsningar eller då utsikten är skymd. En dylik föreskrift har emellertid, i betraktande av stadgandet i 11 kap 15 § strafflagen och då även annan vårdslös framfart i stad är underkastad ansvar icke ansetts vara av större värde.»²⁸

²⁷ SOU 1922:39 s 197

²⁸ a bet s 198 f

Automobilsakkunniga föreslog i § 12 första stycket av VTS en allmän ansvarsregel så lydande: »Den som bryter mot denna stadga eller på grund därav meddelade föreskrifter straffas med böter från och med två till och med ettusen kronor.» Förseelserna kunde vara av skiftande art och ibland så pass allvarliga, säger de sakkunniga, att strafflatituden borde vara ganska vidsträckt.²⁹

I andra stycket av förslaget till § 12 sägs att paragrafen inte skulle tillämpas, där förseelsen enligt allmänna strafflagen var belagd med strängare straff. Ingenting sägs av de sakkunniga som skulle tyda på att de avsåg att förseelse mot den allmänna aktsamhetsbestämmelsen inte skulle kunna åtkommas genom § 12.

5.5.2 Depch och ALU har vissa invändningar mot förslaget

Depch säger emellertid att bestämmelserna i sakkunnigförslagets § 8 första stycket punkterna 1 och 2 syntes honom närmast vara att betrakta som råd. Ordet »skall» ersattes därför med »bör» i departementets förslag. Eftersom det bara var fråga om råd borde de bestämmelser det gällde inte vara straffsanktionerade enligt depch mening. Han säger: »En överträdelse av dessa bestämmelser komme därför ej, på sätt framgår av § 13, i och för sig vara belagd med straff.»³⁰ Han tillägger att i anledning härav i § 13 gjorts en ändring »i förtydligande riktning».³¹ Han föreslog följande lydelse av berörda del av paragrafen: »Den, som bryter mot vad enligt denna stadga eller på grund därav meddelade föreskrifter åligger honom att iakttaga, straffes med böter från och med två till och med tvåhundra kronor; dock skall, om förseelsen sker vid framförande av motorfordon, dömas till böter från och med tio till och med ettusen kronor.»

ALU konstaterar att föreskriften i § 8 fått formen av råd, vars åsidosättande icke medför ansvarspåföljd och anför: »Det synes dock kunna ifrågasättas, huruvida icke förseelse mot denna föreskrift borde vara straffbelagd, helst så för närvarande är fallet beträffande dylik förseelse av automobilförare (K.F. 30/6 1916 § 16 mom 3 och § 31).»³²

Beträffande § 13 säger ALU: »Då såsom förut nämnts några av de i vägtrafikstadgan förekommande stadgandena hava karaktär av råd, vilkas åsidosättande ej medför straff, är det av vikt att de fall uttryckligen an-

²⁹ a bet s 202

³⁰ prop 1923:124 s 96. § 13 motsvarade § 12 i sakkunnigförslaget

³¹ a prop s 97

³² ALU utl 1923:21 s 61

givas i vilka ansvar skall inträda. Härav torde föranledas viss omredigering av §§ 2, 8 och 13.»³³

ALU yttrade vidare: »Enär de förseelser mot ifrågavarande stadga, som kunna begås av annan vägfarande än förare av motorfordon, måste anses jämförelsevis lindriga, torde det straffmaximum av 100 kronor, som förekommer i ordningsstadgan för rikets städer, även för dessa fall vara tillräckligt.»³⁴

Bestämmelserna omarbetades. Det ledde bl a till att det allmänna aktsamhetsstadgandet blev straffsanktionerat i VTS. I stadgan, som trädde i kraft den 1 januari 1924 hade, i § 7 mom 1, införts det stadgande om allmän aktsamhet som de sakkunniga föreslog: »Varje vägfarande skall iakttaga all den omsorg och varsamhet, som till förekommande av olycksfall betingas av omständigheterna.»

I § 12 stadgades: »Den som bryter mot föreskrifterna i ——— § 7 mom 1 ——— straffes med böter från och med två till och med etthundra kronor, där ej förseelsen sker vid framförande av motorfordon, i vilket fall straffet vare böter från och med tio till och med ettusen kronor.

Ej må straff enligt denna paragraf tillämpas, där förseelsen enligt allmänna strafflagen bör beläggas med strängare straff.

5.6 HINDRANDE OCH STÖRANDE AV TRAFIKEN

Automobilsakkunniga övervägde också att införa en allmän bestämmelse om hindrande och störande av trafiken. De säger härom: »Enligt § 2 i ordningsstadgan för rikets städer är åkande, ridande eller fotgängare, som genom uppenbar vårdslöshet eller trots orsakar hinder eller uppehåll i rörelsen å gata eller allmän plats underkastad bötesansvar. Under övervägande har varit om icke en liknande föreskrift borde gälla trafikleder även å landsbygden. Då behov härav emellertid icke torde vara oavvisligt och med sådana föreskrifters upptagande i trafikstadgan vissa komplikationer inträda i förhållandet till ordningsstadgan har det ansetts tillräckligt att nämnda föreskrifter fortfarande bli gällande endast i städerna. I följd härav har i § 8 allenast intagits en hänvisning till ordningsstadgan.»³⁵

Hänvisningen intogs i § 8 sjunde stycket. En sådan inflöt också i VTS § 7 mom 3 och hade följande lydelse: »Beträffande hinder och uppehåll i rörelse å gata eller annan allmän plats i stad är stadgat i ordningsstadgan för rikets städer.»

³³ a st

³⁴ a utl s 61 f

³⁵ a bet s 198

6 Ändringar av Motorfordonsförordningen 1925

6.1 STRAFF FÖR DEN SOM SYNBARLIGEN BERÖRD AV STARKA DRYCKER FRAMFÖR AUTOMOBIL ELLER TRAKTORTÅG

I proposition 1925:63 hade föreslagits ändrad lydelse av bestämmelsen om fylleri i 18:15 SL. Förslaget innebar bl a, att bötesstraff skulle drabba den, som under utövning av yrke eller tjänst, varav annans säkerhet till liv eller hälsa berodde, var överlastad av starka drycker. Lagrådet ansåg, att förslaget i denna del var olämpligt och hemställde, att det skulle övervägas att införa en bestämmelse i motorfordonsförordningen om bötesstraff för den, som i berusat tillstånd förde automobil, ändock att han icke gjort sig skyldig till att ha framfört den med otillåten hastighet.

En sådan bestämmelse tillkom genom proposition 1925:114. § 41 i MFF ändrades så att mom 2 stadgade straff för den som synbarligen berörd av starka drycker framförde vissa motorfordon eller traktortåg. Enligt mom 3 straffades förare som vid hastighetsöverträdelse ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom.

7 Bestämmelserna i 11:15 SL om överdådig framfart upphäves 1930

7.1 DEPCH MOTIVERAR ÄNDRINGEN

Ett frö till en särskild lag om vissa trafikbrott finner vi i de erinringar, som ledamöter av lagrådet gjorde till ett förslag i prop 1930:217, att första och andra momenten i 11:15 SL skulle upphävas.

I propositionen erinrar depch om att framförande av motorfordon med större hastighet än som i varje fall var medgiven var straffbelagd i MFF och bristande varsamhet av vad slag det vara må i VTS. De brottsbeskrivningar som fanns i de båda författningarna torde, enligt depch, i allo täcka begreppet överdådig framfart i 11 kap 15 § första och andra momenten SL. Ursprungligen hade i fråga om de särskilda straffen för överdådig framfart avsetts att med 11 kap 15 § andra mom SL drabba de svårare fallen av fortkörning med automobil medan de mindre svåra skulle falla under automobilförordningens bestämmelser. Straffmaximum i SL för överdådig framfart låg också högre än i de bestämmelser om överskridande av maximihastighet som gällde såväl i 1906 som i 1916 års automobilförordningar. Genom 1923 års lagstiftning inträdde emellertid en ändring genom att i den nya MFF straffsatsen för hastighetsöverträdelser höjdes upp till, och i vissa fall till och med över straffmaximum i SL. Samtidigt belades i den nytillkomna VTS övriga fall av överdådig framfart med motorfordon med straff inom samma gränser som i SL. 11 kap 15 § andra mom SL kom därigenom att praktiskt taget förlora varje betydelse. Denna oegentlighet skulle, ansåg depch, framträda ännu mera, om förslaget till ny MFF och VTS blev gällande.¹ Det som sagts om överdådig framfart med motorfordon ägde på grund av VTS' tillämplighet på vägfarande i allmänhet motsvarande giltighet beträffande överdådig framfart i övrigt, varom stadgades i 11 kap 15 § första mom SL.

Depch föreslog därför att första och andra mom av 11:15 SL skulle upphävas.

¹ De förslag som avses framlades av 1927 års automobilsakkunniga i SOU 1929:16, varom mera nedan

7.2 LAGRÅDET ANFÖR VISSA BETÄNKLIGHETER MOT FÖRSLAGET

Inom lagrådet yppades betänkligheter mot förslaget därutinnan, att de erforderliga straffbestämmelserna meddelades i annan än den för stiftande av allmän kriminallag stadgade ordningen. En ledamot sade härom, med instämmande från en annan ledamot, att det såväl i doktrin som i praxis ansetts givet att Konungen, vid de särskilda föreskrifter han med begagnande av sina politirättsliga befogenheter meddelade, även borde kunna fästa straff, till och med frihetsstraff, för överträdelse av desamma. Om i ett visst fall en överträdelse av en föreskrift ansetts böra beläggas med högt frihetsstraff så vore det indicium på att det där i själva verket var fråga om kränkande av ett allmänt rättsbud: »Så synes mig vara förhållandet med det stadgande, vars upphävande nu föreslås. Vad man däri med straff santionerat är icke en speciell föreskrift sådan som exempelvis den om maximihastigheten på allmän väg, utan ett allmänt rättsbud om skyldighet att icke å allmän väg fara fram så att annan därav kan skadas. Det är för det den skyldige utsatt andra för fara, som han straffas; och bestämmelserna om förhöjt straff, därest han färdats med automobil eller om på grund av hans berusade tillstånd eller annan grov vårdslöshet faran varit särskilt stor, avse i själva verket fall då förseelsen begåtts under försvärande omständigheter. Då lagbudet i 11 kap 15 § strafflagen tager direkt sikte på den fara, för vilken någon genom överdådig framfart utsätter andra vägfärande, kan jag icke finna annat än att det samma är av beskaffenhet att ligga inom det lagstiftningsområde, som regleras av bestämmelserna i § 87 regeringsformen ——. Huruvida reglerna i ämnet böra upptagas i allmänna strafflagen eller i annan lag av allmän kriminallags natur, är däremot en fråga av närmast praktisk art.»²

7.3 DEPCH BEMÖTER LAGRÅDET

Depch invände att statsmakterna redan 1923 tagit ställning till detta närmast konstitutionella spörsmål då riksdagen lämnade de av Kungl. Maj:t framlagda förslagen till MFF och VTS utan erinran i förevarande hänseende. Han ansåg vidare, att det skulle medföra vissa praktiska olägenheter att bryta ut de särskilda straffbestämmelserna till särskild lagstiftning.³

Riksdagen biföll propositionen.

² a prop s 9

³ a prop s 10

8 1930 års Motorfordonsförordning och Vägtrafikstadga

8.1 RIKTLINJER FÖR 1927 ÅRS MOTORFORDONSSAKKUNNIGA

Den 18 november 1927 tillkallades sakkunniga för att utarbeta förslag bl a till ny förordning om motorfordon och ny vägtrafikstadga.

I statsråd den 11 november 1927, där frågan om en utredning av hörande frågor anmäldes, yttrade föredragande depch bl a att vid revisionen av motorfordonsförordning och vägtrafikstadga borde beaktas hastighetsbestämmelserna och åtgärder för att motverka onykterhet hos förare av motorfordon. Beträffande hastighetsbestämmelserna pekade depch på att en avsevärd teknisk utveckling ägt rum med avseende på såväl motorfordon som på de mera allmänt trafikerade vägarnas beskaffenhet. Han fortsätter: »Ökningen av den hastighet, med vilken ett motorfordon numera utan olägenhet kan i normala fall framföras, har även medfört, att den i gällande motorfordonsförordning föreskrivna maximihastigheten, särskilt å landsbygden i allmänhet, i stor utsträckning lär överstridas, utan att allmänna rättsmedvetandet reagerar häremot. Ett sådant mera allmänt åsidosättande av gällande bestämmelser synes mig icke förenligt med aktningen för lagen, som med all makt måste upprätthållas.»¹

När det gäller frågan om motverkande av onykterhet hos motorfordonsförare anser depch det vara uppenbart, att de främsta insatserna på detta område är att vinna på upplysningens väg.²

När det gäller den allmänna synen på motorfordon säger han: »Det var en tid — ej så avlägsen — då motorfordonet kunde betraktas som en lyxartikel, men efterhand som priset sjunkit, driftsäkerheten ökats och konstruktionen förenklats har detsamma blivit snart sagt var mans egendom. I den dagliga samfärdseln har det ersatt eller kompletterat tidigare existerande transportmedel. Lyxbeteckningen är numera icke berättigad.»³ Han kommer också in på frågan om automobilens farlighet: »Den tidigaste lagstiftningen kunde ej undgå att röna inverkan av gemene mans uppfatt-

¹ SOU 1929:16 s 67

² a st

³ a bet s 68

ning om det nya trafikmedlet såsom ett föremål, mot vars farliga egenskaper man måste skydda sig. Å många håll hystes en överdriven fruktan för automobilerna. Automobillagstiftningen i vårt land — liksom även annorstädes — inriktade sig ock till en början på att omgärda trafiken med motorfordon med stränga säkerhetsbestämmelser. ——. Vål hava de stränga krav på säkerhet, som ursprungligen uppställdes, mildrats varje gång motorfordonslagstiftningen varit föremål för revision, men ännu återstå bestämmelser, som lära utan men för trafiksäkerheten kunna lindras eller helt avskaffas.»⁴

8.2 ALLMÄNT OM DE SAKKUNNIGAS UTGÅNGSPUNKTER OCH FÖRSLAG

Motorfordonssakkunniga ansåg sig kunna vitsorda att 1923 års VTS blivit till synnerligt gagn för trafiken, inte minst på landsbygden. De ansåg att alla skäl talade för att bygga vidare på den lagda grunden. Tiden var dock ännu inte inne att uppta mera detaljerade regler i VTS. Det krävdes först att var och en fick en klarare uppfattning om betydelsen av att de föreskrifter, som reglerade trafiken, noga efterföljdes. Enligt de sakkunniga hade man till icke ringa del VTS att tacka för den grad av trafikultur som rådde i landet. Föreskrifterna hade på förvånansvärt kort tid ingått i det stora flertalets medvetande. Däremot efterlevdes de icke i lika grad.⁵

De sakkunniga anser också att det kunde tas för givet att den propaganda i upplysningssyfte som bedrivits, t ex genom att till var och en som förvärvade körkort broschyren Väg-vett utdelats, varit av stor betydelse för trafikulturens höjande i vårt land.^{6 7}

⁴ a st

⁵ a bet s 247

⁶ a bet s 248

⁷ I ingressen till denna broschyr står följande: Väg-vett innebär, att föraren förstår och känner det *ansvar*, som påvilar honom, och att han under alla omständigheter iakttaga den *hänsyn* och *försiktighet*, som till förebyggande av olyckshändelse är nödvändig. Till Väg-vett hör ock förarens oavvisliga skyldighet att vara *hövlig* och *uppmärksam*, att bringa *hjälp* vid olycksfall, att iakttaga gällande föreskrifter och att alltid besinna, att trafiksäkerheten i sin helhet städse är beroende av att *var och en gör sin plikt*. Därefter följer 6 speciella regler. Den första gäller nykterhet. Här sägs: Tag för vana att aldrig tära sprit, ej ens i små kvantiteter, om en körning är förestående. Tro icke på Er motståndskraft, den kan bedraga. Spriten är förrädisk. Den slappar vaksamheten, fördunklar omdömet och uppammar vårdslöshet (a bet s 304)

Bland de bestämmelser, som föreslogs av de sakkunniga fanns ändrade regler för återkallande av körkort. De innebar skärpning för särskilt svåra fall men lindring i de fall där för trafiksäkerheten mindre farliga egenskaper kom till synes. De föreslog också skärpta regler för utbildningen av förare. Vidare ansåg de sakkunniga tiden vara inne för slopande av absoluta hastighetstal för trafiken med vanliga personbilar (och motorcyklar) på landsbygden.⁸

8.3 HEMSTÄLLAN I MOTIONER ATT DE BESTÄMMELSER I MFF OCH VTS DÄR STRAFFSANKTIONEN VAR FÄNGELSE SKULLE SAMMANFÖRAS I EN SÄRSKILD LAG

I två motioner hade hemställts att straffbestämmelserna angående spritmissbruk av motorförare och angående övriga förseelser i den föreslagna MFF och VTS där fängelse stadgades, skulle brytas ut ur dessa författningar och sammanföras i en särskild lag.

ALU erinrar om att den här frågan avhandlades också i prop 1930:217 och att lagrådet yppat betänkligheter mot att de erforderliga straffbestämmelserna på det här området meddelades i annan ordning än den, som stadgats för stiftande av allmän kriminallag. ALU säger, att det torde vara allmänt bekant att fängelsestraff stundom föreskrives i politilagstiftningen. ALU vill inte nu förorda den ändring som motionärerna föreslagit men önskar att frågan i vilka fall straffbestämmelser, vari urbota straff stadgas, bör meddelas av Kungl. Maj:t i administrativ väg eller i lagstiftningsväg görs till föremål för utredning av Kungl. Maj:t och Riksdagen.⁹

8.4 RÖST I RIKSDAGEN

Med utgångspunkt från alla de bestämmelser som föreslagits gjorde en ledamot av första kammaren en prognos av förhållandena år 1980. Det var herr Hagman (s) som bl a yttrade: »Jag har en uppfattning, som inte här i dag tidigare blivit framförd, nämligen den, att jag tror, att alla dessa behandlingar och alla dessa beslut i fråga om en motorfordonsförordning, som ha förekommit under de sista 20 åren, i själva verket blott äro övergångsanordningar för den nya ordning, som jag tror förr eller senare skall komma, och det är den, att det kommer att bli lika fritt beträffande rät-

⁸ a bet s 70

⁹ ALU utl 1930:34 s 114

tigheten och möjligheten att handhava bil, som det för närvarande är, när det gäller att köra hästar. Jag tror, att i den mån som vagnarna och motorerna utvecklas och i den mån vi medhinna att ombygga vårt vägnät, så komma alla dessa bestämmelser, som nu äro ganska invecklade på skilda områden, att stå såsom ett rudiment över en svunnen tid, och om 50 år tror jag, att redan barn komma att lära sig denna då högst vanliga konst, och de komma också att förstå konsten att sköta sig på ett sådant sätt, att man inte alls behöver dessa detaljerade föreskrifter, som vi för närvarande under denna tid av stark teknisk utveckling på detta område ha ansett nödvändiga.»¹⁰

8.5 HÖGER- ELLER VÄNSTERTRAFIK?

Motorfordonssakkunniga uttalade sig också i frågan om vi skulle ha höger- eller vänstertrafik. De omtalar att krav på införande av högertrafik i vårt land allt som oftast framförts från olika håll. De sakkunniga nämner de »teoretiska» skäl, som anförts för och emot och menar att vad som teoretiskt är det riktiga kan lämnas därhän. Frågan måste ses helt ur praktisk synpunkt, säger de. »Den alltmer starkt ökade motortrafiken länderna emellan torde förr eller senare komma att nödvändiggöra att likartade trafikbestämmelser tillämpas över hela världen. ——— Då numera länderna med vänstertrafik befinna sig i avgjord minoritet, lär det bli dessa länder, som få vidtaga ändring i förevarande hänseende.»¹¹

De sakkunniga menar att en övergång skulle medföra ansevärd utgifter. De hade icke kunnat utreda den ekonomiska sidan av problemet och hade därför icke — trots att de själva var »livliga anhängare av högertrafik» — föreslagit någon ändring av gällande regler.¹²

Depch tillstyrkte att en utredning snarast igångsattes för att utröna kostnaderna för övergång till högertrafik.¹³

ALU fann det erforderligt att uttala önskvärdheten av att en utredning om övergång till högertrafik i vårt land igångsattes.¹⁴

Riksdagen beslöt att någon sådan utredning icke skulle igångsättas.

¹⁰ FK protokoll 1930:36 s 74

¹¹ SOU 1929:16 s 253 f

¹² a bet s 254

¹³ prop 1930:121 s 103

¹⁴ ALU utl 1930:34 s 125

8.6 HASTIGHET

8.6.1 De sakkunnigas förslag

8.6.1.1 *Regler om maximihastigheter och allmän regel om hastighetsanpassning i MFF*

Frågor om hastighetsbestämmelser blev ingående diskuterade under lagstiftningsarbetet.

De sakkunniga ansåg, som redan nämnts, att tiden nu var inne för ett slopande av absoluta hastighetstal för trafiken med vanliga personbilar och motorcyklar på landsbygden: »Dels fordonens och de allmännast trafikerade vägarnas tekniska beskaffenhet, dels ock den väsentligt ökade körskicklighet och den större omdömesförmåga och ansvars känsla, som numera måste sägas vara tillfinnandes hos förarna, hava härvidlag varit avgörande för de sakkunniga.»¹⁵

När det gällde trafiken inom tätbebyggt område föreslogs dock en övre gräns för hastigheten. Likaså föreslogs högsta gränser för andra fordon än personbil och motorcykel.

Flera av de synpunkter och fakta som framföres av de sakkunniga är välbekanta för den som tagit del av frågans tidigare behandling: »Knappt några andra av motorfordonsförordningens stadganden motsvarar, enligt de sakkunnigas uppfattning, mindre utvecklingens krav än hastighetsbestämmelserna. Dessa överträdes — även av eljest laglydiga förare — i stor omfattning och detta utan att det allmänna rättsmedvetandet reagerar häremot. En fullständig omarbetning av nu gällande hastighetsbestämmelser har därför ansetts nödvändig.»¹⁶

»Det har åtminstone tidigare ansetts, att nödig trafiksäkerhet lättast uppnås genom stränga hastighetsbestämmelser för trafiken med motorfordon. Nedsatt körhastighet för motorfordon torde icke i och för sig betyda ökad trafiksäkerhet. Det är de omständigheter, varunder hastigheten utvecklas, som spela huvudrollen. Snart sagt varje hastighet kan i en viss situation vara för hög.»¹⁷

»Såsom redan nämnts överträdes nu gällande hastighetsbestämmelser i avsevärd omfattning. I synnerhet vanliga personbilar framföras å landsbygden med en hastighet, som ligger åtskilligt över den högsta tillåtna. Framför allt å raka, jämna lätt överskådliga sträckor låta förarna fordo-

¹⁵ SOU 1929:16

¹⁶ a bet s 154

¹⁷ a st

nen utveckla en hastighet, vilken betydligt överstiger den nu tillåtna, ———»¹⁸

Mot ett borttagande av maximigränserna talade bl a att vägarna trots avsevärda förbättringar ändå på många håll var både alltför smala och krokiga för att tillåta större hastighet. För sådana vägar var emellertid, enligt de sakkunniga, redan den gällande maximihastigheten av 45 km/tim i regel för hög. De sakkunniga föregriper kritik mot förslaget: »Vidare torde komma att framhållas de beklagliga olyckor, som redan med nuvarande föreskrifter förorsakas av överdådiga och hänsynslösa förare. De sakkunniga hava grundad anledning antaga, att någon förändring till det sämre härutinnan icke skall bli följden av den fria hastighetens införande. För dylikt sorts folk spela maximisiffror föga eller ingen roll.»¹⁹

»I maximisiffror angivna hastighetsbestämmelser verka i viss mån förslappande å känslan hos föraren av det honom åvilande ansvaret för att i varje särskilt fall ej köra hastigare och annorlunda än situationen kräver. Erfarenheten har ådagalagt, att de fastställda siffrorna av den stora allmänheten ej sällan uppfattas som åsyftande de hastigheter, som under alla förhållanden äro tillåtna.»²⁰

De sakkunniga ansåg att den grundregel de föreslagit om hastighetsanpassning tillsammans med kompletteringar för särskilda fall däremot skulle bidra till att skärpa förarens uppmärksamhet och öka hans ansvars-känsla. De föreslog följande bestämmelser i MFF.

18 § 1 mom. Vid framförande av automobil skall hastigheten städse anpassas efter vad som vid varje tillfälle behörig hänsyn till trafiksäkerheten kräver och nödig försiktighet bjuder.

Automobil må ingenstades framföras med större hastighet än att automobilen under alla omständigheter kan stannas, innan en tredjedel av den framför varande överskådliga och fria delen av körbanan tillryggalagts.

18 § 2 mom. Inom tätbebyggt samhälle må körhastigheten för automobil aldrig överstiga 35 km/tim.

För personomnibus och lastautomobil föreslogs särskilda maximihastigheter.

I 3 mom föreslogs att vissa inskränkningar av maximihastigheten skulle kunna meddelas genom lokala bestämmelser.

¹⁸ a st

¹⁹ a st

²⁰ a st

8.6.1.2 Hastighetsanpassning för särskilda fall i VTS

Vissa av reglerna i 18 § 2 mom av motorfordonsförordningen, som alltså innehöll allmänna bestämmelser om hastighet för olika situationer, fördes av de sakkunniga, efter att ha omarbetats och utökats, till 8 § VTS. De gjordes tillämpliga också på fordon för dragare och delvis också på velociped.

Det krav som i MFF tidigare ställts att automobil i vissa fall skulle stannas »så gott som ögonblickligen» föreslogs i VTS ändrat till »så gott som ögonblickligen och under alla omständigheter på en sträcka av högst två meter». De sakkunniga säger att en så avfattad bestämmelse torde vara fullt tillräcklig för att ålägga förarna all tänkbar varsamhet under ifrågavarande situationer samtidigt som den på ett klarare sätt åskådliggör vad som åsyftas.²¹

I VTS föreslogs följande särskilda regler:

8 § 1 mom. Det åligger vägförande, som framför motorfordon eller fordon för dragare,

att vid färd i kurva eller i vägkorsningar eller i branta backar eller där skymmande föremål finnes invid vägbanan nedbringa hastigheten så som vid varje tillfälle behörig hänsyn till trafiksäkerheten kräver;

att vid vändning om gatuhörn eller där körbanan är så hal, att fordonet lätteligen slirar, eller vid passerande av å hållplats stående spårvagn icke använda större hastighet än att fordonet kan stannas så gott som ögonblickligen och under alla omständigheter på en sträcka av högst två meter;

samt att, då fordonet nalkas korsning i samma plan mellan järnväg och väg, nedbringa hastigheten så, att fordonet under alla förhållanden kan stannas på ett betryggande avstånd från närmaste rälssträng.

Beträffande körhastigheten för motorfordon gäller härförutom vad i förordningen om motorfordon m m är stadgat.

8 § 2 mom. Vid vändning om gatuhörn eller i skarpa kurvor eller å platser där stark trafik råder, eller eljest, där behörig hänsyn till trafiksäkerheten så kräver, må velociped icke framföras med högre hastighet än att velocipeden kan bringas att stanna så gott som ögonblickligen och under alla omständigheter på en sträcka av högst två meter.

²¹ a bet s 253

8.6.2 Depch har invändningar mot förslaget

Depch gick emot de sakkunnigas förslag om fri hastighet på landet.

»I motsats till de sakkunniga och jämväl flertalet av dem, som yttrat sig över de sakkunnigas förslag till hastighetsbestämmelser, finner jag tiden ännu inte vara inne för slopande av absoluta hastighetstal för trafiken med vanliga personbilar och motorcyklar å landsbygden. För närvarande synes mig det riktiga vara, att en ej alltför obetydlig höjning av den gällande maximihastigheten företages.» Depch drog gränsen vid 65 km/tim. Något praktiskt behov av högre hastigheter ansåg han inte föreligga. Hans uppfattning grundades i huvudsak på en bedömning av dels de allmänast trafikerade vägarnas beskaffenhet, dels av den allmänna körkulturen. Vägarna ifråga var ännu inte lämpade för fri hastighet ansåg depch, och vad angick trafikulturen var det fortfarande så, att åtskilliga förare inte var tillräckligt försiktiga och hänsynsfulla. Dessutom menade han, att övriga trafikanter till inte ringa antal var mindre väl skickade att möta de faror som en mycket snabb automobiltrafik lätt kunde medföra. Som en ytterligare faktor pekade depch på de ökade svårigheter att övervaka trafiken som en fri hastighet skulle leda till.²²

Beträffande hastigheten inom tätbebyggda samhällen föreslog depch att de sakkunnigas förslag skulle kompletteras med en föreskrift om rätt för vederbörande myndighet att, där trafikförhållandena så medgav, för viss trafikled meddela förordnande om höjning av maximihastigheten till högst 45 km/tim.²³

Detta förslag godkändes av riksdagen.

8.6.3 ALU föreslår en tredje lösning

En tredje uppfattning i frågan om fri hastighet på landet hade ALU.

Utskottet föreslog, att länsstyrelserna skulle ges möjlighet att förordna om fri hastighet på vissa härför lämpade vägar. Detta kunde enligt utskottet vara en lämplig åtgärd för att vinna erfarenheter vid en framtida övergång till fri hastighet.²⁴

Riksdagen gick emellertid i detta fall på samma linje som de sakkunniga, vilket alltså innebar att det blev fri hastighet för bilar och motorcyklar på landet.

²² prop 1930:121 s 79 f

²³ a prop s 80

²⁴ ALU utl 1930:34 s 99

8.6.4 Övervakning av hastighetsföreskrifternas efterlevnad

Beträffande övervakningen av hastighetsföreskrifternas efterlevnad uttalar de sakkunniga bl a, att den visat sig vara förenad med stora svårigheter, och att den torde komma att bli ännu svårare att utöva efter införandet av reglerna om fri hastighet: »Det bleve ju då fråga om att kontrollera icke om en viss hastighet överskridits utan om föraren med hänsyn till samtliga föreliggande omständigheter kunde anses ha åsidosatt trafiksäkerhetens krav eller ej.»²⁵

Krav på införande av särskilda trafikpoliser i varje län hade, enligt de sakkunniga, framförts från flera håll. De sakkunniga erinrar om att frågan om inrättande av särskild trafikpolis torde ligga utanför de sakkunnigas uppdrag, men att de ändå ville anföra följande: Övervakningen hade dittills huvudsakligen avsett överskridandet av maximigränserna. Kontrollen som oftast företagits stickprovsmässigt och merendels förlagts till de ur trafiksäkerhetssynpunkt bästa sträckorna, hade lett till att lagtillämpningen blivit synnerligen ojämn och endast slumpvis träffat dem som i verkligheten var att hänföra till kategorin vårdslösa förare. En sådan kontroll torde ur trafiksäkerhetssynpunkt sakna så gott som all betydelse. Övervakningen borde främst inriktas på att nödig varsamhet iakttogs vid möte och omkörning samt i kurvor, vägkorsningar och andra för trafiken farliga platser: »Övervakandet härav förutsätter emellertid ej blott en kompetens och fackkunskap utan jämväl en omdömesförmåga, som mera sällan torde vara att påräkna hos våra polismän.»²⁶

De sakkunniga satte ringa tilltro till möjligheten att genom polisövervakning uppnå ett noggrant iakttagande av trafikreglerna, åtminstone på landsbygden. Enligt de sakkunnigas mening var det bättre att noga övervaka att körkort endast tilldelades fullt skickade personer och att stränga påföljder stadgades i form av körkortsindragning och straff för de verkligt vårdslösa elementen inom förarkåren.²⁷

Depch pekar också på behovet av övervakning av trafiken, särskilt på landsbygden. Han nämner att det från olika håll krävts inrättande av en särskild trafikpolis eftersom landsfiskalerna och dem underlydande tjänstemän inte kunde hinna med denna övervakning. Depch säger sig emellertid inte vilja förorda en sådan lösning. Det skulle dels bli dyrbart, dels skulle kontrollen ändå inte bli effektiv: »Särskilt den omständigheten att den trafikerande allmänheten snart nog skulle lära sig att igenkänna

²⁵ SOU 1929:16 s 170

²⁶ a bet s 171

²⁷ a st

de tjänstgörande polismännen och deras bilar eller motorcyklar skulle i hög grad minska möjligheten för polisen att uppträda överraskande. Vid trafikkontrollens utövande är uppenbarligen i många fall överraskningsmomentet av största betydelse.» Depch visade på möjligheten att använda reservpolispersonal för dessa uppgifter.²⁸

Depch talar också om hur trafikkontrollen utövats i ett par län där möjligheten att använda reservpolispersonal för trafikkontroll hade utnyttjats. Då och då hade patruller på två personer, inte alltid desamma, skickats ut på olika vägsträckor. Poliserna hade varit civila och kört på motorcyklar som särskilt förhyrts för ändamålet. Metoden hade, enligt vad länsstyrelserna i fråga vitsordat, varit ändamålsenlig och effektiv. Depch rekommenderade länsstyrelserna att använda sig av den i större utsträckning.²⁹

8.7 AKTSAMHET OCH VÅRDSLÖSHET

8.7.1 Aktsamhet

I 1927 års motorfordonssakkunnigas förslag till VTS upptogs i 2 § den allmänna aktsamhetsregeln oförändrad. Den har samma lydelse i 1930 års VTS som i 1923 års. Vissa justeringar gjordes av de speciella reglerna. Bl a gällde detta kravet i § 18 mom 2 MFF att i vissa situationer, t ex när körbanan var hal, föraren ej skulle köra hastigare än att automobilen kunde stannas så gott som ögonblickligen. Det ersattes i 8 § 1 mom VTS med kravet att hastigheten inte fick vara större än att fordonet kunde stannas »så gott som ögonblickligen och under alla omständigheter på en sträcka av högst två meter».

Regeln i 21 § 9 mom MFF om hastighetsanpassning vid smutsigt väglag så att gående som passerar »ej utsättes för onödigt smutsstänk» fick efter förslag av ALU följande lydelse: »Föraren skall vid smutsigt väglag, då gående person passerar, begränsa hastigheten så, att den gående ej onödigtvis utsättes för smutsstänk.»³⁰

8.7.2 Vårdslöshet

När det gällde ansvarsbestämmelserna i VTS föreslog de sakkunniga, att den som bröt mot aktsamhetsregeln i 2 § skulle straffas med böter från

²⁸ prop 1930:121 s 81

²⁹ a prop s 82

³⁰ ALU utl 1930:34 s 100

och med två till och med ettusen kronor. Om omständigheterna var försvårande och förseelsen skett vid framförande av motorfordon skulle fängelse i högst tre månader kunna ådömas enligt förslaget. Regeln om att stadgans ansvarsbestämmelser för överträdelse av 2 § ej skulle tillämpas om förseelsen borde beläggas med strängare straff enligt allmänna strafflagen föreslogs stå kvar.

De sakkunniga föreslog alltså, att, för normalfallen, samma straffskala skulle gälla för alla vägförande. De motiverade detta med att vissa av de förseelser, som kunde begås av annan vägförande än förare av motorfordon torde vara av den art att då gällande straffmaximum för denna kategori, 100 kronor, måste anses alldeles otillräckligt.³¹ För att kunna hålla efter de verkligt vårdslösa elementen inom bilförarkåren ansåg de sakkunniga det nödvändigt att ge möjlighet att ådöma kännbarare straff än böter. De föreslog därför, att fängelse i högst tre månader skulle kunna ådömas förare av motorfordon, då omständigheterna var försvårande.³²

8.7.3 Grov vårdslöshet

Depch anser, att straffmaximum i 16 § VTS, som alltså bl a omfattade brott mot 2 § VTS, vid försvårande omständigheter och då förseelsen skett vid förande av motorfordon, bör vara detsamma som i 41 § 3 mom i MFF. Denna bestämmelse gällde både den, som i den då gällande och i den föreslagna förordningen överträtt hastighetsbestämmelserna och därvid ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom.³³ Straffmaximum föreslogs därför för nämnda fall i VTS bli fängelse i högst ett år. Depch föreslog också att 16 § VTS inte skulle tillämpas, där förseelsen enligt MFF borde beläggas med strängare straff.

I 1930 års VTS kom ansvarsbestämmelsen för den som bröt mot bl a den allmänna aktsamhetsregeln i stadgan att bli böter från och med två till och med ett tusen kronor. Vid försvårande omständigheter och om förseelsen skett vid framförande av motorfordon var straffet fängelse i högst ett år. Om förseelsen medförde strängare straff enligt allmänna strafflagen eller MFF skulle stadgans straffbestämmelse inte användas.

³¹ SOU 1929:16 s 258

³² a bet s 259

³³ prop 1930:121 s 105

9 1934 års lag om straff för vissa brott vid förande av motorfordon

9.1 UPPRÖRD PRESS KRÄVER STRÄNGARE STRAFF MOT VÅRDSLÖSA BILFÖRARE

I den svenska pressen kunde man på hösten 1933 finna inlägg som uttalade stark indignation över vårdslösa bilförare.

I Nya Dagligt Allehanda av den 23 oktober 1933 säger kommunikationsministern bl a: »Vad som alldeles särskilt faller i ögonen äro de många fall, som inträffat på senaste tiden, då bilisten utan vidare lämnar sitt överkörda offer kvar på landsvägen. Många gånger närmar sig detta rena dråpet.»

Svenska Morgonbladet har den 24 oktober 1933 i ett klipp av rubriker om trafikolyckor bl a denna: »Berusade bilbanditer köra ihjäl cyklist och lämna honom kvar. Cykeln hängde med bilen tre kilometer.»

I Social-Demokraten av samma datum kan man läsa: »Nu som så ofta tidigare är det spritbruk i förening med motorfärder som föranleder de flesta morden. Ty mord är det, ingenting annat. ——— Det är förvånansvärt hur lindriga straff domstolarna utmäta åt även notoriska dråpare i motorhuva. ——— All sentimentalitet gent emot bildrullar måste upphöra.»

I en ledare i Nya Dagligt Allehanda den 25 oktober med rubriken Motorterrorn sades: »———. Det är ett missbruk av ord att här tala om *olyckor*; i många fall har vårdslösheten hos föraren varit sådan, att *dråp* är den enda riktiga benämningen.»

9.2 EN PROMEMORIA UPPRÄTTAS INOM KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET

Förhållandena ansågs kräva åtgärder. I en promemoria som utarbetades inom kommunikationsdepartementet föreslogs att straffen för vissa förseelser i MFF och VTS väsentligen skulle skärpas. Det föreslogs också att förseelserna i fråga skulle brytas ut ur de nämnda författningarna och föras till en särskild lag.

I promemorian sägs bl a: »Det torde numera få anses höjt över varje tvivel att icke onykterhet vid ratten är att hänföra till de brott för vilket normalstraffet bör vara fängelse. Såväl den danska som den norska lag-

stiftningen intager numera denna ståndpunkt. Endast vid förmildrande omständigheter kunna där böter ifrågakomma. Införandet av motsvarande bestämmelser i svensk rätt föreslås nu, samtidigt som möjlighet synes böra beredas domstolarna att ådöma straffarbete vid grov vårdslöshet eller visad uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom. I samband därmed föreslås höjning i straffet för det råa och skamliga brott som består i att en förare efter en inträffad kollision eller påkörning likgiltig för andras liv och lidanden försvinner från platsen i hopp om att undgå upptäckt. Även för sistnämnda brott synes normalstraffet böra vara fängelse.»¹ Vidare sägs: »Enär utfärdandet av dessa skärpta straffbestämmelser icke lämpligen synes böra ske i administrativ ordning ha desamma sammanförts i en särskild lag.»²

9.3 PROPOSITION MED FÖRSLAG TILL SÄRSKILD LAG OM STRAFF FÖR VISSA TRAFIKBROTT

I proposition föreslogs en särskild lag om straff för vissa trafikbrott innehållande bestämmelser om ansvar dels i vissa fall för alkoholpåverkade förare, dels för förare som visat grov vårdslöshet eller uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, dels för förare av vissa fordon som smitit efter trafikolycka.³

Depch anser att en revision av gällande bestämmelser till skydd för trafiksäkerheten syntes vara påkallad och att uppmärksamheten därvid framför allt hade riktats på den ödesdigra inverkan som förtäring av spritdrycker i samband med förandet av motorfordon alltjämt utövade i fråga om antalet inträffade trafikolyckor. Han säger att en förtjänstfull, sedan länge bedriven upplysningsverksamhet från enskilda sammanslutningars och pressens sida i ändamål att höja ansvarskänslan hos motorfordonsförarna inte hade åstadkommit det resultat som varit önskvärt. Någon nedgång i frekvensen av de beivrade, svårare trafikförseelser som begåtts under spritens inflytande eller eljest förorsakats av grov vårdslöshet, hade inte konstaterats. Han ansåg, att det torde råda en tämligen enhällig uppfattning om, att de brott det gällde inte kunde förebyggas enbart genom upplysning, utan att denna för att öva åsyftad verkan måste kompletteras med tillräckligt allvarliga straffbud.⁴

¹ Kommunikationsdepartementet Konseljakt 28/2 1934, prop 208. Promemoria s 5.

² a st

³ prop 1934:208

⁴ a prop s 9

Depch säger i annat sammanhang: »Såsom i inledningen antytts hava under senare år inträffat åtskilliga fall då mer eller mindre berusade förare ådagalagt en hänsynslöshet mot andra trafikanter som medfört vådliga följder och i hög grad upprört allmänheten. I samband därmed hava rests krav på väsentligt strängare straff för sådana förare som i onyktert tillstånd eller eljest visade likgiltighet för andra människors liv eller egendom. Kraven på straffskärpning äro emellertid icke att betrakta såsom uttryck för en tillfällig stämning utan torde uppbäras av en bestämd mening om nödvändigheten av att vidtaga allvarliga åtgärder mot dem som på detta sätt äventyra trafiksäkerheten.»⁵

Han fortsätter: »Strängare straffbestämmelser böra enligt min mening ifrågakomma först och främst för de förseelser som avses i 41 § 2 och 3 mom motorfordonsförordningen, dvs då en förare är onykter och då han antingen under alkoholpåverkan eller vid körning med otillåten hastighet ådagalägger grov vårdslöshet eller visar uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom. Därjämte bör straffet höjas för det fall att en förare avviker efter en påkörning utan att lämna den hjälp eller de upplysningar som omständigheterna påkalla. Vid flera, särskilt under senare tid, inträffade påkörningar hava de skyldiga förarna fortsatt sin färd utan att på minsta sätt sörja för offren för deras hänsynslösa framfart. Erfarenheten har visat, att den för dylika förseelser, i vilka ingår ett stort moment av råhet, enligt 16 § vägtrafikstadgan gällande straffskala, som upp-tager i första hand böter och endast vid försvårande omständigheter fängelse, uppenbarligen är för låg för att förhindra utbredningen av detta slag av förseelser.»⁶

Depch säger sig inte tro att införandet av strängare straff enbart skulle leda till att de föreliggande missförhållandena försvunne.

Den upplysningsverksamhet som bedrivits borde energiskt fullföljas, menade han, men åt denna borde erforderligt eftertryck ges i form av strängare straff: »Förekomsten av spritpåverkade eller eljest hänsynslösa motorfordonsförare innebär en så allvarlig fara för trafiken på vägar och gator, att inga medel få lämnas oförsökta då det gäller att avlägsna denna fara.»⁷

Depch säger sig dela uppfattningen att villkorlig dom som regel ej lämpar sig vid grövre trafikförseelser. Han förmodar, att domstolarna med urskillning skulle använda den möjligheten.⁸

⁵ a prop s 42 f

⁶ a prop s 43

⁷ a st

⁸ a prop s 45

Beträffande frågan om de skärpta bestämmelserna skulle bibehållas i MFF och VTS eller sammanföras i en särskild lag uttalade depch, att vissa praktiska skäl talade för att bestämmelserna rörande motorfordonstrafiken samlades i så få författningar som möjligt. Han fortsätter: »Emellertid kunna invändningar givetvis göras mot att Kungl. Maj:t i administrativ väg, om än efter riksdagens hörande, utfärdar så stränga straffbestämmelser, som de vilka här ifrågasatts. ———» Depch erinrade också om att frågan diskuterats år 1930 i samband med att förslagen till MFF och VTS behandlades. Han finner det, med hänsyn till att straffarbete synes böra upptas i straffsatsen för vissa av brotten, vara riktigast att de ifrågasatta skärpta straffbestämmelserna antogs enligt den ordning som var stadgad i § 37 i regeringsformen.⁹

Det föreslogs också vissa andra ändringar i MFF och VTS. Dessa gällde bl a skärpningar i kompetenskraven.

Den slutligt antagna lagen hade följande lydelse av de tre första paragraferna.

1 § Förer den, som är så påverkad av starka drycker att han kan antagas icke äga nödigt herravälde över sina handlingar, automobil, motorcykel varom i 34 § motorfordonsförordningen sägs eller traktortåg, straffes med fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna äro mildrande, med dagsböter, dock ej under tio.

2 § Har någon vid förande av fordon som i 1 § avses varit så påverkad av starka drycker som där sägs eller överskridit medgiven hastighet, och har han därvid ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, dömes till fängelse eller straffarbete i högst ett år.

3 § Har förare av fordon varom i 1 § sägs vid sammanstötning, påkörning eller annan därmed jämförlig händelse avlägsnat sig från platsen, innan de åtgärder vidtagits vartill händelsen skäligen bort föranleda, eller undandragit sig att uppgiva namn och hemvist eller lämna övriga upplysningar om händelsen, vare straffet fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna äro mildrande, dagsböter.

9.4 GROV VÅRDSLÖSHET

1934 års lag innehåller ingen allmän bestämmelse om ansvar för vårdslöshet i trafik. Däremot stadgas i 2 § ansvar för den som ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egen-

⁹ a prop s 43

dom dels vid hastighetsöverträdelser, dels under sådan alkoholpåverkan som sägs i 1 § av lagen.

De skäl som anförts för denna bestämmelse har tidigare redovisats. Motsvarande regler fanns tidigare i 41 § 3 mom MFF. En generellare straffskärpningsbestämmelse fanns i VTS. Där stadgades i 16 § 2 mom dagsböter för överträdelse av stadgandet om aktsamhet i 2 § VTS. Om omständigheterna var försvårande och förseelsen skett vid framförande av motorfordon kunde fängelse i högst ett år ådömas. Den bestämmelsen kvarstod också efter 1934 års lagstiftning.

Bestämmelsen i VTS att straff inte skulle utmätas efter stadgan om förseelsen medförde strängare straff enligt allmänna strafflagen eller MFF utgick i samband med 1934 års lagstiftning.

När det gällde frågan om konkurrens mellan den nya lagens bestämmelser och allmänna strafflagen säger depch: »Då de straffbara handlingar som upptagits i den föreslagna lagen icke längre hava karaktär av polisförseelser utan i straffhänseende jämföras med brott som upptagas i allmänna strafflagen, anser jag riktigast att bestämmelserna i den nya lagen icke behandlas såsom subsidiära i förhållande till allmänna strafflagen. Den i 4 § i utkastet upptagna bestämmelsen att straff enligt nya lagen ej skulle tillämpas där förseelsen enligt allmänna strafflagen vore belagd med strängare straff läser alltså böra utgå.»¹⁰ Härav följde, säger depch, att de frågor som kunde uppkomma i anledning av sammanträffande av brott enligt den nya lagen och allmänna strafflagen, skulle bedömas på samma sätt som om bestämmelsen i förstnämnda lag tillhörde strafflagen. För konkurrensfrågornas avgörande var sålunda reglerna i 4 kap SL gällande.¹¹

¹⁰ a prop s 45

¹¹ a st

10 1936 års Motorfordonsförordning och Vägtrafikstadga

10.1 ALLMÄNNA UTGÅNGSPUNKTER

År 1934 tillkallades särskilda sakkunniga för att utreda vissa spörsmål på motorfordonstrafikens område. De antog benämningen 1934 års vägtrafiksakkunniga.

De sakkunniga ansåg att MFF:s och VTS:s systematiska uppställning inte var rationell. Särskilt MFF led av en viss svåröverskådlighet, menade de. Detta syntes dem särskilt beklagligt, eftersom det var fråga om bestämmelser, som i sällspord grad skulle vara tillgängliga för gemene man. De sakkunniga föreslog en ny uppdelning av bestämmelserna, såväl mellan MFF och VTS som inom vardera av dessa författningar.¹

Depch instämde och fann det angeläget, att författningarna, som skulle tillämpas av den stora allmänheten i det dagliga livet, uppställdes och avfattades »i möjligaste mån lättfattligt och överskådligt, även om därav följer en viss utförlighet, som måhända eljest kunnat undvikas.»²

VTS erhöi i de sakkunnigas förslag en vidgad omfattning, enär de sakkunniga ansåg det lämpligt att i stadgan föra samman alla bestämmelser som vägfärande av olika kategorier hade att iakttaga under färd, alltså inte bara trafikregler i egentlig mening utan exempelvis också hastighetsbestämmelser. De sakkunniga ansåg det därför erforderligt att i VTS införa åtskilliga definitioner som inte var upptagna i den gällande VTS. De flesta av dessa fanns visserligen i förslaget till MFF, men de sakkunniga ansåg det vara att föredraga att upprepa desamma i VTS framför att »onödigtvis» införa hänvisningar mellan de båda författningarna.

10.2 RÖSTER I RIKSDAGEN

Förhållandet mellan olika kategorier av vägfärande belystes när riksdagen behandlade förslagen. Detta skedde på ett särskilt engagerande sätt i första

¹ SOU 1935:23

² prop 1936:213 s 45

kammaren när den gamla frågan om förande av lykta på hästfordon kom upp.³

I den gällande VTS stadgades i 5 § att länsstyrelse beträffande viss väg med livlig trafik måtte förordna att å med dragare förspänt fordon, som under mörker framfördes å vägen, eller å dess dragare skulle föras antingen tänd lykta eller reflexanordning. Vägtrafiksakkunniga hade nu föreslagit att om med dragare förspänt fordon framfördes på allmän väg under mörker skulle å fordonet eller dragaren föras tänd lykta eller reflexanordning. Propositionen hade ett likartat förslag. ALU yttrade att strängare bestämmelser än enligt gällande stadga inte borde förekomma. I en reservation yrkade herr Lindhagen (s) att ALU bort föreslå riksdagen att uttala att någon skyldighet överhuvud taget icke borde föreligga att föra lykta eller reflexanordningar å med dragare förspänt fordon. I kammaren motiverade han sin reservation: »Bilisternas krav på denna punkt är såsom i andra fall icke tillkommet för att skydda andra vägfärande, utan för att bilarna skola få köra fort och gentilt och slippa se sig för. Sedan kommer man väl och vill, att vi fotgängare skola ha en lykta på ryggen och en på bröstet, vilket väl i bilarnes nyssnämnda intresse vore ännu mer påkallat.»⁴

Herr Nylander (h): »Jag vill inte taga upp någon lång debatt om detta, men jag beklagar, att det inte ännu har gått upp för kammarens ledamöter och för den stora allmänheten vilket skydd det är för alla dem, som måste färdas med hästskjutsar, att på sina fordon använda dylika reflexglas. ——— Jag tycker, att det är mycket sorgligt, att inte utskottet har kunnat lyfta sig till litet mera känsla för trafiksäkerheten. ——— Jag tänker inte här framställa något yrkande, då det inte finnes någon enda, som har varit saklig nog att följa departementschefen och de sakkunniga på denna punkt. Jag har endast velat beklaga den oerhörda efterblivenhet och brist på känsla för utveckling, som utskottet har visat, och som jag kan förstå, att även kammaren kommer att nu i dag visa.»⁵

Herr Branting (s): »Då jag under min erfarenhet som praktiserande jurist sett en del fall, där svåra trafikolyckor inträffat tydligen på grund av avsaknad av sådana belysningsanordningar, som här äro i fråga, har jag för min del ganska svårt att intaga den passiva hållning, som man nu förutsätter. Jag vill i stället tillåta mig framställa yrkande om bifall till paragrafen i den lydelse den har enligt Kungl. Maj:ts förslag. ———»⁶

³ Frågan diskuterades ingående redan inför 1923 års lagstiftning. Se FK protokoll 1923:43:13 ff

⁴ FK protokoll 1936:46 s 115 f

⁵ a protokoll s 116

⁶ a protokoll s 117

Herr Sederholm (h): »——. Jag skulle emellertid inte säga så mycket om det, om det verkligen vore anledning att, som den föregående talaren här gjort, påstå, att trafikolyckor ofta uppstå av denna anledning. Jag har som landshövding haft tillfälle att göra en undersökning. Jag skickade ut cirkulär till alla polismyndigheter, landsfogdar osv med förfrågan huruvida under deras tjänstetid något fall inträffat, där en trafikolycka kunde sättas i samband med det förhållandet, att man inte var skyldig att föra ljus, och ingen sådan polisman kunde uppgiva något sådant fall inom Södermanlands län. Om nu herr Branting råkat få något eller några fall så tror jag, att det är ett ganska enastående fall, och jag tror inte att den fara, som herr Nylander här talade om, alls är så stor, som man velat förespegla, att den skulle vara . . .»⁷

Herr Statsrådet Leo (s): »——. Jag vill dock för min rent personliga del säga, att jag överhuvud taget icke förstår hur någon människa, gående eller åkande, i dessa tider vågar sig ut på en landsväg i mörkret utan att vara försedd med en reflexanordning, som kan varna bilisterna, och jag tycker det skulle ligga i vars och ens eget intresse att vara med om genomförandet av den enkla och billigt verkställda säkerhetsanordning, som föreslås i Kungl. Maj:ts proposition.»⁸

Herr Lindhagen (s): »——. Det är nog så, som landshövdingen i Södermanlands län sade, att det måste vara mycket sällan som det blir olyckor av den här anledningen. Herr Brantings fall var kanske det enda, ty så många lära väl inte ha förekommit på den advokatbyrån, men nu har det redan blivit pluralis, och hålla vi på en stund så blir det snart hundra. Var det ett fall Branting, eller var det flera? Det var nog bara ett fall, och vad olyckan bestod i vet jag inte heller, men det var väl en vagn, som skadades eller en bil, som skadades. ——— En fotgängare har bara sin lilla kropp, som kan skydda honom, men den, som kör ett fordon eller en vagn, honom skyddar vagnen, och till och med den, som drar en dragkärra, har genom kärran bättre skydd än en fotgängare. Det fordras väl då, om Nylander har medkänsla för människorna eller om det inte bara är det förargliga, att bilen inte får hålla sin fart såsom vägarnas konung, att fotgängarna ha en lykta på bröstet och en på ryggen när de gå. ———»⁹

Herr Henriksson (h): »——. Herr Nylander borde ha kommit med det förslaget också, att fotgängare skola ha en röd lykta bak och vitt sken framtill. Det var på stora landsvägen mellan Landskrona och Malmö ett

⁷ a st

⁸ a protokoll s 118

⁹ a protokoll s 118 f

par lantbrukare, som stodo och resonerade på gångbanan. Det kom en bil i full fart, och stänkskärmen tog dem och kastade dem flera meter utåt marken. Den ene dog tvärt, och om den andre vet jag inte, om han blev vid liv. Sådant händer mycket ofta. Nu beror det på om herr Nylander har större ömhet om bilarna, ty om de taga törn mot en lastvagn kommer det att märkas. När de däremot köra över en människa så skadar det inte bilen. Det är bara människan, som får släppa livet till. För min del tycker jag, att det är lika nödvändigt, att man säger att gående skola vara klädda i sådana lyktor som hästfordonen. ———»¹⁰

Herr Englund (s): »——. Herr Lindhagens hållning till den här frågan är ju grundad på ett personlighetskomplex, som kan hänföras till en viss för honom beklaglig erfarenhet, men att den erfarenheten skall generaliseras i alla sammanhang på det sätt, som här skett, kan jag icke anse vara riktigt.¹¹ ——— Herr Nylander, som är bilexpert och en verklig auktoritet på detta område och vars ord alltså bör tillmätas en avgörande betydelse, framhåller också att det är ett ganska billigt krav att en vägförande skall markera sin närvaro. Man viftar inte bort detta genom att skämtsamt tala om att fotgängarne skola ha lykta både fram och bak. Det är inte där om frågan rör sig, och man skall inte försöka att fullständigt osakligt skämta bort en allvarlig sak. ———»¹²

Herr Colleen (h): »Jag skall väl också vittna litet i denna sak i egen-skap av gammal domare. Jag har de senare åren haft åtminstone tre fall då hästskjutsar blivit påkörda av automobiler. Det yttrades här mera skämtsamt, att man kanske skall begära att fotgängare nu också skola för-ses med reflexljus eller lykta, men jag tycker inte det skulle vara så för-färligt märkvärdigt om det bestämdes. Ty en människa som är rädd om livet ger sig inte ut i mörkret på en av bilar mycket befaren väg utan att tänka sig för hur hon skall skydda sig. Det kan hon mycket lätt göra med

¹⁰ a protokoll s 119

¹¹ Efter en trafikolycka där Lindhagen hade påkörts av en bil, åtalades han, för att han icke hade visat nödig aktsamhet. Han frikändes i RR men fälldes i HovR. (Se ALU utl 1936:55 s 149.) Lindhagen ingav i första kammaren en motion med yrkande att KM:t ville överväga och föreslå riksdagen ett återställande av vägfreden i landet genom tillrättaläggande medelst lag och samhällelig kultur av motorfordonens privilegier och fotgängarnes rättslösheter. (FK motion 1935:21 och 1935:275).

Motionen överlämnades till FLU, som ansåg sig böra förorda ett övervägande huruvida straffbudet icke borde jämkas beträffande fotgängare. Utskottet hemställde att riksdagen skulle hos Kungl. Maj:t anhålla om skyndsam utredning bl a i fråga om lagstiftning rörande trafiksäkerhet, straffbestämmelser m m. Riksdagen avvisade hemställan. (FLU utl 1935:36)

¹² a protokoll s 119 f

ett reflexljus fram och ett bak. Så det är som sagt inte så mycket att skämta med. Det kanske inte behövs i denna tid ty, som en chaufför sade: 'Gud ske lov, att damerna ha korta kjolar igen, så att man ser de ljusa benen!' Det tyckte han var en välsignelse och det är nog så med många, många chaufförer. Men om kjolarna bli längre igen får man kanske fundera på att sätta på dem reflexljus. —»¹³

Stadgandet fick slutligen följande lydelse i berörda delar: »Därest sådant finnes av behovet uppenbarligen påkallat må länsstyrelsen beträffande viss väg med livlig trafik förordna, att med dragare förspänt fordon som under mörker framföres å vägen, eller å dess dragare skall föras antingen en eller flera lyktor — eller ock reflexanordningar.»

10.3 HÖGER- ELLER VÄNSTERTRAFIK?

Vägtrafiksakkunniga kommer med en del nya synpunkter när det gäller frågan om höger- eller vänstertrafik: »Först må konstateras, att högerregeln näppeligen i och för sig kan anses äga företräde framför vänsterregeln. Snarare torde det med ett visst fog kunna göras gällande att sist avsedda regel såtillvida kan synas vara mera naturlig som densamma bäst torde svara mot de förutsättningar och anlag, vilka stå i samband med den så gott som allmänt rådande högerhäntheten. Detta förhållande torde även i sin mån kunna tjäna som förklaring till att åtminstone i vårt land sedan gammalt tillämpats vänstertrafik. Vid en sådan trafikregel kommer på- och avstigning av fordon regelmässigt att ske på fordonets vänstra sida, varvid — och detta gäller icke minst vid på- och avstigning av spårvagn — höger hand i allmänhet bäst torde komma till hjälp.»¹⁴

De sakkunniga förordade en övergång till högertrafik då de ansåg att det viktigaste argumentet var att enhetliga regler mellan olika länder i detta avseende var att föredraga och att det inte fanns något hopp att de länder som tillämpade högertrafik skulle övergå till vårt system.¹⁵

Övergången till högertrafik skulle enligt de sakkunnigas mening kunna ske den 1 jan 1938.¹⁶

¹³ a protokoll s 121

¹⁴ SOU 1935:23 s 126 f

¹⁵ a bet s 127 f

¹⁶ a bet s 131

10.4 HASTIGHET

10.4.1 De sakkunniga om maximihastigheter, allmänna och speciella regler om hastighetsanpassning

De sakkunniga ansåg att erfarenheterna, när det gällde medgivandet av fri hastighet på landsbygden för personbilar, visat att det varit ett steg i rätt riktning. Någon begränsning därvidlag ansågs därför inte böra komma ifråga.¹⁷

När det gällde den stadgade hastighetsbegränsningen inom tätbebyggt område till 35 km/tim för personbilar ansåg de sakkunniga bestämmelsen onödigt restriktiv. De föreslog att den skulle sättas vid 50 km/tim .

Den allmänna hastighetsbestämmelsen upptogs i 3 § i förslaget till ny VTS. Den motsvarade 18 § 1 mom i då gällande MFF och 8 § 1 mom i VTS.

Bestämmelsen att fordon ingenstades måtte framföras med större hastighet än att fordonet under alla omständigheter kunde stannas innan en tredjedel av framförvarande överskådliga och fria delen av körbanan tillryggalagts, upptogs icke i de sakkunnigas förslag. Skälet var, att de sakkunniga ansåg, att en dylik bestämmelse dels lämnade rum för tveksamhet vid tillämpningen, då det kunde vara vanskligt för en förare att i varje ögonblick ha klart för sig vad som utgjorde en tredjedel av den framförvarande överskådliga och fria delen av körbanan, dels vägens beskaffenhet eller andra särskilda omständigheter kunde göra det omöjligt att stanna fordonet på den angivna vägsträckan. De sakkunniga ansåg att inga betänkligheter behövde hysas mot att ta bort bestämmelsen då det under alla förhållanden ålåg vägförande att anpassa hastigheten med hänsyn till vad trafiksäkerheten krävde och nödig försiktighet bjöd.¹⁸

Som en närmare utveckling av vad som gällde enligt den sistnämnda, allmänna regeln upptogs i viss anslutning till bestämmelserna i 8 § i den gällande stadgan och till den i prop 1935:171 föreslagna avfattningen av denna paragraf, föreskrifter att hastigheten för särskilda fall, såsom vid färd i kurva och gatu- eller annan vägkorsning skulle i god tid nedbringas till vad omständigheterna betingade.¹⁹

¹⁷ a bet s 172

¹⁸ a bet s 123

¹⁹ a st

10.4.2 Depch har invändningar mot förslaget

Depch förordar att maximihastigheten inom tätbebyggt område sätts till 40 km/tim, dock att, som i gällande stadga, rätt borde ges vederbörande myndighet att, där trafikförhållandena medgäve det, meddela förordnande om viss höjning av maximihastigheten för personbilar, dock icke till mer än 50 km/tim.

Depch anser, att också önskemålen om höjd maximihastighet för omnibussar och lastautomobiler borde kunna tillgodoses genom att för alla slag av dylika fordon maximihastigheten utom tätbebyggt område sattes vid 50 km/tim i stället för vid då gällande 30–40 km/tim.

10.4.3 ALU föreslår en tredje lösning

ALU hade fått en så positiv inställning till fri hastighet att det inte ville ha bestämda maximigränser ens inom tätbebyggt område.

ALU hade följande att säga: »Varje bestämmelse, som åsyftar att ge en i siffror angiven hastighetsgräns, kan komma att i viss mån förtaga effekten av de grundläggande bestämmelser om aktsamhet, vilka återfinnas i 2 och 3 §§ av förslaget till vägtrafikstadga. — De grundläggande föreskrifterna i 2 och 3 §§ förslaget till vägtrafikstadga erbjuda ett säkrare skydd mot äventyrlig hastighet än fixerade hastighetsgränser. — Erfarenheterna från de år, då den fria hastigheten varit medgiven å landsbygden i allmänhet, tala för att ett slopande av bestämda hastighetsgränser under särskilda förhållanden kan komma att ha för trafiksäkerheten gynnsamma följder. Utskottet finner därför övervägande skäl tala för att några föreskrifter om högsta medgivna hastigheter icke böra meddelas för personautomobiler, motorcyklar och lättviktsmotorcyklar för färd inom tätbebyggt område.»²⁰

Beträffande bussar och lastbilar anser ALU att det inte finns lika starka skäl att medge fri hastighet, bl a därför att dessa fordon på grund av sin större tyngd inte lika smidigt kan anpassas efter vad trafikförhållandena kräver och för att de också om de framförs med hög hastighet framkallar en allvarligare fara för olycksfall än mindre fordon.

När det gällde den allmänna regeln i 3 § föreslog ALU att uttrycket »fordonet omedelbart kan stannas» skulle bytas ut mot »fordonet så gott som omedelbart kan stannas».²¹

ALU anmärkte att om dess förslag antogs härav följde, att länsstyrelserna och polismyndigheterna i större antal fall än förut finge anledning

²⁰ ALU utl 1936:55 s 123

²¹ a utl s 88

använda sin rätt enligt 12 § 1 mom i förslaget, att för vissa vägar utfärda föreskrifter som inskränkte hastighetsgränsen.

Efter sammanjämkning i kamrarna antog riksdagen utskottets förslag.

10.5 Aktsamhet och vårdslöshet

Den allmänna aktsamhetsregeln i 2 § VTS gällde också för gående. Det hade i praxis förekommit att gående fällts till ansvar för överträdelse av regeln. Vägtrafiksakkunniga fann inte anledning att föreslå någon ändring av de nämnda bestämmelserna: »De sakkunniga anse det i berört avseende vara oundgängligt för vinnande av ordning och reda i trafiken och för främjande av trafiksäkerheten att samtliga kategorier av vägfarande, alltså även gående hjälpas åt och visa varandra ömsesidig hänsyn.»²²

Straffskärpningsregeln för motorfordonsförare som överträtt bl a 2 § kvarstod och var placerad i 38 § 1 mom.

²² SOU 1935:23 s 122

11 Högertrafikkommitténs förslag 1940 om införande av högertrafik

I ett betänkande förordade högertrafikkommittén att — därest ej ur statsfinansiella synpunkter eller av andra skäl, som undandroge sig kommitténs bedömande, hinder mötte — beslut skulle utan uppskov fattas om införande av högertrafik.¹

Regeringens inställning framfördes av chefen för kommunikationsdepartementet, herr Statsrådet Andersson (fp) i en riksdagsdebatt: regeringen hade inte principiellt fattat ståndpunkt i frågan men ansåg det oundgängligen nödvändigt att vänta med sitt ståndpunktstagande till dess det framtida läget kunde överblickas bättre.²

¹ SOU 1940:30

² AK protokoll 1941:22 s 100 f

12 Principbetänkande i trafiksäkerhetsfrågan 1940

12.1 ALLMÄNNA UTGÅNGSPUNKTER

Chefen för kommunikationsdepartementet tillkallade den 11 dec 1936 tre sakkunniga för att verkställa utredning rörande trafikolyckornas orsaker samt avgiva de förslag, vartill utredningen kunde giva anledning.

De sakkunniga antog namnet 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten. I skrivelse den 21 febr 1939 till chefen för kommunikationsdepartementet, anförde de sakkunniga att deras arbete fortskridit så långt, att ett bearbetat utredningsmaterial förelåg beträffande en serie olika frågor. De ansåg att arbetet i fortsättningen borde bedrivas under annan form än som hittills skett. De hemställde därför om entledigande från uppdraget. Anhållan bifölls och det uppdrogs åt de sakkunnigas sekreterare, Lode Wistrand, att som särskild utredningsman inom departementet biträda med fortsatt utredning rörande trafikolyckornas orsaker.¹

I skrivelsen anförde de sakkunniga bl a också, att vid en blivande revision av VTS borde övervägas huruvida straff borde följa »på sådana trafikförseelser, där den felande — fordonsförare eller fotgängare — icke ådagalagt vårdslöshet i egentlig mening utan allenast i en plötsligt uppkommen situation, trots de bästa föresatser gjort sig skyldig till en felbedömning, som i betraktande av den mänskliga ofullkomligheten varit fullt förklarlig och oundviklig.»²

Utredningsmannen framhåller, att en revision av MFF och VTS syntes vara påkallad ur åtskilliga synpunkter.³ Den mest angelägna uppgiften anser han vara att åstadkomma större ordning och reda i författningarnas systematiska uppställning och fördelningen dem emellan av de olika bestämmelserna. Det var också viktigt, ansåg han, att MFF och VTS framträdde i enkel och överskådlig form, då de ju i mycket stor utsträckning måste läsas och tillämpas av menige man. Han ansåg att de båda författningarna i detta hänseende måste betecknas som i högsta grad otillfredsställande, i synnerhet efter 1936 års revision.⁴

¹ SOU 1940:33 s Vf

² a bet s 108

³ a bet s 94

⁴ a bet s 94 f

Utredningsmannen tänkte sig, att önskemålet om en populärt avfattad VTS skulle kunna uppfyllas genom att de grundläggande bestämmelserna sammanfattades i ett tiotal korta regler, som skulle kunna upptas i lika många paragrafer. Dessa mera generella regler skulle sedan kompletteras genom detaljerade råd till trafikanterna, upptagna under varje paragraf i form av officiella anvisningar av samma art som de som lämnades i bl a kommunalskattelagen.⁵ Han exemplifierar genom att säga, att regeln i 2 § VTS, om skyldigheten att iakttaga all den omsorg och varsamhet som betingas av omständigheterna, skulle kunna behållas, möjligen i något modifierad form. Det vore nämligen förklarligt, säger han, om såväl domstolar som trafikanter inför de allmänna ordalag som bestämmelsen var avfattad i, frågade sig: »Vad är det?» och »Huru sker det?». Svar på dessa frågor skulle lämnas i anvisningarna och skulle vara avfattade på ett enkelt och lättfattligt språk. Det skulle också framgå hur det gick till att iakttaga omsorg och varsamhet i olika förekommande fall.⁶

12.2 SKARP KRITIK MOT KRIMINALISERINGEN AV TRAFIKOLYCKOR

Utredningsmannen har också synpunkter på vad han kallar »trafikolyckornas kriminalisering». Han säger bl a: »Bland de straffade trafikanterna befinna sig ett stort antal personer som varit delaktiga i trafikolyckor. Det synes av någon anledning ha kommit att ingå i det allmänna medvetandet, att en trafikolycka — i motsats till andra olyckshändelser, t ex ett olycksfall i arbete — i regel är att betrakta och behandla såsom ett brott. Vid utredningen av en inträffad trafikolycka inriktar sig vederbörande polisman framför allt på att utreda vilken av de i olyckan delaktiga trafikanterna, som varit vållande till olyckan. Att den ene eller andre av trafikanterna verkligen varit vållande förutsättes tydligen oftast såsom självklart. Samma uppfattning kommer till uttryck i tidningarnas notiser i dylika ämnen. Det heter där t ex med en vanlig fras, att 'då utredningen icke är avslutad, har det ännu ej klarlagts, huruvida bilföraren eller fotgängaren varit vållande till olyckan'. Vid en dikeskörning synes skuldfrågan i allmänhet vara klar: då endast en trafikant varit delaktig i olyckan, måste denne enligt den gängse uppfattningen anses såsom vållande. Vid närmare eftertanke och i belysningen av den framställning av problemet, som lämnats här ovan, borde det bli klart att den nu refererade uppfattningen om varje trafikolycka såsom ett brott i själva verket är orimlig.

⁵ a bet s 105

⁶ a st

En liknande princip är helt okänd på andra områden. En arbetare som råkat ut för ett olycksfall i arbetet blir icke åtalad och bestraffad, även om han, liksom den dikeskörande bilisten, säkerligen på grund av sin mänskliga ofullkomlighet icke iakttagit *all* den omsorg och varsamhet som till förekommande av olycksfall betingats av omständigheterna. På trafikolyckornas område tillämpas emellertid en genomförd kriminalisering. Lyckligtvis företer rättskipningen likväl vissa inkonsekvenser. Trots att vägtrafikstadgans straffsanktionerade bestämmelse om skyldighet att förekomma olycksfall gäller för *samtliga* vägfarande är det sålunda ännu icke vanligt att döma cyklist, som kört omkull eller fotgängare som halkat och fallit.»⁷

Han säger vidare: »Bland de straffade 'brottslingarna' befinna sig personer av alla åldrar och samhällsklasser. Närmare uppgifter i detta hänseende, vilka torde erbjuda åtskilligt av intresse, komma att framläggas i det blivande specialbetänkandet angående vägtrafikstadgans revision.»⁸ Här må nämnas, att bland de dömda brottslingarna från de senaste åren befinner sig en gumma i 80-årsåldern, vars brott bestod i att hon vid nedstignandet från en trottoar icke observerat en annalkande bil utan blivit påkörd och svårt skadad. I raden av straffade trafikanter finner man jämväl en statsminister, som genom domstols lagakraftvunna utslag ådömts dagsböter för ovarsamt framförande av automobil änskönt han i övrigt ingalunda gjort sig känd för oförsiktighet.

Syftet med trafikolyckornas kriminalisering har otvivelaktigt varit det allra bästa, nämligen att förbättra de felande trafikanterna. Man har med andra ord genom bestraffningarna velat förmå bilisterna att 'köra försiktigt' och fotgängarna att 'se upp'. Dessvärre torde det numera bliva alltmer klart, att trafikanternas förseelser i det stora flertalet fall nära sammanhänger med deras iakttagelseförmåga, uppmärksamhet, reaktionshastighet och andra psykofysiska faktorer, vilka med all säkerhet icke kunna förbättras genom åtal, domar och straff. Med hänsyn härtill torde det utan överdrift kunna sägas att kriminaliseringen av trafikolyckorna utgör det trubbigaste och mest otjänliga av de vapen som kommit till användning i kampen mot dessa olyckor. ——— Det torde icke i längden kunna bestridas att de senaste årtiondenas utomordentligt långt drivna kriminalisering av trafikolyckorna inneburit ett juridiskt missgrepp av jättelika proportioner. Det må vara tillåtet att uttala den förhoppningen, att framtidens jurister kommer att betrakta vår nuvarande rättspraxis på detta

⁷ a bet s 105 ff

⁸ Något sådant betänkande framlades aldrig. Se SOU 1944:18 s 30

område med något av samma förvåning, varmed en nutida jurist tager del av svenska domstolars ännu blott 250 år gamla protokoll och utslag i häx- och trolldomsprocesser.

Självfallet har den oerhörda brottslighet, som blivit en följd av trafikolyckornas kriminalisering medfört en synnerligen stark ökning av polismyndigheternas och domstolarnas arbetsbörda och härmed även krävt mycket betydande kostnader. Icke desto mindre måste det konstateras, att detta arbete och dessa kostnader varit till ytterst ringa gagn för trafik-säkerheten.»⁹

⁹ a bet s 107 f

13 Ändring av 1934 års lag 1941

13.1 INFÖRANDE AV PROMILLEGRÄNSER I 1 §

I en framställning till Konungen tog JO upp frågan om fastställande av viss, med hänsyn till alkoholhalten i blodet bestämd gräns, vid vilken förare av motorfordon skulle anses vara i lagens mening påverkad av starka drycker.¹ JO ansåg att en sådan gräns skulle fastställas. Han framlade frågan till Kungl. Maj:ts prövning. Efter remissbehandling av skrivelsen tillkallades år 1939 en utredningsman för att inom kommunikationsdepartementet verkställa en utredning rörande lämpligheten av en ny brottsbestämning för framförandet av motorfordon i alkoholpåverkat tillstånd. Han avgav förslag i ämnet år 1940.² På grundval av utredningen upprättades ett departementsförslag som antogs av riksdagen.³ Detta innebar att 1 § i 1934 års lag fick följande ändrade lydelse:

1 mom. Den, som vid förande av automobil, motorcykel eller traktortåg varit så påverkad av starka drycker, att det kan antagas, att han icke på betryggande sätt kunnat föra fordonet, straffas med fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna äro mildrande, med dagsböter, dock ej under tjugufem.

Hade föraren en alkoholkoncentration i blodet av 1,5 promille eller däröver, skall han anses hava varit så påverkad av starka drycker, som i första stycket avses.

2 mom. Är det ej styrkt, att föraren var så påverkad, som i 1 mom första stycket sägs, men uppgick alkoholkoncentrationen i hans blod till 0,8 men ej till 1,5 promille, skall han straffas med dagsböter, lägst tio, eller fängelse i högst sex månader.⁴

¹ JO:s ämbetsberättelse 1939 s 206 ff

² SOU 1940:17

³ prop 1941:159

⁴ den undre promillegränsen sänktes år 1957 till 0,5

13.2 ANSVAR FÖR VÅRDSLÖSHET AV PÅVERKADE FORDONSFÖRARE

I sitt yttrande över utredningsmannens förslag framhöll Svea Hovrätt önskvärdheten av att till behandling ta upp frågan om straff för motorförare, som var påverkad av andra hetsande eller bedövande medel än alkohol, eller som eljest befann sig i sådant tillstånd att han var olämplig för sin uppgift.⁵

Depch menar att tillräckligt skydd mot trafikförseelser i sådana fall kunde vinnas genom tillämpning av 2 och 38 §§ VTS. Han hade samma uppfattning, när det gällde kravet att förande i alkoholpåverkat tillstånd av andra fordon än automobil, motorcykel eller traktortåg, borde särskilt bestraffas.⁶

13.3 FÖLJDÄNDRING AV 2 §

2 § i 1934 års lag fick också ändrad lydelse 1941. När det gällde ansvar i 2 § för påverkade förare hänvisades ju i paragrafen till 1 § när det gällde påverkan. Eftersom 1 § ändrades till att omfatta flera påverkansgrader än tidigare var frågan om också 2 § skulle avse dessa nya fall. Utredningsmannen svarade ja på den frågan.⁷ Hans förslag till lydelse av paragrafen överensstämmer med dess slutliga lydelse: »Har någon vid förande av automobil, motorcykel eller traktortåg gjort sig skyldig till brott mot 1 § eller överskridit medgiven hastighet, och har han därvid ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar ligkiltighet för andra människors liv eller egendom, dömes till fängelse eller straffarbete i högst ett år.»

⁵ a prop s 29 f

⁶ a prop s 40

⁷ SOU 1940:17 s 85 f

14 Förslag till ändring av Vägtrafikstadgan 1944

14.1 ALLMÄNNA UTGÅNGSPUNKTER

30 juni 1943 tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet en särskild utredningsman för att inom departementet biträda bl a med utredning och avgivande av förslag i fråga om revision av gällande VTS.

Utredningsmannen konstaterar att bl a ökningen av trafiken, som delvis var betingad av den oerhörda ökningen av cykeltrafiken, medfört nya trafikproblem och blottat vissa brister i vägtrafikstadgan. Detta gällde särskilt reglerna för gående och cyklister, vilka, som utredningsmannen påpekar, »icke tidigare dominerat i trafiken såsom nu».¹

Beträffande det krav som under åren ställts att VTS skulle utformas så att den lätt kunde förstås av gemene man, säger utredningsmannen, att detta kan låta bestickande eftersom trafikreglerna rör varje människa och därför måste läras in av var och en. Han fortsätter: »Men man måste dock starkt ifrågasätta, huruvida också vägtrafikstadgan verkligen läses av menige man. De flesta lära sig trafikreglerna av andra, t ex i skolan etc. De, som innehava körkort, hava i regel genomgått körskola och lärt sig trafikreglerna där. Ett oavvisligt krav på en vägtrafikstadga är emellertid, att den erhåller en sådan form, att den kan ligga till grund för domstolarnas bedömande av trafikförseelser. Detta hindrar en alltför populär avfattning av stadgan.»

Utredningsmannen medger, att VTS företedde stora brister rent stilistiskt och att den till en del innehöll onödiga föreskrifter. En viss koncentration av den torde därför böra eftersträvas, säger han, liksom en genomgående enklare formulering av paragraferna. Han anser dock att trafikreglerna inte kan göras så korta att de blir värdelösa utan anvisningar, vilka då i regel skulle bli desto mer omfattande och oöverskådliga. Den lösningen skulle också betyda, att man fick två stadgor i stället för en, vilket i hög grad skulle minska överskådligheten, säger han och fortsätter: »Paragraftext är som regel svår att läsa för menige man och blir icke lättare att förstå, om texten är att finna på två ställen. Trafikreglerna böra i stället givas en sådan utformning att anvisningar för deras tillämpning bliva

¹ SOU 1944:18 s 28

² a bet s 31

överflödiga, samtidigt som trafikreglerna formuleras så klart och enkelt som möjligt.»³

Utredningsmannen säger, att hans förslag inte innebär några större nyheter i fråga om trafikreglerna, och att det i det stora hela byggde på den gällande stadgan.⁴

Utredningsmannens förslag ledde icke till någon lagstiftning.

14.2 LYKTOR PÅ HÖSKRINDOR?

I ett ämne som tidigare rönt stort intresse i riksdagen återkom utredaren. I 26 § föreslog han nämligen att »å fordon, förspänt med dragare, skall vid färd under mörker föras vit belysning framåt och röd belysning bakåt eller ock reflektorer med samma färger».

Utredningsmannen säger, efter att ha redogjort för tidigare förslag i ämnet: »Det är sedan lång tid tillbaka ett önskemål, att i trafiksäkerhetens intresse även hästfordon under mörker föra belysning eller reflektor. Som framgår av den ovan lämnade utredningen, hava alla förslag i ämnet strandat på riksdagens motstånd. Riksdagens inställning härutinnan är svår att förstå. De skäl, som framförts mot en sådan reform, kunna icke anses bärande. Det är uppenbart, att belysning å hästfordon skulle tjäna till att öka icke bilisternas bekvämlighet utan samtliga vägfarandes och i synnerhet hästfordonens egen säkerhet. ——— Kan en lantbrukare genom dessa enkla anordningar undgå att bliva utsatt för trafikolyckor, borde han med glädje underkasta sig det besvär, dessa anordningar medföra för honom. Det saknas anledning tillerkänna hästfordonen en särställning inom trafiken. Vägen är till för alla vägfarande och dessa måste alla underkasta sig de föreskrifter, som uppställas i trafiksäkerhetens intresse.»⁵

14.3 FORDONSFYLLERI

Utredningsmannen föreslår i 5 § en regel att fordon icke må föras av den, som är så påverkad av starka drycker eller av stimulerande eller bedövande ämnen, att det kan antagas, att han icke på betryggande sätt kan föra fordonet. Han föreslog också en regel att om polisman fann att förare av fordon var så påverkad som ovan sägs polismannen ägde förbjuda honom

³ a bet s 32

⁴ a bet s 33

⁵ a bet s 56

att föra fordonet, så ock, där förbudet icke efterkoms, hindra honom därifrån.

Stadgandets utformning motiveras av utredningsmannen med att den alltmer ökade trafiken och det därmed ökade 'fordonsfylleriet' hade gjort det önskvärt att stadga straff för onykterhet vid förande av alla slags fordon. »Onyktra cyklister äro numera en vanlig företeelse och de utsätta först och främst sig själva men även andra trafikanter för stora faror. Ett hästfordon med berusad körsven torde i livlig trafik utgöra ett faromoment av stor betydelse.» Han tillägger att detta slag av fylleri ditills endast syntes ha bestraffats enligt SL 18:15, att onykter fordonsförare möjligen skulle kunna fällas jämlikt VTS 2 § men att så inte syntes ha skett i praxis.⁶

Utredningsmannen noterar, att det, i samband med frågan om att i VTS införa ett generellt förbud att föra fordon för den som på grund av påverkan av spritdrycker inte kunde på betryggande sätt framföra fordonet, också framställts krav om, att förbudet skulle utsträckas till att gälla också den, som led av trötthet eller var påverkad av narkotika. Han anser, att bruket av narkotika och dylikt torde spela en mycket underordnad roll för trafiksäkerheten, men tillägger, att det dock var vanligt, att förare som var misstänkta för rattfylleri sökte freda sig genom att uppge, att de förtärt nämnda ämnen.⁷

Utredningsmannen anser, att om förbudet skulle gälla också för förande av fordon »under påverkan av trötthet», bevisfrågan skulle medföra stora svårigheter. Det vore bättre att byta ut ordet trötthet mot uttröttnings, säger han, men stora svårigheter skulle uppstå också då. Han framlägger därför inget förslag i den riktningen och pekar på att domstolarna i övervägande antalet fall torde »komma till rätta med tillbud av trötthet hos fordonsförare» genom att fälla dem till ansvar jämlikt VTS 2 § första stycket.⁸

14.4 HASTIGHETSANPASSNING

I förslagets 6 § införes regler om fordons hastighet m m, motsvarande dem i 3 § 1 mom och 20 § 4 mom fjärde stycket av den då gällande stadgan.

⁶ a bet s 35

⁷ a bet s 36

⁸ a bet s 39

6 § har följande lydelse: »Fordons hastighet skall städse anpassas efter vad behörig hänsyn till andra vägfarande och till vad trafiksäkerheten kräver. Vid slirigt väglag och skymd sikt samt vid vägkorsning och vid passerandet av vid hållplats stående spårvagn eller buss skall fordon framföras med efter förhållandena nedsatt hastighet. För undvikande av påkörning skall hållas nödigt avstånd till framförvarande fordon.

Då fordon närmar sig obehäskat, särskilt för gående avsett övergångsställe skall dess hastighet nedbringas så att fordonet kan med säkerhet stannas framför övergångsstället för att lämna gående tillfälle att passera.

Fordon skall vid smutsigt väglag, såvitt möjligt, framföras på sådant sätt, att annan vägfarande ej utsättes för smutsstänk.»

Utredningsmannen påpekar i sammanhanget, att det allmänna stadgandet om straff för vårdslös framfart finns i 2 § men att det ansetts ofrånkomligt att i VTS särskilt framhålla de fall, där olycksrisken var särskilt stor, vilket alltså skett också i hans förslag. Förseelse mot 6 § första stycket skall, säger han, bestraffas enligt 2 §.

14.5 AKTSAMHET OCH VÅRDSLÖSHET

Utredningsmannen föreslog vissa ändringar av bestämmelsen om allmän aktsamhet.

Förslaget betingades av uppfattningen att sådan ovarsamhet som i regel saknade betydelse för trafiksäkerheten inte skulle straffbeläggas. Utredningsmannen ville ha en sådan formulering av stadgandet att inte minsta missöde, som drabbade en vägfarande och som måste hänföras till olycksfall skulle medföra straffansvar. Han exemplifierar: »Om en bil i en trång passage skrapar mot en grindstolpe är detta ett olycksfall, som i regel saknar betydelse för trafiksäkerheten och som därför icke bör kriminaliseras.»⁹

Utredningsmannen föreslog följande lydelse av 2 § första stycket VTS: »Varje vägfarande skall iakttaga all den omsorg och varsamhet, som trafiksäkerheten fordrar, samt uppträda hänsynsfullt mot andra vägfarande och mot dem, som uppehålla sig vid vägen.»

⁹ a bet s 35

14.6 SAMMA ANSVARSBESTÄMMELSER BÖR GÄLLA FÖR ALLA VÄGTRAFIKANTER

Ansvarsbestämmelserna har helt omarbetats i förenklande riktning säger utredningsmannen. En av hans utgångspunkter är att trafiksäkerheten fordrar att alla trafikanter följer trafikreglerna och att lika svåra trafikrubbingar och olyckor kan vållas av gående och cyklister som av bilförare. Därför bör, säger han, alla trafikanter underkastas samma ansvarsbestämmelser. Strafflatituden för förseelser, som kan rubba trafiksäkerheten, bör sättas lika för alla, nämligen till dagsböter och i försvårande fall fängelse. Penningböter bör dock behållas för rena polisförseelser, säger han och fortsätter: »Vissa föreskrifter i stadgan äro, liksom i den gällande, av den art, att de icke böra straffbeläggas. Detta gäller särskilt vissa regler för gående. Brott mot dessa regler straffas icke i och för sig, men räknas vederbörande till last, om han därvid gör sig skyldig till straffbar ovarsamhet.»¹⁰

,

¹⁰ a bet s 63 f

15 Lag om straff för vissa trafikbrott och Vägtrafikförordning 1951

15.1 RIKTLINJER FÖR 1944 ÅRS TRAFIKFÖRFATTNINGSSAKKUNNIGA

1943 års utredningsmans förslag ledde inte omedelbart till någon lagstiftning. Det betänkande han utarbetat skickades på remiss till ett stort antal myndigheter och sammanslutningar. Några av svaren kommer att beröras nedan, då de kom att få betydelse för de förslag som avgavs av 1944 års trafikförfattningssakkunniga (TFS). Dessa tillkallades för att inom kommunikationsdepartementet biträda med utredning och förslag i fråga om revision av vissa författningar på trafikväsendets område. Då chefen för kommunikationsdepartementet för Kungl. Maj:t anmälde frågan om igångsättande av en ny utredning på trafikväsendets område, anförde han bl a: »En grundlig prövning bör ske av frågan om de olika stadgandenas systematiska uppställning och lämpliga fördelning på särskilda författningar. Åt föreskrifternas stilistiska utformning bör ock ägnas stor uppmärksamhet. — Jämsides med allmänhetens intresse av enkelhet och lättfattlighet vid utformningen av föreskrifterna måste dock beaktas behovet av juridiskt hållbara definitioner och en avfattning i övrigt, som ej försvårar domstolarnas och myndigheternas verksamhet.»

15.2 ALLMÄNT OM DE SAKKUNNIGAS UTGÅNGSPUNKTER OCH FÖRSLAG

15.2.1 MFF och VTS ersätts av VTF

De sakkunniga kom till den uppfattningen att ett sammanförande av samtliga huvudbestämmelser rörande trafiken till en enda författning skulle erbjuda de största möjligheterna att erhålla en rationell systematik. De omarbetade därför MFF och VTS till en författning som de betecknade vägtrafikförordning (VTF).¹

¹ SOU 1948:34 s 83

15.2.2 Språket skall vara enkelt och lättfattligt

När det gällde den språkliga utformningen säger sig de sakkunniga ha eftersträvat att avfatta författningstexten i korta satser och på ett så enkelt och okonstlat språk som möjligt. De fortsätter: »Då det här, liksom eljest i fråga om författningsbestämmelser, torde få anses såsom ett ofrånkomligt krav att bestämmelserna äro så exakt utformade att de kunna tillämpas av domstolar och andra myndigheter, har det dock givetvis icke varit möjligt att begagna en sådan avfattning, som skulle tett sig såsom mest ändamålsenlig, om det endast gällt att åstadkomma en populär framställning för allmänheten.»²

15.2.3 Skall straffbestämmelserna finnas i VTF eller i en särskild lag?

Vid utformningen av ansvarsbestämmelserna i VTF har de sakkunniga tagit hänsyn till att VTF:s bestämmelser i huvudsak var att hänföra till två kategorier, nämligen dels stadganden av polisiär natur, dels föreskrifter av mer allmän natur, avsedda att tillgodose trafiksäkerheten. Förseelser mot den förstnämnda typen av stadganden kriminaliserades i VTF, medan åsidosättandet av föreskrifter av sistnämnda kategori skulle bedömas jämlikt den föreslagna lagen om straff för vissa trafikbrott (TBL) och medföra straff, i den mån förutsättningar därför förelåg enligt denna lag. Sålunda lämnades, som framgår av 68 § i förslaget till VTF, flera av de trafikregler som föreslogs ingå i avdelning IV i VTF, (39–61 §§), utan straffsanktion i denna.³

TFS framhåller, att trafiksäkerheten på vägarna i väsentlig mån är beroende av, att varje trafikant städse iakttaga aktsamhet och försiktighet samt att det »för framtvingande därav lära vara ofrånkomligt att tillgripa viss straffsanktion».⁴ De anser dock, att de gällande bestämmelserna medför en alltför vidsträckt kriminalisering av ovarsamhet, i det att ansvar inträdde i en omfattning, som inte kunde anses stå i överensstämmelse med inom strafflagstiftningen i allmänhet tillämpade principer.⁵

TFS anser, att en omreglering bör komma till stånd och att därvid allmänna straffrättsliga principer och trafiksäkerhetens särskilda krav bör beaktas. Reglerna om ovarsamhet i trafik borde, i likhet med vad som i allmänhet tillämpats beträffande liknande brott, meddelas i allmän lag. De föreslår, att dessa regler samarbetas med bestämmelserna i 1934 års

² a bet s 85

³ a bet s 271 f

⁴ a bet s 283

⁵ a st

lag om straff för vissa brott vid förande av motorfordon, och upptas i en gemensam lag, som de vill kalla lagen om straff för vissa trafikbrott.⁶

Till TBL ville de sakkunniga föra ansvarsbestämmelser för vårdslöshet i trafik, hindrande och störande av trafik, rattonykterhet och smitning.

15.3 DEPCH OM FÖRSLAGETS HUVUDLINJER

Depch anser, att de sakkunnigas förslag i dess huvudlinjer utgör en tillfredsställande lösning av den uppgift som varit dem förelagd. Det var en klar förbättring, anser han, att de grundläggande bestämmelserna på vägtrafikens område upptogs i en enhetlig författning.

Beträffande den gränsdragning, som gjorts mellan VTF och andra författningar, säger han, att skäl kan anföras för att i VTF inarbeta de stadganden som de sakkunniga hänfört under förslaget till TBL. Han anser emellertid, att dessa bestämmelser var av den beskaffenheten, att den rättsliga regleringen borde ske i en författning av lags karaktär och icke i en administrativ stadga som VTF.

Förslaget var som helhet betraktat, enligt depch mening, väl ägnat att läggas till grund för den blivande författningen. I vissa detaljer föreslog han dock jämkningar.⁷ Bl a förde han bestämmelserna om ansvar för olovlig körning till TBL.

15.4 LAGRÅDET OM FÖRSLAGETS HUVUDLINJER

Beträffande fördelningen av ansvarsbestämmelser mellan VTF och TBL säger lagrådet, att det synes riktigt att göra en sådan fördelning, särskilt med hänsyn till att, som depch uttalat, de i lagförslagen upptagna brottskategorierna och därmed svarande ansvarsbestämmelser torde vara av den beskaffenheten, att den rättsliga regleringen borde ske i en författning av lags karaktär och inte i en administrativ förordning sådan som VTF.

Lagrådet pekar på två problem, som kunde uppstå vid en sådan uppdelning. Det ena var att tveksamhet ibland kunde uppstå huruvida en föreskrift i VTF var av den naturen att den skulle straffbeläggas i VTF eller i den särskilda lagen. Lagrådet fann dock ingen invändning mot den gränsdragning som skett i förevarande fall. Det andra problemet hade med den lagtekniska utformningen att göra och gällde att begrepp som väg, vägtrafikant, bil och andra som krävde en närmare definition inte var definiera-

⁶ a st

⁷ prop 1951:30

de i lagen, utan att det uppenbarligen var åsyftat, att dessa uttryck skulle ha samma innebörd som motsvarande begrepp i den föreslagna VTF.⁸ Problemet har berörts ovan.

TBL kom slutligen att omfatta regler som gjorde, att det blev förenat med straffansvar

att brista i den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, 1 §

att i annat fall onödigtvis, i väsentlig mån hindra eller störa trafiken på väg, 2 §

att överträda vissa villkor gällande rätten att föra vissa fordon, 3 §

att föra vissa fordon under viss påverkan av starka drycker eller andra berusningsmedel, 4 § och slutligen i vissa fall

att avvika från olycksplats, 5 §.

Brottsbeskrivningarna har ändrats vid flera tillfällen men själva brotts-typerna kvarstår fortfarande oförändrade.

15.5 LYKTOR PÅ HÖSKRINDOR?

Frågan om belysning på fordon förspända med dragare, togs upp också av TFS.

De var av den uppfattningen att det, med hänsyn till den livliga trafiken på vägarna oundgängligen syntes böra krävas att med dragare förspänt fordon vid färd under mörker på allmän väg, gata eller annan plats, där tillfredsställande belysning inte fanns skulle vara utmärkt genom belysnings- och reflexanordning. 8 § i förslaget utformades i enlighet med denna uppfattning.

Depch anslöt sig i huvudsak till de sakkunnigas förslag. »Behovet av bestämmelser i den av de sakkunniga angivna riktningen torde numera vara så trängande ur trafiksäkerhetssynpunkt, att de olägenheter som kunna vara förenade med sådana bestämmelser, måste anses vara av mera underordnad betydelse. Jag vill därvid särskilt framhålla, att de ifrågakommande bestämmelserna främst synes vara ägnade att främja hästfordonsförarnas egen säkerhet.»⁹

ALU säger att åtskilliga olyckor och tillbud ha inträffat till följd av att hästfordon under mörker saknat lyktor eller reflexanordningar och att olyckorna främst drabbat hästfordonsförarna själva. Bestämmelserna i 8 § fyllde ett stort behov ur trafiksäkerhetssynpunkt och de olägenheter

⁸ a prop s 284

⁹ prop 1951:30 s 128

som kunde uppstå för ägarna av hästfordon fick betecknas som jämförelsevis ringa, ansåg utskottet, och förordade att propositionens bestämmelser skulle införas i VTF.¹⁰ Så blev det också.

15.6 RÖSTER I RIKSDAGEN

Under riksdagsbehandlingen riktades det kritik mot propositionen. I första kammaren yttrade herr Sten (s), som deltagit i arbetet med förslaget i ALU: »Jag har funnit under 15 års tid, att andra lagutskottet är ett bra utskott med bra ledamöter och bra ärenden, men denna Kungl. Maj:ts proposition nr 30 vid årets riksdag har varit något slags främmande fågel i detta utskotts trevna lokaler. Jag funderade länge på vad anledningen till detta förhållande kunde vara. Jag tror att jag fann huvudanledningen, när jag kom att ur en viss synpunkt ta del av den till grund för propositionen liggande utredningens sammansättning. ——. Tittar man på noten på s 82 i propositionen, finner man att utredningen har bestått av en ordförande som har varit expeditionschef i kommunikationsdepartementet, vidare — jag fortsätter utan att ange några namn — av en överstelöjtnant, tydligen hemmahörande i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, en trafikpolisintendent, en som numera är direktör för Kungl. automobilklubben, en droskägare, en folkskollärare som är engagerad i ledningen för en av våra motororganisationer, samt en ombudsman för automobilförarna inom vederbörande fackförbund. Man har sålunda betraktat detta såsom uteslutande en angelägenhet för experter, alltså för trafiktekniker, för polisen och för andra ämbetsmän. Jag fäster kammarens uppmärksamhet på att i denna utredning, som rör ett viktigt område av intresse för hela svenska folket, har det icke funnits någon företagare, någon representant för det näringsliv som transportväsendet skall tjäna. Där har icke funnits någon jordbrukare, som måste betjäna sig av de allmänna vägarna några tiotal eller hundratal meter för att kunna sköta om sitt hemman och som har haft kännedom om de förhållanden, som man har stött på i utskottsarbetet. Där har icke funnits någon representant för de arbetare — jag antar att de uppgå till hundratusental i detta land — som äro tvungna att anlita ett eller flera trafikmedel varje dag mellan sina hem och sina arbetsplatser.

Jag konstaterar alltså, att detta författningsförslag — om man undantar vissa remissinstanser — inte har kommit under någon vanlig svensk medborgares ögon förrän kommunikationsministern skulle ta ställning

¹⁰ ALU utl 1951:30 s 93

till detsamma och utforma sina yttranden till de olika paragraferna. Den departementschef, som har avlämnat propositionen har ansvar för utredningens sammansättning blott när det gäller komplettering på en punkt. Det är så mycket märkligare, att det har tillgått på detta sätt – med fullständigt bortseende av det sunda bondförnuftet – när hans tre närmaste föregångare, om jag minns rätt, ha utgjorts av lantbrukare ur olika politiska partier.¹¹ Jag skall emellertid inte efterforska var det närmaste ansvaret ligger, fastän folkskollärarens mantalsskrivning i Borlänge möjligen kunde ge en viss ledning därvid.»¹²

Herr Cassel (h) konstaterade, att trafikolyckorna var ett betydande samhällsont. Kampen mot dem måste föras på många olika fronter och man måste vidta en serie åtgärder som var för sig kunde synas blygsam och ge små resultat. Tillsammans kunde åtgärderna ge en viss effekt. Det fanns anledning ha detta i minnet, sa han, när det nu gällde att utforma trafikreglerna, och fortsatte: »Så snart det föreslås en regel, som på något sätt inskränker friheten till förmån för trafiksäkerheten, ja, då komma alla de som bli berörda av regeln att säga, och säga ganska högt: 'Detta förbud är onödigt. Det kommer inte att hindra några olyckor att tala om. Olyckorna bero på helt andra omständigheter.' Vi böra inte låta lura oss av sådana invändningar. Det finns intet Columbi ägg, det finns ingen patentmedicin, som i ett slag skulle kunna vända situationen. Vi få nöja oss med små resultat av varje åtgärd, och vi få söka vinna vårt mål genom att i stället vidta många små åtgärder. Man får plocka en procent här och en procent där, på samma sätt som man plockar blåbär i skogen.»¹³

15.7 HASTIGHETSANPASSNING

15.7.1 De sakkunnigas förslag

Regler om fordons hastighet upptogs i förslagets 46 §. Den motsvarar 3 § 1 mom, 5 § andra stycket andra punkten, 20 § 4 mom sista stycket, 22 §, 24 § 1 mom och 26 § i VTS.

TFS anser att det är vanskligt och föga ändamålsenligt att genom beskrivningar närmare precisera den hastighet som bör vara tillåten i de olika i paragrafen uppräknade fall, där en anpassning av hastigheten ansetts

¹¹ G Strindlund, hemmansägare (bf), G Andersson i Rasjön, lantbrukare (fp) och J F Domö, godsägare (h)

¹² FK protokoll 1951:23 s 56 f

¹³ a protokoll s 60

vara av särskild vikt. De sakkunniga har av den anledningen ansett sig böra för samtliga här ifrågavarande fall förorda den gemensamma bestämmelsen, att fordonsföraren skall hålla en med hänsyn till förhållandena tillräckligt låg hastighet.¹⁴

Överträdelse av bestämmelserna kriminaliserades icke i de sakkunnigas förslag till VTF.

15.7.2 Departementsförslaget

Bestämmelser om hastighet ges i departementsförslaget i 46 §. De avviker delvis från sakkunnigförslagets och fick följande lydelse 46 § 1 mom. Fordons hastighet skall anpassas till vad trafiksäkerheten och behörig hänsyn till omständigheterna i övrigt kräver.

Särskilt åligger det förare av fordon att hålla en med hänsyn till förhållandena tillräckligt låg hastighet

- a) vid oklar sikt;
- b) vid vägkorsning;
- c) i skarp kurva;
- d) vid backkrön;
- e) när sikten eljest är skymd;
- f) vid risk för bländning;
- g) vid halt väglag;
- h) vid möte med fordon på smal väg eller bro;
- i) då fordonet nalkas spårvagn eller buss, som stannat för passagerares av- eller påstigning;
- j) då fordonet nalkas småbarn, som uppehåller sig på eller invid vägen;
- k) då fordonet nalkas gående, som bär särskilt tecken för blindhet eller dövhet;
- l) då fordonet nalkas kreatur.

Förare av fordon skall, då fordonet närmar sig obehälsamt, tydligt markera övergångsställe för gående, nedbringa hastigheten så, att fordonet kan stannas framför övergångsstället för att lämna gående tillfälle att passera.

Vid smutsigt väglag skall förare av fordon, såvitt möjligt, anpassa hastigheten så, att annan vägtrafikanter ej utsättes för smutsstänk.

2 mom. I fråga om högsta tillåtna hastighet för vissa motordrivna fordon m m gäller vad därom stadgas i 56 §.

¹⁴ SOU 1948:34 s 229

I 67 § stadgades dagsböter för den som åsidosatte föreskriften i 1 mom tredje stycket och böter högst 300 kronor för den som bröt mot 1 mom fjärde stycket.

Förslagen antogs av riksdagen.

15.8 AKTSAMHET OCH VÅRDSLÖSHET

15.8.1 De sakkunnigas förslag

15.8.1.1 Aktsamhet

Det allmänna aktsamhetsstadgandet fick i TFS:s förslag till 40 § följande lydelse: »Trafikant skall iakttaga den omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, samt uppträda så att han icke onödigtvis hindrar eller stör trafiken. Även i övrigt skall trafikant visa hänsyn mot andra trafikanter och mot dem, som bo eller uppehålla sig vid vägen.»

TFS säger sig i huvudsak vilja bibehålla de grundregler för trafikanternas uppträdande som angavs i 2 § VTS. De påpekar, att de i stället för ordet olycksfall har använt »det numera i förevarande sammanhang allmänt brukade uttrycket 'trafikolycka'»¹⁵

15.8.1.2 Vårdslöshet

I fråga om kriminaliseringen av vårdslöshet i trafik synes TFS ha fäst stort avseende vid Föreningen Sveriges häradshövdingars yttrande över 1943 års utredningsmans förslag i frågan.

I yttrandet sägs: »I allmänhet kräves för straffansvar för icke uppsåtlig gärning icke blott att någon genom vårdslöshet, oförsiktighet eller försummelse (oaktsamhet) är vållande till skada å annans person eller egendom eller att fara för sådan skada uppstått, utan även att skadan är av viss svårare beskaffenhet. Enligt vägtrafikstadgan däremot följer ansvar oavsett om skada inträffat eller ej. I de undantagsfall, då i lag eller författning straff stadgas redan för vållande till fara för skada, kräves icke blott att skadan i fråga är av viss svårare beskaffenhet, utan även att fara i det särskilda fallet verkligen uppstått. Enligt vägtrafikstadgan, sådan den i praxis tillämpats, är däremot ingendera av dessa förutsättningar villkor för straffansvar, utan straff kan inträda, oberoende av om någon fara för skada över huvud varit för handen. Det fordras ej ens att faran gäller annans person eller egendom. Särskilt betänkligt synes emellertid

¹⁵ a bet s 217

vara, att bestämmelsen i 2 § liksom även de kompletterande föreskrifterna i 3 § 1 mom och 24 § 1 mom givits sådan avfattning, att därunder efter ordalagen kunnat inbegripas icke endast vållande genom vårdslöshet, oförsiktighet eller försummelse, utan även annan åtgärd eller underlåtenhet, som står i strid med vad som till förekommande av olycksfall betingas av omständigheterna. Detta i förening med den sammanblandning, som ägt rum av rena polisföreskrifter och sådana bestämmelser rörande ovarsamhetsbrott, vilka eljest i regel behandlats i allmän lag, har vid tillämpningen föranlett att de för bedömandet av polisförseelsernas straffbarhet i allmänhet tillämpade grunder i stor utsträckning vunnit tillämpning även å ovarsamhetsbrotten.

Det är knappast ägnat att förvåna om ifrågavarande stadganden som saknar motsvarighet i andra lagar och författningar, — även de för andra områden av trafikväsendet gällande — i tillämpningen ej sällan givit för rättskänslan stötande resultat. Bilförare har exempelvis ådömts ansvar för det han vid slirigt väglag eller bländad av solljuset kört av vägen eller glidit över på fel sida av vägen eller för det han vid möte å smal väg skrapat mot annat fordon osv. I många fall har ansvar för ovarsamhet ådömts, ehuru av omständigheterna framgår, att den dömden i själva verket gjort allt vad i hans förmåga stått för att undvika olycksfall men misslyckats på grund av bristande omdömesförmåga, långsam uppfattning av situationen och dess krav, nervositet eller dylikt. Han dömes för det vid en efterföljande prövning av vad omständigheterna betingat befinnes, att någon viss åtgärd av honom underlåtit, som antages varit ägnad att förebygga olycksfallet, eller för det han vidtagit någon åtgärd, som efteråt befinnes oklok. Det är uppenbart att domen i dylika fall måste bli fällande, därest vad föraren gjort eller underlåtit är att anse som sådan vårdslöshet, oförsiktighet eller försummelse, som förr betecknades som överdådig framfart. Men ofta inträffar, att ansvar ådömes ehuru denna förut-sättning icke är för handen, därvid den fällande domen grundas på krav, som i allmänhet icke i andra mål om ansvar för ovarsamhet skulle ställas på en normalt försiktig person. Detta missförhållande är så mycket mera påtagligt i hithörande mål, som det är otvivelaktigt att bland dem, som godkänts som förare och erhållit körkort, finnas åtskilliga, vilkas omdömes- och reaktionsförmåga understiger det normala. Även om anmärkta missförhållanden till någon del torde kunna tillskrivas en alltjämt kvarlevande, på äldre tidens åskådning grundad benägenhet hos domstolarna till särskild stränghet gentemot motorfordonstrafiken, äro de dock i huvudsak beroende av de påtalade bristerna i trafikförfattningarna.»¹⁶

¹⁶ SOU 1948:34 s 282

Regeln om ansvar för vårdslöshet i trafik föreslogs av TFS ingå som 1 § i TBL och få följande lydelse: »Har trafikant på väg, genom att åsidosätta någon i trafiksäkerhetens intresse meddelad föreskrift eller annorledes, av oaktsamhet åsamkat annan skada till liv eller lem eller å annans egendom förorsakat skada som icke är obetydlig, eller framkallat fara för skada som nu sagts, dömes för vårdslöshet i trafik till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Där någon vid förande av motorfordon eller motorredskap på väg ådagalagt grov oaktsamhet eller visat uppenbar ligkiltighet för andra människors liv eller egendom, dömes för grov vårdslöshet i trafik till fängelse eller straffarbete i högst ett år.»

De sakkunniga poängterar, att den skada eller fara för skada, som paragrafen nämner skall ha avsett »annans och således ej blott egen person eller egendom». De gör också undantag för skada som är obetydlig och säger härom: »Sålunda torde exempelvis en mindre tillbuckling av en stänkskärm icke böra föranleda straffansvar, i den mån icke fara för större skada kan anses ha varit för handen.»¹⁷

De sakkunniga konstaterar vidare, att frågan om fara förelegat i ett konkret fall skulle bedömas med hänsyn till samtliga förhandenvarande omständigheter, att man syntes kunna utgå från att dessa omständigheter i allmänhet inte skulle medföra några större svårigheter och att i flertalet fall då i praktiken ett ingripande kunde antas bli aktuellt, en skada redan hade inträffat.¹⁸

Straffet för vårdslöshet i trafik satte de sakkunniga till dagsböter eller fängelse i högst sex månader. De nämner, att straffmaximum i gällande VTS för nämnda förseelse var ett år, men att i praktiken näppeligen torde ha förekommit att straff utmätts överstigande sex månader i andra fall än då jämväl annan straffbestämmelse tillämpats samtidigt.¹⁹

Bestämmelsen om ansvar för grov vårdslöshet föreslogs gälla inte bara förare av bil, motorcykel och traktortåg, som i 2 § i 1934 års särskilda lag, utan också förare av motorredskap utan tillkopplat släpfordon. De sakkunniga ansåg inte att tillräcklig anledning förelåg för att, som i 1934 års lag, begränsa frågan om ansvar i dessa fall till att avse fall där vederbörande gjort sig skyldig till rattfylleri eller överskridit medgiven hastighet. Den högre straffskalan skulle gälla där föraren ådagalagt grov oaktsamhet eller visat uppenbar ligkiltighet för andra människors liv eller egendom.

¹⁷ a st

¹⁸ a bet s 283 f

¹⁹ a bet s 284

En begränsning i förhållande till de då gällande reglerna förelåg såtillvida att de föreslagna bestämmelserna skulle gälla endast för trafik på väg.

TFS påpekar att något krav på skada eller fara för skada inte uppställts i paragrafens andra stycke.

15.8.1.3 Skärpt straff för den som förtärt alkohol

De sakkunniga tar upp frågan om straffskärpning i vissa fall för brott som avsågs i 1 §. De citerar därvid bl a följande uttalande av den här tidigare nämnda delegationen för utredning om rattfylleri: »Delegationen anser därför skäl förefinnas, att taga under övervägande huruvida ej den omständigheten att förare, som ådagalagt jämlikt vägtrafikstadgan straffbar ovarsamhet eller bristande hänsynsfullhet i trafiken, bevisligen förtärt spritdrycker under eller viss tid, förslagsvis åtta timmar, före körningen, bör anses såsom försvårande och föranleda skärpt straff. Härvid förutsättes givetvis att vad sålunda sagts ej skall gälla i de fall 1934 års lag är tillämplig. Häremot kan givetvis invändas, att orsakssammanhang mellan förseelsen och spritförtäringen ej alltid behöver föreligga. Då man emellertid redan nu i 1934 års lag infört principen om legal presumtion för straffbar påverkan under vissa förutsättningar, synes ej alltför starka betänkligheter möta mot att även i nu antydda fall tillämpa en sådan presumtion. Redan den omständigheten att föraren gjort sig skyldig till oaktamhet eller bristande hänsyn efter spritförtäring bör ju giva en viss sannolikhet för ett dylikt orsakssammanhang. En lagbestämmelse av ovan antytt innehåll torde kunna förutsättas verka uppfostrande och bereda vägen för en än mer skärpt lagstiftning till motverkande av onykterhet vid rattan. En lagbestämmelse i förevarande fall lärer ha sin plats i de blivande vägtrafikbestämmelserna.»²⁰

Delegationen föreslog att frågan närmare skulle prövas av 1944 års trafikförfattningssakkunniga.

TFS övervägde i anledning av detta att under 1 § i förslaget som försvårande omständighet uppta att förare av motorfordon eller motorredskap förtärt rusdrycker inom åtta timmar före brottets begående, dock icke om straff följde av regeln i 3 §.

De sakkunniga ansåg det emellertid betänkligt att införa en sådan regel, som skulle innefatta presumtion för att orsakssammanhang alltid förelåg mellan förtäringen av rusdrycker och brottet. De ansåg sig därför inte kunna föreslå några bestämmelser i ämnet.²¹

²⁰ a bet s 285

²¹ a bet s 286

15.8.1 4 Allmänt om straffansvaret för överträdelser av VTF:s föreskrifter

Som framgått ovan lämnar de sakkunniga i sitt förslag 40 § utan kriminalisering i VTF.

Beträffande straffansvaret i allmänhet säger de sakkunniga med hänvisning till de föreskrifter som upptagits i 40 § av förslaget till VTF: »Enligt de sakkunniga bör en överträdelse av de föreskrifter av mera allmän natur som meddelats i trafiksäkerhetens intresse föranleda straffansvar endast under de förutsättningar, som närmare angivits under 1 § i förevarande lag.²² Vad nu sagts gäller såväl de allmänna reglerna i 40 § som åtskilliga andra i vägtrafikförordningen föreslagna bestämmelser, som väsentligen icke innefatta annat än åligganden att i särskilda hänseenden iakttaga försiktighet, eventuellt med beaktande av vissa mer eller mindre allmänt angivna normer.»²³

Som typexempel härvidlag pekar TFS på hastighetsbestämmelserna i 46 § och fortsätter: »Gränsdragningen mellan de bestämmelser i vägtrafikförordningen, som böra vara kriminaliserade omedelbart i förordningen, och de bestämmelser, som böra föranleda straffansvar endast om förutsättning härför föreligger enligt den särskilda lagen, har i vissa fall lett till vanskligheter.

Åtskilliga av de under IV avd. upptagna trafikreglerna ha emellertid av de sakkunniga ansetts böra lämnas utan straffansvar i förordningen och sålunda kriminaliseras genom bestämmelserna i 1 § av förevarande lag.»²⁴

Ordningsstadgans regel i 3 § om överdådig framfart, att den som utan att göra sig skyldig till ansvar jämlikt MFF och VTS likväl körde eller red ovarsamt skulle straffas jämlikt ansvarsbestämmelse i stadgan, föreslogs bli upphävd. Så skedde också.

15.8.2 Departementsförslaget

15.8.2.1 Aktsamhet

I departementsförslaget innehöll 39 § den allmänna bestämmelsen om aktsamhet. Den överensstämmer med de sakkunnigas förslag så när som på att »trafikant» bytts ut mot »vägtrafikant». Paragrafen fick följande slutliga lydelse: »Vägtrafikant skall iakttaga den omsorg och varsamhet

²² Obs att 40 § är mycket mer allmänt hållen än 1 § i förslaget till TBL

²³ a bet s 286

²⁴ a st

som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, samt uppträda så, att han icke onödigtvis hindrar eller stör trafiken. Även i övrigt skall vägtrafikanter visa hänsyn mot dem, som bo eller uppehålla sig vid vägen.»

15.8.2.2 Vårdslöshet och ansvar för överträdelser av VTF:s föreskrifter

Depch förklarar att flertalet hörda myndigheter och sammanslutningar antingen vitsordat, att de sakkunnigas förslag i dess huvuddrag innebar en skälig och ändamålsenlig reglering, eller lämnat detta utan principiell erinran.

På sina håll hade det dock anförts betänkligheter mot paragrafens första stycke. Hovrätten över Skåne och Blekinge, Hovrätten för nedre Norrland och Justitiekanslern hade sålunda anmärkt, att i åtskilliga fall ovarsamhet av beskaffenhet att rimligen medföra straffpåföljd inte synes kunna åtkommas vare sig genom sakkunnigförslaget till VTF eller TBL. De fall som avses synes vara de där vägtrafikanter »haft att räkna med en fara, som av en ren händelse icke uppkommit». Depch säger nämligen att han beträffande det som anförts i denna del hänvisar till vad han sagt under 67 § VTF.²⁵ Han säger där, att de sakkunnigas förslag att lämna vissa trafikregler utan straffsanktion i VTF, nämligen när det gällde i mera allmänna ordalag hållna regler, i stort sett lämnats utan erinran i remissyttrandena. Däremot hade det på vissa håll framförts betänkligheter när det gällde bestämmelser som innefattade ovillkorliga föreskrifter för särskilt angivna situationer, där trafiksäkerhetsintresset eller behovet av hänsynstagande befunnits särskilt framträdande. Depch fortsätter: »Härvid har framhållits, att den särskilda lagens reglering av ansvaret för ovarsamhet, som ej åstadkommit skada, innebure kriminalisering av ovarsamheten allenast i det fall att konkret fara skapats, såsom t ex då en bilförare utan att iakttaga den elementäraste varsamhet passerat en järnvägsövergång, där tåg nalkats. Däremot skulle man ej kunna beivra sådan ovarsamhet — till äventyrs uppenbar — som endast medfört abstrakt fara, varmed förstodes det förhållandet, att ovarsamheten visserligen i och för sig varit ägnad att kunna framkalla fara men sådan av en tillfällighet icke uppkommit. Såsom exempel kunde nämnas det fall, att den nyss nämnde bilföraren haft turen att intet tåg varit i annalkande. Att på detta sätt en fara, varmed vederbörande haft anledning räkna, av en ren händelse icke uppkommit, borde ur allmänpreventiv synpunkt icke för honom medföra frihet från ansvar.»²⁶

²⁵ prop 1951:30 s 266

²⁶ a prop s 256

Depch anser, att det som sålunda anförts mot sakkunnigförslaget är berättigat. Han konstaterar, att då kriminaliseringen för ovarsamhet i trafik i departementets förslag till TBL utformats på sådant sätt, att straffansvar kunde inträda även då oaktsamheten inte medfört skada eller konkret fara, straffsanktionen för ifrågavarande regler torde vara täckt på ett tillfyllestgörande sätt. Det syntes därför depch ej föreligga något behov av särskilda straffbestämmelser i VTF för överträdelse av dessa regler.²⁷

När det gäller frågan om ansvar för vårdslöshet i trafik framhåller depch, att det för frågan om ovarsamhet i och för sig är utan betydelse huruvida någon olycka inträffat eller ej. »Så är t ex hos en bilist, som 'ginar' en skymd högerkurva²⁸ oaktsamheten lika stor, vare sig annat fordon nalkas på andra sidan kurvan eller ej. Han har nämligen under alla omständigheter att räkna med möjligheten av annalkande fordon.» Det kan knappast, säger depch, anses tillfredsställande för rättskänslan, att en vägtrafikanter, som uppenbart åsidosatt reglerna om varsamhet, skall kunna undgå straff bara därför att han haft turen att skada eller fara ej följt. Det var vidare av största vikt, ansåg depch, att det av trafiksäkerhetsintresset betingade varsamhetskravet erhöill nödigt eftertryck.²⁹

Depch anser följaktligen, som redan nämnts, att de sakkunnigas förslag till TBL 1 § bör jämkas. Man har då att välja mellan, menar han, att antingen direkt i VTF straffbelägga överträdelser av de föreskrifter som kan anses vara av så grundläggande betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt, att ett åsidosättande av dem — med hänsyn till allmänpreventionen — bör vara kriminaliserat även om skada eller konkret fara inte uppkommit i de särskilda fallen eller att i TBL uppta en generell bestämmelse om straff för ovarsamhet, oavsett om skada eller konkret fara föreligger eller ej. Depch föredrar den senare lösningen. Skälet är, säger han, att behovet av straffsanktion mer fullständigt lär täckas genom ett generellt stadgande i TBL om ansvar för ovarsamhet än genom särskilda straffbestämmelser till detaljföreskrifter i VTF. Han beaktar också, att ett sådant generellt stadgande skulle ge större frihet att bedöma ansvarsfrågan i det särskilda fallet än genom kategoriska straffstadganden för åsidosättande av särskilda trafikregler. Också ur systematisk synpunkt, säger depch, är hans lösning att föredra. Han förklarar, att ett sådant stadgande som förutsättning för straffbarhet principiellt bör uppta att vederbörande brustit i den

²⁷ a prop s 256 f

²⁸ Det var vänstertrafik då

²⁹ a prop s 267

omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna. Depch anser, att hänsynen till allmänpreventionen knappast förefaller kräva kriminalisering också av en ringa grad av oaktsamhet och gör därför undantag för sådana fall.

Han föreslår att 1 § i TBL får följande lydelse: »Har vägtrafikanter brutit i den omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolycka betingats av omständigheterna och var ej oaktsamheten ringa dömes för vårdslöshet i trafik till dagsböter eller fängelse i högst sex månader. Där någon vid förande av bil, motorcykel, traktor eller motorredskap på väg ådagalagt grov oaktsamhet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, dömes för grov vårdslöshet i trafik till fängelse eller straffarbete i högst ett år.»

15.8.2.3 Undantag för nödsituationer

Depch diskuterar frågan om bestämmelserna om iakttagande av aktsamhet i vissa fall kan åsidosättas utan straffpåföljd. Han erinrar därvid om att den svenska strafflagen, bortsett från reglerna om nödvärn, saknade uttrycklig föreskrift, i vad mån den skulle undgå straffansvar, vilken av en nödsituation tvingats företa en i princip straffbelagd handling. I den praktiska rättstillämpningen togs emellertid hänsyn till sådana omständigheter framhåller han och hänvisar till fallen NJA 1932 s 651 och SvJT 1937 rf s 44. Det första avgörandet gällde frågan i vad mån bil, som ej var ambulans, med vilken en svårt skadad person forslades till sjukhus fick framföras utan skyldighet för chauffören att iakttaga i allmänhet gällande kör- och hastighetsregler. Det andra fallet gällde frågan om polisman som förföljt en bil i avsikt att kontrollera dennas hastighet färdats ovarsamt.

Att i vägtrafiklagstiftningen uppta stadganden som medgav undantag i nödsituationer från att följa trafikregler av skilda slag var ej lämpligt ansåg depch. Det överlämnades åt praxis att avgöra om i sådana fall avsteget från gällande trafikföreskrifter varit nödvändigt och om vederbörande i sammanhanget vidtagit de försiktighetsmått som man skäligen kunnat kräva av honom.³⁰

15.8.2.4 Anmärkning om begreppet ovarsamhet

Depch anser att vissa anmärkningar kan vara på sin plats när det gäller begreppet ovarsamhet. Han säger: »En vägtrafikanter kan stundom ha del i uppkomsten av en trafikolycka, oaktat han gjort vad i hans förmåga stått för att undvika olycksfallet. I dylika fall har med hittillsvarande praxis

³⁰ prop 1951:30 s 199

ej sällan dömts till ansvar för ovarsamhet, även då situationen varit sådan, att för dess bemästrande skulle ha erfordrats en alldeles exceptionell kvicktänktighet och kallblodighet. Enligt min mening är det ej riktigt att åt stadgandet om ansvar för ovarsamhet i vägtrafik giva en så vidsträckt innebörd. Detta skulle nämligen innebära, att man i trafikmål skärpte de principiella krav, vilka ställas i andra mål om ansvar för oaktsamhet. Man lär icke böra av en vägtrafikant kräva mer, än att han innehar de kvalifikationer som rimligen kunna förväntas hos en normalt skicklig trafikant inom den grupp, varom fråga är, och att han gör vad i hans förmåga står för att undvika olycksfall.»³¹

15.8.3 Anmärkning av lagrådet och slutlig lydelse av 1 § TBL

Tre ledamöter av lagrådet anmärkte på att andra stycket i 1 § bara gällde för gärning »på väg» och att ingen motivering anförts för en sådan begränsning. De hänvisar till att 3 och 4 §§ i det remitterade förslaget ägde tillämpning även om däri beskrivna gärningar begåtts annorstädes än på väg, vilket de fann motiverat. Då grov vårdslöshet i trafik var att anse som svårare brott än de som föll under 3 och 4 §§ menade dessa ledamöter att även grov vårdslöshet i trafik borde bestraffas oavsett var den ådagalagts. Orden »på väg» borde därför uteslutas. Detta föreföll alldeles särskilt motiverat, ansåg de, om begreppet »enskild väg, som nyttjas till farväg» gavs en så snäv tolkning som den åt vilken depch givit uttryck.³²

Depch biträdde vad ledamöterna anförde.

Det slutliga förslaget fick följande lydelse: »Brister vägtrafikant i den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, och är ej oaktsamheten ringa, dömes för vårdslöshet i trafik till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Där någon vid förande av bil, motorcykel, traktor eller motorredskap ådagalägger grov oaktsamhet eller visar uppenbar ilgiltighet för andra människors liv eller egendom, dömes för grov vårdslöshet i trafik till fängelse eller straffarbete i högst ett år.»

Paragrafen fick också denna lydelse i TBL.

15.9 KONKURRENS

De sakkunniga anser att vanliga konkurrensregler bleve att tillämpa, när det gällde straffbestämmelserna i VTF och TBL. En i VTF upptagen be-

³¹ a prop s 268

³² a prop s 286. Se nedan om begreppet väg

stämmelse om straff för överträdelse av en föreskrift, avsedd att förebygga sådan skada eller fara, varom talas i TFS:s förslag till trafikbrottslag, borde inte tillämpas jämte stadgandena i denna lag. Däremot borde, fortsätter de, 1 § tillämpas i konkurrens med exempelvis 3 § av lagen och SL 14:9 (vållande till annans död).³³

Depch anser det vara lämpligt att vad de sakkunniga sålunda sagt skulle på ett något tydligare sätt framgå av författningstexten. I departementsförslaget infördes därför en bestämmelse att straff enligt VTF ej skulle ådömas för förseelse som borde beläggas med straff enligt TBL.³⁴

Bestämmelsen intogs i 72 § VTF.

15.10 HINDRANDE OCH STÖRANDE AV TRAFIKEN

15.10.1 De sakkunnigas förslag

TFS föreslog i 2 § TBL en bestämmelse om hindrande och störande av trafiken. Den hade följande lydelse: »Har trafikant på väg utan rimlig ursäkt i väsentlig mån hindrat eller stört trafiken därstädes, dömes till dagsböter.»

De säger om förslaget: »Liksom det för trafiksäkerheten är av vikt att trafikanterna iakttaga aktsamhet och försiktighet är det givetvis för framkomligheten i trafiken av betydelse att trafikanterna uppträda så att de icke onödigtvis hindra eller störa trafiken. En allmän erinran om trafikanternas åligganden i sistnämnda hänseende har upptagits i 40 § av förslaget till vägtrafikförordning. I sistnämnda författningsförslag har jämväl intagits vissa anvisningar om vad trafikanterna i särskilda hänseenden ha att iakttaga för att undvika hinder eller störning i trafiken (se exempelvis 49 § 1 mom och 52 § 1 mom).»³⁵

I 49 § 1 mom sägs bl a att fordon icke må stannas eller uppställas på väg på sådant sätt eller på sådan plats att fara uppstår för person eller egendom, eller så att trafiken onödigtvis hindras eller störes.

52 § 1 mom stadgar att på fordon last inte må lastas eller personer placeras så att föraren kommer att sakna nödig sikt eller erforderliga möjligheter till manövrering eller så att fara eljest uppstår för person eller egendom eller så att hinder eller störning i trafiken onödigtvis åstadkommes.

³³ SOU 1948:34 s 286 f

³⁴ prop 1951:30 s 261

³⁵ SOU 1948:34 s 287

TFS anser att överträdelse av de nämnda, mer eller mindre allmänt hållna bestämmelserna inte bör omedelbart föranleda straffansvar, utan att sådant bör ifrågakomma endast i de fall som sägs i 2 §, dvs då trafikant på väg utan rimlig ursäkt i väsentlig mån hindrat eller stört trafiken därstädes.

15.10.2 Departementsförslaget

I det till lagrådet remitterade förslaget hade formuleringen »utan rimlig ursäkt» ersatts med »onödigtvis». Lydelsen blev denna: »Har vägtrafikant onödigtvis i väsentlig mån hindrat eller stört trafiken på väg, straffes med dagsböter.»

15.10.3 Anmärkning av lagrådet och slutlig lydelse av 2 § TBL

Lagrådet hemställde att 2 § avfattades så att hinder eller störning av trafiken skulle straffas enligt paragrafen endast där gärningen inte var belagd med straff enligt 1 §.

Depch ansåg att denna hemställan torde böra iakttagas.

, Efter lagrådets erinran fick paragrafen följande slutliga lydelse: »Hindrar eller stör vägtrafikant onödigtvis i väsentlig mån trafiken på väg, straffes, där ej gärningen är belagd med straff enligt 1 §, med dagsböter.»

16 Förslag till gemensamma nordiska trafikregler 1951

Delegerade för nordiskt samarbete på lagstiftningens område hade i maj 1949 föreslagit att förhandlingar skulle upptas mellan Danmark, Finland, Norge och Sverige om nordiskt samarbete på trafiklagstiftningens område. Respektive länders regeringar utsåg ombud för samarbetet. Betänkande i ämnet avgavs i augusti 1951.¹

16.1 AKTSAMHET

En allmän regel om aktsamhet ingår i förslaget svenska version som 2 §. Den överensstämmer helt med 39 § i förslaget till VTF. Bestämmelsen kommenteras inte i betänkandet.

16.2 HÖGER- ELLER VÄNSTERTRAFIK?

De delegerade gjorde följande uttalande i frågan om höger- eller vänstertrafik: »I frågan om höger- eller vänstertrafik ha ombuden varit ense om den avgörande betydelsen av en gemensam regel för de fyra länderna. Ombuden ha även varit ense om att överensstämmelse endast kan nås på basis av högertrafikregeln och att det alltså ankommer på Sverige att avgöra om och när man anser sig kunna gå över till högertrafik. Ombuden från de tre övriga länderna ha erinrat om den rekommendation om övergång till högertrafik som antogs av underkommittén för vägtransport inom den ekonomiska kommittén för Europa i Genève den 31. januar 1949. De svenska ombuden ha hänvisat till att ställning till frågan om övergång från vänster- till högertrafik i Sverige tagits för några år sedan på sådant sätt att en dylik övergång åtminstone för närvarande knappast kan anses aktuell. De ha även framhållit, att denna fråga är så komplicerad att man borde inskränka sig till att påpeka dess stora betydelse för den internationella samfärdseln.»²

¹ Betänkande angående gemensamma nordiska trafikregler m m. Helsingfors i juni 1951. Stencil

² a bet s 2

17 Förslag om allmän hastighetsbegränsning 1954

17.1 ALLMÄNNA UTGÅNGSPUNKTER

År 1953 tillkallades en utredningsman för att utarbeta förslag till åtgärder för en förbättrad trafiksäkerhet. Utredningen gavs namnet 1953 års trafiksäkerhetsutredning.

Utredningen konstaterar sammanfattningsvis att det är ofrånkomligt, att kraftåtgärder måste vidtas för att hejda den utveckling mot ett ökat antal dödade och skadade i trafiken, som kunde väntas bli en följd av den starkt växande trafiken.

17.2 ALLMÄN HASTIGHETSBEGRÄNSNING

17.2.1 Utredningsmannens förslag

Utredningen hade övertygats om värdet ur trafiksäkerhetssynpunkt av lägre körhastighet på gator och vägar. Den pläderar för ett införande av fasta övre hastighetsgränser. Den anser att detta bland annat skulle ge bättre möjligheter att ingripa mot fordonsförare som bröt mot skyldigheten att anpassa hastigheten till trafiksäkerhetens krav. Utredningen säger sig inte ha funnit fog för påståendet, att existensen av en hastighetsgräns skulle driva upp körhastigheten mot den maximalt tillåtna hastighetsgränsen. Den menar i stället att erfarenheten tvärtom ger vid handen, att en fartgräns får en allmän sänkning av körhastigheterna till resultat och därmed också en allmänt bättre hastighetsanpassning.¹

Utredningen föreslog i 56 § VTF bestämmelser om att motorfordon utom tättbebyggt område inte skulle få föras med högre hastighet än 80 km/tim. För buss och lastbil föreslogs att den gällande gränsen 60 km/tim behölls, med det undantaget att buss och lastbil som hade en totalvikt som inte översteg 2,5 ton skulle få framföras med högst 80 km/tim.

Den övre gränsen för hastigheten inom tättbebyggt område sattes i förslaget vid 45 km/tim.

¹ SOU 1954:38 s 283

Länsstyrelsen föreslogs få möjlighet att i vissa fall höja de angivna hastighetsgränserna 45 och 80 km/tim till högst 60 resp 90 km/tim.

17.2.2 Departementsförslaget

Depch säger allmänt, att han ansluter sig till utredningens mening, att, vid sidan av pågående åtgärder för förbättrande av vägnätet, en skärpning av reglerna på förevarande områden kan på längre sikt leda till en förbättring av trafiksäkerheten och en minskning av olycksfrekvensen. Han säger, att målet givetvis inte kan nås utan uppoffringar. Han är medveten om att föreskrifter som reglerar förarnas uppträdande på dem lägger band, som kan synas överflödiga och irriterande i de fall, då vederböran- des eget omdöme säger honom, att en överträdelse inte skulle medföra någon fara. Trafiksäkerhetsfrågan var emellertid av sådan vikt att sådana betänkligheter inte fick vara avgörande.²

Under diskussionen av för- och nackdelar med en regel om allmän hastighetsbegränsning säger depch bl a, att kärnpunkten i hastighetsproblemet inte är en fråga om hastighetsbegränsning utan en fråga om hastighetsanpassning. Detta utesluter dock inte, menar han, att frågeställningarna delvis sammanfaller och att en hastighetsbegränsning kan vara lämplig som medel att i vissa fall nå en bättre hastighetsanpassning.³

När det gäller förslaget om en allmän hastighetsbegränsning utom tätbebyggt samhälle säger depch dock, att han »för närvarande» inte anser sig kunna biträda detta.⁴

Förslaget att införa allmän hastighetsbegränsning inom tätbebyggt område tillstyrker depch. Han föreslår att övre gränsen sätts vid 50 km/tim och att den skall gälla för alla fordon. Detta innebar alltså en höjning i förhållande till utredningens förslag för bussar och lastbilar. Utredningens förslag att beslut om lokal hastighetsbegränsning skulle ankomma på länsstyrelse följdes i departementets förslag.

17.2.3 ALU:s utlåtande

ALU anser det vara angeläget att kraftigt understryka, att, som depch uttalat, kärnpunkten i hastighetsproblemet var en fråga om hastighetsanpassning och inte en fråga om hastighetsbegränsning. Enligt utskottets mening var det de för höga hastigheterna vid dålig sikt, i skymda kurvor,

² prop 1955:172 s 24 f

³ a prop s 39

⁴ a prop s 41

vid vägkorsningar och i liknande trafikfarliga situationer som måste stävas. I dessa fall var, säger utskottet, redan en hastighet av 80 km i timmen för hög.

Någon allmän hastighetsbegränsning utom tätbebyggt område ville utskottet inte ha.

Utskottet tillstyrkte ett förslag som gjorts i ett par motioner, att från reglerna om maximihastighet för lastbilar och bussar vid färd utanför tätbebyggt område skulle undantas sådana lastbilar och bussar vilkas totalvikt inte översteg 2,5 ton.

Förslaget om allmän hastighetsbegränsning inom tätbebyggt område tillstyrktes av utskottet.

Två reservanter i utskottet ville ha en regel om allmän hastighetsbegränsning utom tätbebyggt område med gränsen satt vid 80 km i timmen.⁵

17.3 TRAFIKÖVERVAKNING

¹17.3.1 Utredningsmannen

Trafiksäkerhetsutredningen anser, att behovet av en fartgräns måste beaktas med dess betydelse ur övervakningssynpunkt. Polisens möjligheter att stäva de oförsvarligt höga hastigheterna var små, i de flesta fall utom tätbebyggt område praktiskt taget obefintliga.⁶

En allmän fartgräns skulle ge större möjligheter att ingripa, menar utredningen, som också hävdar att detta var angeläget även ur den synpunkten, att det av många skäl fanns fog för antagandet, att de som färdades med alltför hög hastighet ofta var förare, som i allmänhet var vårdslösa i trafiken och som brast i hänsyn till sina medtrafikanter.⁷

⁵ ALU utl 1955:34 s 58

⁶ SOU 1954:38 ss 121 och 122

⁷ Om man får tro följande berättelse har bilförarnas moral och allmänna beteende ändrat sig väsentligt på de 25 år som förflutit: »På Tranebergsbron i Stockholm är hastigheten numera för sådana fordon (personbilar och motorcyklar) begränsad till 50 km/tim, vilket haft till följd, att de oförsvarligt höga hastigheter, som tidigare ofta förekommo på bron, numera endast sällan kunna iakttas. Eftersom bron är belägen inom stadens tätbebyggda område få bussar och lastbilar rätteligen icke föras med större hastighet än 40 km/tim. Emellertid har hastighetstavlorna av lastbils- och bussförare allmänt uppfattats såsom ett medgivande för dem att färdas med 50 km/tim, vilket haft till följd att alla fordon föras med ungefär samma hastighet över bron. Polisen har icke funnit anledning ingripa häremot, då det visat sig, att denna feltolkning endast främjat såväl trafiksäker-

17.3.2 Depch

När det gäller kontrollen av efterlevnaden av den ifrågasatta regeln säger depch, att man inte helt kan bortse från risken att fastställandet av en allmän fartgräns får till resultat, att trafikpolisen kommer att tas i anspråk för övervakning därav i sådan utsträckning, att kontrollen över det individuella körsättet blir eftersatt också i fortsättningen.⁸

Han säger vidare, att nyttan av en bestämmelse om allmän hastighetsbegränsning mycket beror på huruvida regeln av det övervägande antalet motorförare betraktades som lämplig eller åtminstone rimlig och därför i allmänhet efterlevdes eller om överträdelser komme att höra till vanligheten. Han fortsätter: »Att införa en bestämmelse, som många, kanske flertalet motorförare i större eller mindre omfattning överträder, väcker betänkligheter bl a ur den synpunkten, att den minskar respekten för trafikföreskrifter över huvud och såmedelst motverkar sitt syfte att höja trafiksäkerheten.»⁹

Depch anser det vara av synnerlig vikt, att en bestämmelse om hastighetsbegränsning kompletteras med en intensiv övervakning av det sätt på vilket bestämmelsen efterlevs. Övervakningen får inte begränsas till stickprovskontroll, säger han, utan bör vara så effektiv, att en motorförare, som överträder bestämmelsen, måste såsom en praktisk möjlighet räkna med att bli åtalad och sakfälld.¹⁰

En bestämmelse som betraktas som olämplig eller orimlig, men som åtlyds av fruktan för straff hyser depch tydligen ändå inga betänkligheter mot att införa.

Depch konstaterar, att det inte finns tillräckliga resurser för en övervakning av önskad omfattning. Möjligen kan detta bli fallet efter den

het som framkomlighet på bron. Man har på Tranebergsbron kunnat göra även ett annat konstaterande av intresse i detta sammanhang. Därför att hastighetsbegränsningen är densamma för alla fordon, har man svårt att overse med andras förseelser. Den förare, som verkställer omkörning av annat fordon, vilket föres med den tillåtna hastigheten 50 km/tim blir ofta föremål för en reaktion från andra trafikanter, vilka ge tillkänna sitt ogillande av en sådan förares färdssätt genom upprepade signaler. Trafikanterna uppfostra på detta sätt varandra till en god efterlevnad av hastighetsbestämmelsen. Uppenbarligen är det också så, att förekomsten av en för alla lika skyldighet i sig själv reser en spärr mot överträdelse. Man iakttagert hastighetsbegränsningen mycket på den grund, att det bjuder emot att bryta sig loss ur den gemenskap som denna för alla lika skyldighet skapar.» (a bet s 112)

⁸ prop 1955:172 s 39

⁹ a prop s 39

¹⁰ a st

utökning av statspolisens personal och förbättring av dess utrustning, som beslutats av 1954 års riksdag, förmodar han. Han utesluter emellertid inte heller, att en mera intensiv trafikövervakning kan leda till en sådan förbättring av trafikförhållandena, att behovet av en allmän hastighetsbegränsning väsentligt skulle minskas.¹¹

En annan allvarlig invändning mot förslaget var, ansåg depch, att detta sannolikt i vissa stycken kunde skapa nya faromoment. Det han speciellt syftar på är att omkörningssträckorna skulle bli längre.¹²

Depch säger avslutningsvis, att missbruk av den fria hastigheten förekom i sådan omfattning att det förr eller senare kunde bli nödvändigt att införa stadganden om allmän fartbegränsning i en eller annan form, därest den skärpta trafikövervakningen och andra nu aktuella åtgärder till trafiksäkerhetens främjande icke medförde någon mera markant bättring. Han ansåg det emellertid icke då tillrådligt att införa en bestämmelse i ämnet med hänsyn till de bristande övervakningsresurserna.¹³

17.3.3 ALU

ALU, som alltså också är emot införandet av regler om fixa övre hastighetsgränser, anför som ett skäl mot sådana bestämmelser, att de lätt skulle föra med sig en felinriktning av trafikövervakningen. Utskottet fortsätter: »Eftersom kontrollen måste gälla om hastighetsgränsen överskrides och då ett överskridande knappast är att förvänta på trafikfarliga platser, ligger det i sakens natur att övervakningen skulle komma att inriktas på goda vägar med rak sträckning. En sådan trafikövervakning är emellertid enligt utskottets mening från trafiksäkerhetssynpunkt tämligen betydelselös.»¹⁴

Utskottet understryker vikten av en förbättrad trafikövervakning och anser, att denna skulle vara inriktad på att från trafiksäkerhetssynpunkter kontrollera förarnas individuella körsätt i sådana trafiksituationer, där förarna erfarenhetsmässigt brast i den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingades av omständigheterna.¹⁵

¹¹ a prop s 40

¹² a st

¹³ a prop s 41

¹⁴ ALU utl 1955:34 s 28

¹⁵ a utl s 28 f

17.4 SPECIELL REGEL OM HASTIGHETSANPASSNING UNDER MÖRKER

I 46 § 1 mom föreslogs en bestämmelse att förare av fordon skulle, under mörker, anpassa hastigheten så, att fordonet kunde stannas på den del av den framförvarande vägbanan som föraren tydligt kunde överblicka. Skälet till bestämmelsen var enligt utredningen att en väsentlig orsak till påkörningsolyckorna under mörker var att söka just i förarnas underlåtenhet att anpassa hastigheten med hänsyn till den vägsträcka som kunde överblickas.¹⁶

Depch ansåg att regeln var så naturlig, att frågan närmast borde avses gälla huruvida den för sin giltighet behövde inskrivas i författningen. »Redan i det allmänna kravet på att föraren skall visa den omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna», säger depch, »ligger uppenbarligen att en fordonsförare icke bör onödigtvis försätta sig i en situation, som han ej kan behärska. Sedd ur denna synpunkt är regeln icke begränsad till de särskilda förhållanden, som råder under mörker, utan kan med fog uppställas såsom en allmän norm för en bilförares bedömande i fråga om den hastighet, som i olika situationer är försvarlig». Han anser det därför vara mindre lämpligt att i vägtrafikförordningen inskriva en uttrycklig regel i ämnet, begränsad att avse mörkersituationen, eftersom det därav kunde dras en oriktig slutsats i fråga om regelns tillämplighet i andra fall.¹⁷

Det kunde riktas invändningar mot regeln ur motsatt synpunkt, menar depch, nämligen att den i vissa situationer var svår eller rentav omöjlig att efterkomma.

Han ansåg att en författningsbestämmelse i förevarande ämne borde utformas så, att den dels fick karaktären av en allmän handlingsregel utan begränsning till viss eller vissa situationer och dels beredde möjligheter till undantag där sådant påkallades av omständigheterna. Detta önskemål skulle kunna tillgodoses, anser depch, genom att införa en bestämmelse i VTF 46 § 1 mom första stycket som ett tillägg till den där givna föreskriften att fordonets hastighet skulle anpassas till vad trafiksäkerheten och behörig hänsyn till omständigheterna i övrigt krävde. Depch förordade ett stadgande av huvudsakligen rådgivande karaktär; att hastigheten inte borde vara högre än att fordonet kunde stannas på den del av den framförvarande vägbanan, som föraren tydligt kunde överblicka. Om den lösningen användes borde i VTF inte inskrivas någon särskild bestämmelse om ansvar för överträdelse av föreskriften. »Att en underlåtenhet att an-

¹⁶ SOU 1954:38 s 271

¹⁷ prop 1955:172 s 43 f

passa hastigheten efter vad trafiksäkerheten kräver kan bestraffas enligt trafikbrottslagen såsom ovarsamhet vid förande av motorfordon är uppennbart oavsett förekomsten av en bestämmelse sådan som den nu förordade.»¹⁸

ALU avstyrkte förslaget i propositionen när det gällde att till regeln i 46 § 1 mom första stycket tillfoga att hastigheten inte borde vara högre än att fordonet kunde stannas på den del av den framförvarande vägbanan som föraren kunde tydligt överblicka. Det låg enligt utskottets mening närmare till hands att genom en särskild för mörker avsedd bestämmelse inskräpa vikten av att vid avbländning och därmed följande begränsade sikt hålla en med hänsyn till förhållandena särskilt låg hastighet. Utskottet ansåg att ett sådant stadgande lämpligen kunde fogas till de i 46 § 1 mom andra stycket uppräknade situationer där det särskilt ålåg förare av fordon att hålla en med hänsyn till förhållandena tillräckligt låg hastighet.¹⁹

Något sådant tillägg till katalogen i 46 § 1 mom andra stycket gjordes inte.

!

¹⁸ a prop s 44

¹⁹ a utl s 31

18 Straffrättskommittens förslag 1953

18.1 ALLMÄNT

SRK kom i sitt förslag till brottsbalk in på några konkurrensfrågor som berörde 1 § TBL.¹ Den tog också upp frågan om bestämmelser för underlåtenhetshandlingar som äventyra annans liv eller hälsa.

18.2 VÅRDSLÖSHET

I anledning av att straffmaximum för brottet vårdslöshet mot person, som sedermera efter viss omarbetning kom att benämnas framkallande av fara för annan, av kommittén satts till fängelse i två år, föreslogs att maximum vid grov vårdslöshet i trafik enligt 1 § andra stycket TBL skulle höjas till samma nivå.² Kommittén ansåg nämligen, att om någon var förfallen till ansvar för vårdslöshet i trafik jämlikt 1 § TBL, straffet inte skulle bestämmas i konkurrens med den nämnda paragrafen i brottsbalken.³

Depch hade samma uppfattning härvidlag.⁴

När det gällde ådömande av ansvar för vållande till annans död genom vårdslöshet i trafik ansåg kommittén att straff skulle utmätas i brottskonkurrens.⁵

¹ SOU 1953:14 s 143

² Förslaget till 1:9 löd: Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet framkallar fara för annans liv eller hälsa, dömes för *vårdslöshet mot person* till fängelse i högst två år eller böter. I BrB 3:9 är straffskalan densamma för den som av grov oaktsamhet utsätter annan för livsfara eller fara för svår kroppsskada eller allvarlig sjukdom.

³ a bet s 143

⁴ Prop 1962:10 B s 96 f. Också trafikmålskommittén anslöt sig till samma uppfattning. Förslag till ändring kom genom prop 1964:191. Det antogs av riksdagen.

⁵ SOU 1953:14 s 142. Som framgår nedan ansåg SRK att ansvar för vållande till annans död ej skulle ådömas om oaktsamheten varit ringa.

19 Höger- eller vänstertrafik?

Folkomröstning 1955

19.1 1954 ÅRS KOMMITTÉ FÖR UTREDNING OM HÖGER- TRAFIK

I anledning av en motion om införande av högertrafik avgav ALU ett utlåtande år 1953.¹ Utskottet anser det vara förenat med så avsevärda fördelar att vårt land snarast möjligt borde inrikta sig på en övergång till högertrafik.

Utlåtandet ledde till att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhöll om utredning av förutsättningarna för vårt land att under den närmaste framtiden genomföra en övergång till högertrafik.²

En kommitté tillsattes för att utreda frågan. Denna, 1954 års kommitté för utredning om högertrafik säger, att de skäl, som kan anföras mot en övergång till högertrafik, nämligen den sannolika ökningen på kortare sikt av olycksriskerna efter trafikomläggningen och de stora kostnaderna för omläggning i och för sig var tungt vägande. Med hänsyn till utvecklingen av den internationella landsvägstrafiken och det därav betingade intresset av enhetliga trafikregler länderna emellan fann dock kommittén att en övergång till högertrafik borde genomföras i vårt land för väg- och gatutrafiken. Kommittén anser att detta på längre sikt också syntes vara fördelaktigt även ur trafiksäkerhetssynpunkt. Som en lämplig dag för övergången föreslog kommittén söndagen den 7 juni 1959.³

Kommitténs ordförande reserverade sig. Han ansåg att några bärande skäl för en övergång till högertrafik inte anförts.⁴

En ledamot ansåg, att innan beslut om övergång till högertrafik fattades, folkomröstning i frågan borde äga rum, därest någon större del av de med övergången förenade kostnaderna än vad som föreslagits i kommitténs betänkande skulle anses böra bestridas av andra medel än automobilskattemedel.⁵

¹ ALU utl 1953:39

² Riksdagens skrivelse 1953:399

³ SOU 1954:30 s 95

⁴ a bet s 108

⁵ a bet s 112 f

19.2 DEPCH

I proposition föreslogs att en rådgivande folkomröstning skulle anordnas angående frågan om övergång till högertrafik.⁶

19.3 FOLKET

Folkomröstning kom till stånd och ägde rum söndagen den 16 oktober 1955.

Antalet röstberättigade uppskattades till omkring 4.866.100.⁷ Antalet avlämnade giltiga röstsedlar var 2.581.687. Av dessa avgavs 400.061 för ett införande av högertrafik och 2.139.996 för ett bibehållande av vänstertrafik, medan 41.630 var blanka.⁸

Depch ansåg att resultatet borde tillerkännas väsentlig betydelse för frågan om övergång till högertrafik. Med hänsyn till att det gav ett klart uttryck för uppfattningen att vänstertrafiken borde bibehållas och på grund av vad som i övrigt förekommit i ärendet, ansåg sig depch inte böra förorda en omläggning till högertrafik.⁹

⁶ prop 1955:111

⁷ ALU memorial 1955:40

⁸ Kungl. Maj:ts skrivelse 1955:217

⁹ a skrivelse s 2 f

20 Nordiska parlamentariska kommitténs för friare samfärdsel m m förslag 1955

20.1 ALLMÄNT

Nordiska parlamentariska kommitténs för friare samfärdsel m m betänkande innehåller en jämförande översikt av vägtrafikförfattningarna i Danmark, Finland, Norge och Sverige.¹

Kommittén har i allmänhet avstått från att avge konkreta förslag till ändringar i något lands trafikbestämmelser. Den finner dock för gott att, med hänvisning till ett tidigare uttalande i ämnet, understryka önskvärdheten av att Sverige övergår till högertrafik.

20.2 AKTSAMHET

Den svenska texten av det allmänna aktsamhetsstadgandet i förslaget överensstämmer med den i VTF. Den ges ingen speciell kommentar.

¹ SOU 1955:33

21 Förslag om allmän hastighetsbegränsning 1957

Trafiksäkerhetsutredningen framlade ännu ett betänkande med förslag till åtgärder för att åstadkomma bättre trafiksäkerhet.¹

Utredningen upprepade där sitt tidigare förslag om allmän hastighetsbegränsning utom tätbebyggt område. När det gällde att fastställa den övre gränsen för hastigheten säger utredningen att den velat anpassa denna gräns så, att den skulle skära bort de med hänsyn till vägförhållandena i landet alltför höga hastigheterna. Gränsen föreslogs bli satt vid 90 km/tim med rätt för länsstyrelserna att höja gränsen där förhållandena så tillät. Utredningen framhöll dock, att det ur trafiksäkerhetssynpunkt var av tämligen underordnad betydelse om den högsta tillåtna hastigheten inom rimliga gränser sattes högre eller lägre. Det väsentliga var, att man på vägarna överhuvudtaget fick en översta gräns för körhastigheten, som förbjöd förarna att färdas med överdrivet höga hastigheter. Utredningen hade ingen invändning att göra mot att undantag från hastighetsbestämmelserna gjordes i fråga om momentana hastighetsöverskridanden i samband med omkörning.²

Depch sade sig icke kunna tillstyrka utredningens förslag om en allmän hastighetsbegränsning. Han ville emellertid betona, att detta hans ställningstagande endast avsåg situationen sådan den då kunde överblickas och att frågan borde tas upp på nytt, om ändrade förhållanden föranledde därtill.³

Ett av skälen till depch ställningstagande var att han inte ansåg det lämpligt att införa hastighetsbegränsning innan mer tillfredsställande övervakningsresurser skapats.⁴ Det tidigare anförda argumentet, att övervakningsapparaten måste byggas ut så, att den som begår en överträdelse måste som en praktisk möjlighet räkna med att bli åtalad och sakfälld, upprepas. Depch anser, att härförutan varje reform av trafikförfattningarna blir en reform på papperet.⁵

¹ SOU 1957:18

² a bet s 375 f

³ prop 1958:69 s 118

⁴ a st

⁵ a prop s 38

ALU instämde i depch uttalande när det gällde att ej tillstyrka utredningens förslag om införande av allmän hastighetsbegränsning. Inte heller det förslag som framförts i en motion att införa en allmän hastighetsbegränsning på försök under viss tid kunde utskottet tillstyrka.⁶

1

⁶ ALU utl 1958:20

22 Försök med tillfälliga allmänna hastighetsbegränsningar börjar 1960

22.1 ALLMÄNNA UTGÅNGSPUNKTER

År 1957 och 1959 avstyrkte ALU motioner om försök under viss tid med hastighetsbegränsning till 90 km/tim.¹

Vid 1960 års riksdag förelåg åter motioner om hastighetsbegränsning. Nu gällde det temporär hastighetsbegränsning vid de stora helgerna och under veckosluten.

Enligt ALU mening hade sedan frågan om allmän hastighetsbegränsning prövades 1959 inte förekommit något som gav anledning till ändrat ställningstagande från riksdagens sida.

ALU ansåg, att det övervägande antalet olyckor under helgerna väsentligen stod att finna i andra förhållanden än hög hastighet, bl a den större trafikintensiteten och det förhållandevis större antalet oerfarna förare som då var ute i trafiken.²

22.2 RÖSTER I RIKSDAGEN

Herr Elowsson (s), som hade reserverat sig i utskottet och önskade införa den avsedda försöksverksamheten, gav i ett anförande i första kammaren flera exempel på hur litet man tjänade i tid vid en färd på 10 km om man ökade hastigheten med 10 km/tim.³

Vice talmannen herr Strand (s) sade bl a: »Vid någon tidpunkt på året kommer i Stockholm ut en tidskrift som heter Blandaren, eller ibland Gåsblandaren. I denna stod för några år sedan att läsa, att om man far fram med större hastighet än ljuset så svartnar det för ögonen. Jag tror faktiskt, att man också kan tala om hastighetsbegränsning så att det svartnar för ögonen. I varje fall kan man använda statistik på sådant sätt att det skymmer möjligheterna till ett klart och redigt omdöme. Ofta är det nämligen inte fråga om vad man vinner med att fara fram litet fortare än somliga tycker att man bör göra; många gånger är det frå-

¹ ALU utl 1957:9 och 1959:4

² ALU utl 1960:23

³ FK protokoll 1960:15 s 98 f

ga om hela den trafik som skall fram, och det är det senaste som är avgörande för möjligheten att sätta en hastighet, som skulle kunna vara i det närmaste hundra procentigt trafiksäker.»⁴

22.3 REGERINGEN UTFÄRDAR KUNGÖRELSE OM GENERELL HASTIGHETSBEGRÄNSNING UNDER VISS TID

Fredagen den 9 december 1960 sade chefen för kommunikationsdepartementet i andra kammaren bl a att olycksfrekvensen i trafiken visat en synnerligen markant stegring. Han syftade då speciellt på antalet olyckor under november månad samma år. Antalet olyckor var då det högsta som någonsin noterats för en månad. Depch sade sig inte vara övertygad om att hastighetsbegränsning i normala fall var ett universalmedel mot trafikolyckor, men ansåg sig i det uppkomna läget inte kunna lämna den vägen oprövad. På hans förslag hade Kungl. Maj:t därför beslutat utfärda en kungörelse om generell hastighetsbegränsning till 80 km/tim under tiden 22 december 1960 – 9 januari 1961.⁵

Depch betonade, att vidtagandet av en så ingripande åtgärd som en hastighetsbegränsning måste tas som ett uttryck för det utomordentliga allvar med vilket regeringen följde utvecklingen på trafiksäkerhetsområdet. Han ansåg, att även om det var fråga om ett ingrepp i den personliga friheten, så krävde lägets allvar ifrågavarande åtgärd.

Försöksverksamheten fortsatte under olika perioder 1961–62.

Depch föreslog, bl a med hänsyn till behovet att upprepa försöken, att bestämmelser skulle införas i VTF, enligt vilka det skulle ankomma på Kungl. Maj:t att meddela föreskrifter angående högsta hastighet m m.⁶ Riksdagen beslöt i enlighet härmed.

Ett flertal kungörelser utfärdades efter hand om tillfälliga hastighetsbegränsningar.

⁴ a protokoll s 99

⁵ AK protokoll 1960H:30 s 8

⁶ prop 1961:130 s 38

23 Förslag om övergång till högertrafik 1963

23.1 ALLMÄNT

I utlåtande avgivet i anledning av motioner i riksdagen framhöll ALU att frågan om en omläggning till högertrafik snarast borde bringas i sådant skick att den kunde föreläggas riksdagen.¹

Så skedde genom förslag i proposition om övergång till högertrafik.²

Tredje lagutskottet hemställde att riksdagen skulle bifalla propositionen. Det avgörande för utskottets ställningstagande synes ha varit, att den internationella trafiken befann sig under stark expansion och att det därför var angeläget med likartade trafikregler länderna emellan.

Utlåtandet godkändes av riksdagen.

Övergången till högertrafik ägde rum kl 5 på morgonen söndagen den 3 september 1967.

23.2 RÖST I RIKSDAGEN

Från debatten i första kammaren kan nämnas att herr Jonasson (cp), som yrkade avslag på utskottets utlåtande, yttrade bl a följande: »Vad vet vi för resten om framtiden? Flygets utveckling är ju enorm, och den tekniska utvecklingen inom andra områden är lavinartad. Vi har kanske så småningom ett folkflyg som minskar trafiken på vägarna — man kan väl ändå i detta sammanhang inte helt bortse ifrån dessa synpunkter — och mycket annat som kan hända. ——— Sist men inte minst anser jag mig inte ha fullmakt på att på detta sätt nonchalera människornas åsikt som de framfört i folkomröstningen 1955.»³

¹ ALU utl 1961:35

² prop 1963:58

³ FK protokoll 1963:21 s 3 ff

24 Ändring av 1 § TBL 1966

24.1 RIKTLINJER FÖR TRAFIKMÅLSKOMMITTÉN

Chefen för justitiedepartementet tillkallade år 1961 sakkunniga för att undersöka möjligheterna att begränsa tillströmningen av trafikmål till domstolarna och att i övrigt förenkla handläggningen av sådana mål. Särskilt frågorna rörande kriminalisering och åtal, användningen av straff-föreläggande samt regleringen av skadeståndsanspråk borde övervägas. De sakkunniga antog namnet trafikmålskommittén.¹

I kommitténs direktiv sägs bl a att flertalet av de trafiköverträdelser som togs upp till behandling vid domstolarna i flertalet fall inte var av allvarigare art. Trots att fängelse ingick i straffskalan för exempelvis vårdslöshet i trafik enligt 1 § TBL, utdömdes, förutom skadestånd i förekommande fall, endast böter i det alldeles övervägande antalet fall där fråga var om ansvar enligt detta lagrum. Det ifrågasattes om inte beträffande en del — måhända en stor del — av dessa fall möjligheter torde finnas att göra begränsningar i fråga om kriminalisering och åtal eller eljest vidtaga åtgärder som förenklade handläggningen.²

Det anföres vidare att FLU behandlat två förslag av intresse i detta sammanhang.³

Det ena av dessa avsåg möjligheten att bedöma trafikanternas åtgärder generösare än som i allmänhet skedde vid tillämpning av 1 § TBL om straffrihet vid ringa ovarsamhet i trafik. Utskottet hade inte funnit anledning ta något initiativ i detta hänseende, men depch fann att frågan nu borde närmare övervägas av trafikmålskommittén. Han säger, att det förefaller som om åtskilliga mål rörande vårdslöshet i trafik avser fall där förseelsen varit så lindrig att åtal ej varit oundgängligen påkallat för upprätthållande av laglydnad och trafiksäkerhet. Mål av den typen borde enligt depch avföras från domstolsbehandling. Det blev en av kommitténs uppgifter att utreda om detta lämpligast kunde ske genom att 1 § TBL ändrades, eller på annat sätt.⁴

¹ SOU 1963:27 s 11

² a bet s 9

³ FLU utl 1958 B:13

⁴ SOU 1963:27 s 10

24.2 TRAFIKMÅLSKOMMITTÉNS FÖRSLAG

24.2.1 Allmänna utgångspunkter

Kommittén anser att antalet överträdelser av trafikreglerna var väsentligt fler än vad tillgänglig statistik utvisade. Det förhöll sig otvivelaktigt så, att många trafikanter efter eget skön satte sig över trafikreglerna då någon fara inte syntes dem vara förbunden med en överträdelse. Kommittén menar att viljan saknas hos många trafikanter att under alla förhållanden iakttä reglerna och att det följaktligen var ett betydelsefullt problem att utröna hur en bättre efterlevnad av trafikreglerna skulle kunna åstadkommas.⁵

Efter att ha konstaterat att straffet och straffhotet utgör ett betydelsefullt men dock yttersta medel att åstadkomma en ökad trafiksäkerhet, fortsätter kommittén: »En långt gående kriminalisering som ej uppbärs av en allmän opinion, blir snarare till hinder än till gagn i strävan att uppnå en bättre trafikdisciplin.» Ett frikostigt användande av bötesstraff, vilka starkt ökat, ledde enligt kommittén till att straffet som vapen i kampen mot brottsligheten förlorade i effektivitet, vilket fick konsekvenser också vid bekämpande av den allvarigare trafikbrottsligheten och den egentliga kriminaliteten.⁶

Kommittén anmärker att gällande straffrättsliga regler rörande felhandlingar i trafiken hade tillkommit under helt andra förhållanden än de då rådande och anser sig därför böra överväga om bestämmelserna var ändamålsenligt utformade. Kommittén konstaterar att den därvid har att undersöka om det inom trafikrätten förekom någon kriminalisering, som saknade betydelse från de synpunkter varpå straffhotet vilade och som följaktligen utan våda för trafiksäkerheten kunde avvaras. Av särskilt intresse därvidlag, säger kommittén, var avvägningen av det straffbara området enligt 1 § TBL.⁷

Kommittén konstaterar att bedömningen av när en oaktsamhet skall anses vara ringa har vållat svårigheter i rättstillämpningen.

Trafikmålskommittén framhåller vidare att trafiken ställer stora — kanske alltför stora — krav på trafikanterna, och att det också för en trafikant med de allra bästa föresatser var svårt att alltid följa de anvisningar som trafikreglerna ger. Kommittén hänvisar till att undersökningar utförts som visar, att kraven på den mänskliga prestationsförmågan, i de

⁵ a bet s 13

⁶ a bet s 15

⁷ a st

avseenden som är betydelsefulla för trafiken, inte kan ställas alltför högt. Människan är inte vuxen att bemästra alla de invecklade och svåra situationer som trafikintensiteten och den tekniska utvecklingen medfört.⁸

Kommittén anför att redan 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten ansett det böra övervägas, om straff borde följa på sådana trafikförseelser där fordonsförare eller fotgängare inte ådagalagt vårdslöshet i egentlig mening utan endast i en plötsligt uppkommen situation trots de bästa föresatser gjort sig skyldig till en felbedömning, som i betänkande av den mänskliga ofullkomligheten varit fullt förklarlig och oundviklig. Kommittén hänvisar också till 1940 års principbetänkande i trafiksäkerhetsfrågan (SOU 1940:35 s 107) där det uttalats att det dessvärre blivit alltmer klart, att trafikanternas förseelser i det stora flertalet fall nära sammanhänge med deras iakttagelseförmåga, uppmärksamhet, reaktionshastighet och andra psykofysiska faktorer, vilka med all säkerhet inte kunde förbättras genom åtal, domar och straff.

I anledning av detta framhåller kommittén åter, att straffet måste bibehållas som ett yttersta medel för att framtvinga efterlevnad av trafikreglerna. Kommittén konstaterar, att det samtidigt dock måste beaktas, att ett straffhot i allmänhet inte kan påverka trafikanternas handlande om det inte, till följd av övervakning eller eljest, kan göras till en påtaglig realitet. Skyldigheten att inte överskrida en viss angiven högsta hastighet nämns som ett typexempel på en bestämmelse som förhållandevis ofta övervakas och där straffhotet utgör ett verksamt medel för upprätthållande av en god trafikdisciplin.⁹

Det finns, framhåller kommittén, i VTF emellertid också en mängd bestämmelser av mera allmän karaktär, bestämmelser som enligt 1944 års trafikförfattningssakkunniga väsentligen inte innefattade annat än ålägganden att i särskilda hänseenden iaktta försiktighet, eventuellt med beaktande av vissa mer eller mindre allmänt angivna normer. Som exempel nämns bestämmelserna om hastighetsanpassning i 46 § VTF. Endast vid mera uppenbart överskridande av reglerna hade man, om en olycka inte inträffat, möjlighet att ingripa med straff.

Mot bakgrunden av det anförda hade kommittén att pröva utformningen av straffsystemet vid trafikförseelser, med särskilt beaktande av 1 § TBL.

⁸ a bet s 28 f

⁹ a bet s 29

24.2.2 Hur bör straffsystemet utformas?

Kommittén framför följande synpunkter: Trafiksituationen kräver att trafikreglerna görs så enkla som möjligt. Denna fråga berörs inte närmare med hänvisning till att den torde komma att övervägas av Nordisk vägtrafikkommitté, som bl a arbetade på att utarbeta förslag till gemensam nordisk vägtrafiklagstiftning. Detta arbete kunde tänkas komma att leda till ytterligare ökning av antalet trafikregler av ordningskaraktär, dvs stadganden som kan föranleda ingripanden oavsett om abstrakt eller konkret fara föreläggat. Även om man sannolikt hade att räkna med en fortgående ökning av sådana bestämmelser torde det vara uppenbart att ett stadgande av den mera allmänna natur som 1 § TBL representerar inte helt kan undvaras. Det kan inte råda någon tvekan om att ett betydande antal trafikhandlingar är av den art att de bör föranleda bestraffning, oavsett om de samtidigt inneburit överträdelse av en ordningsregel eller ej.¹⁰

Kommittén konstaterar vidare, att det, då en trafikolycka inträffat, i praxis ansetts föreligga straffbar vårdslöshet också vid mindre avvikelser från VTF:s mera allmänna bestämmelser. Ovarsamhet som inte har samband med en trafikolycka upptäckes mera sällan av de övervakande myndigheterna. I sådana fall är det i allmänhet möjligt att ingripa med straff endast om ovarsamheten varit avsevärd. Straffet träffar alltså slumpartat och straffhotet upplevs inte som en realitet av trafikanterna.¹¹

Kommittén betonar faran av att använda beteckningen brott på handlingar som för det allmänna rättsmedvetandet framstår som föga kriminella. Denna fara anser kommittén vara i hög grad aktuell då det gällde 1 § TBL, eftersom det syntes ha varit svårt att få resonans hos allmänheten för den tillämpning av stadgandet som skett, och fortsätter: »Den pågående utvecklingen vilken alltså innebär att trafikanter i ständigt stegrad utsträckning bestraffas för handlingar som de icke kan förmås inse utgöra brott, måste inge starka betänkligheter. Dessa betänkligheter blir icke mindre genom det förhållandet att trafikmålet för en åtalad i en trafikolycka ofta utgör den första och över huvud taget den enda direkta kontakten med de rättsvårdande organen. Det intryck han då får måste därför bli av väsentlig betydelse för hans allmänna inställning till rättssväsendet.»¹²

Kommittén säger att det vid de vårdslösa trafikbrotten ej sällan föreligger en uppsåtlig underlåtenhet att följa en trafikföreskrift och anser,

¹⁰ a bet s 30

¹¹ a st

¹² a bet s 31

att mycket talar för, att det skulle vara riktigare att i större utsträckning än som då skedde inrikta straffrättsliga och andra preventiva åtgärder direkt på repression av denna uppsåtliga överträdelse. Kommittén noterar, att endast vissa av VTF:s bestämmelser var direkt kriminaliserade i förordningen, medan i övriga fall en överträdelse av en trafikföreskrift kunde medföra straffansvar endast under de förutsättningar, som angavs i 1 § TBL.

Kommittén konstaterar vidare att betydande grupper av trafikhandlingar genom ändringar i VTF efter 1951 kommit att bestraffas som ordningsföreseelser och nämner bestämmelserna om hastighetsbegränsning inom tätbebyggt område, skyldigheten att avge omkörningssignal och att stanna före infart på huvudled. Kommittén hade preliminärt undersökt möjligheten att, genom ändringar i VTF:s straffbestämmelser, ytterligare minska behovet av ett vidsträckt tillämpningsområde för oaktsamhetsdeliktet i 1 § TBL. Den hade dock funnit, att, med hänsyn främst till det arbete som då pågick med att utarbeta förslag till gemensam nordisk vägtrafiklagstiftning, det inte borde ankomma på kommittén att närmare utreda denna fråga.¹³

Kommittén kommer fram till, att det var både lämpligt och möjligt att vidta en betydande avkriminalisering av handlingar som föranledde straff jämlikt 1 § TBL. En sådan avkriminalisering syntes enligt kommittén böra ses som en av utvecklingen betingad förskjutning av den straffrättsliga reaktionen från att mer eller mindre rutinmässigt och onyanserat avse ett mycket stort antal av de trafikanter som råkat ut för en olycka till att utgöra en särbehandling av de verkligt allvarliga fallen.¹⁴ Kommittén föreslog att 1 § TBL skulle få följande lydelse: »Brister vägtrafikant i väsentlig mån i den försiktighet, som erfordras för att undvika trafikolycka, dömes för trafikovarsamhet till dagsböter.

Där någon vid förande av motordrivet fordon ådagalägger grov oaktsamhet eller visar uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, dömes för grov trafikovarsamhet till fängelse i högst två år.»

Förslaget innebar alltså bl a att kravet på den straffbara oaktsamheten skärptes.

24.2.3 Tolkningen av oaktsamhetsrekvisitet

För tolkningen av oaktsamhetsrekvisitet ansåg kommittén bl a att följande borde beaktas.

¹³ a bet s 36 f

¹⁴ a bet s 37

Underlåtenhet att följa VTF:s regler behövde icke ens enligt gällande rätt betyda att 1 § TBL var tillämplig. Emellertid hade det i rättstillämpningen emellanåt förekommit en benägenhet att mer eller mindre presumera oaktsamhet då en trafikregel ej följts. Kommitténs förslag om skärpning av kravet på den straffbara ovarsamheten innebar ett än starkare understrykande av, att det föreligger en klar skillnad mellan att underlåta att iaktta en trafikregel och att göra sig skyldig till trafikovarsamhet.

För att straffbar ovarsamhet skulle anses föreligga borde det genom trafikantens handlande ha införts ett avsevärt faromoment av sådan art att en försiktig trafikant bort inse detta. Särskilt borde därvid beaktas de svårigheter som föreligger då det gäller att bedöma medtrafikanternas avsikter. Det förhållandet att en trafikant litat på att medtrafikanterna skall följa trafikreglerna kan innebära en missbedömning av situationen, men kommittén anser att en sådan missbedömning i allmänhet ej bör medföra straffansvar. Det kan ej sällan, bl a i trånga korsningar, uppstå trafiksituationer, som är svåra att bemästra, fortsätter kommittén, och där följaktligen ett misslyckande ofta ej bör föranleda straffrättsligt ingripande. Kommittén anser vidare, att i den mån en trafikants handlande kan bedömas som en tillfällig felhandling, som även den normalt ansvars-kännande trafikanten kan göra sig skyldig till, så bör straffbar oaktsamhet icke anses föreligga.

Medvetet risktagande av allvarligt slag måste däremot föranleda ansvar, säger kommittén. När det är fråga om ansvar för underlåtenhet att följa en trafikregel skall vid bedömningen hänsyn också tas till regelns större eller mindre betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt. Det skall också beaktas om en trafikregel är mer eller mindre svår att förstå och att efterleva. En klar överträdelse av en otvetydig och från trafiksäkerhetssynpunkt särskilt väsentlig trafikregel, exempelvis skyldigheten att lämna företräde åt fordon på huvudled, bör i allmänhet föranleda ansvar för trafikovarsamhet.

Kommittén gör några försök att konkretisera vad den anser utgöra straffbar ovarsamhet genom att se på vissa situationer som ofta förelåg för bedömning i trafikmål.¹⁵

24.3 Departementsförslaget

Depch säger, att trafikmålskommitténs förslag om ändrad gärningsbeskrivning för vårdslöshet i trafik och därmed sammanhängande frågor om even-

¹⁵ a bet s 39

tuella jämkningar i VTF inte borde prövas förrän Nordisk vägtrafikkommitté hade framlagt sina förslag till trafikregler.

När det gällde förslaget att slopa fängelse som påföljd för vårdslöshet i trafik jämlikt 1 § första stycket TBL fann sig depch kunna godta detta, men ville kraftigt understryka att detta inte fick föranleda domstolarna att ändra sin straffmättningspraxis i mildrande riktning. Lagändringen var inte ett uttryck för en ändrad syn på trafikbrottsligheten.¹⁶

Förslaget till 1 § första stycket fick följande lydelse: »Brister vägtrafikant i den omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, och är ej oaktsamheten ringa, dömes för vårdslöshet i trafik till dagsböter.»

Riksdagen godkände förslaget.

¹⁶ prop 1966:100 s 50

25 Allmän hastighetsbegränsning vid och efter övergången till högertrafik 1967

25.1 REGERINGEN VILL HA RIKSDAGENS FULLMAKT ATT BESTÄMMA HASTIGHETSGRÄNSER

Kungl. Maj:t ville genom proposition 1966:133 inhämta riksdagens yttrande i fråga om befogenhet för Kungl. Maj:t att besluta rörande dels trafikstopp och trafikförbud i samband med övergången till högertrafik, dels de hastighetsbegränsningar som var påkallade av denna.

I propositionen redovisas högertrafikkommissionens förslag till särskilda åtgärder i samband med övergången till högertrafik.

I fråga om hastighetsbegränsningar förordade kommissionen att högre hastighet än 30 km/tim inom tätbebyggt område och 60 km/tim utanför sådant område inte skulle tillåtas under de tre första dygnen efter övergången. Därefter skulle gränserna höjas till 40 resp 70 km/tim. På motorväg föreslogs maximihastigheten 90 km/tim för hela tiden. Hur länge dessa gränser skulle gälla borde bero av trafik- och olycksutvecklingen. Kortare tid än en månad borde man inte räkna med, ansåg kommissionen, och inte heller borde en längre period komma ifråga utan starka skäl, eftersom det skulle innebära påfrestningar bl a för den kollektiva trafiken.

Depch omtalar att kommissionens förslag till hastighetsbegränsningar var föremål för remissbehandling.

Av ett utlåtande från tredje lagutskottet¹ framgår att flertalet av de då inkomna remissvaren varit kritiska till förslaget om valet av hastighetsgränser på annan väg än motorväg under de tre första dygnen efter övergången till högertrafik. Särskilt gällde detta valet av 30 km/tim inom tätbebyggt område. En övervägande del av remissorganen föreslog i stället gränserna 40 km/tim och 70 km/tim.

Utskottet ansåg, att valet av fartgränser i främsta rummet borde bedömas med hänsyn till trafiksäkerhetens krav. Då frågan emellertid var av delvis teknisk beskaffenhet och Kungl. Maj:ts prövning inte borde föregripas fann sig utskottet inte böra tillkännage någon bestämd åsikt om valet av fartgränser. Utskottet hemställde därför att riksdagen måtte be- myndiga Kungl. Maj:t att besluta i de hänseenden som avsågs i propositionen.

¹ TLU utl 1966:56

Fyra ledamöter av utskottet reserverade sig. De ansåg att utskottet borde ha uttalat bl a, att fartgränsen inom tätbebyggt område inte borde sättas lägre än 40 km/tim.

På grund av skiljaktiga beslut i kamrarna föll frågan om ett uttalande beträffande valet av fartgränser.²

Följande gränser valdes av Kungl. Maj:t:

- a) 40 km/tim där den vid övergången varit 50 km/tim
- b) 60 km/tim utanför sådana områden under de tre första dygnen och 70 km/tim för tiden därefter
- c) 90 km/tim på motorväg

För tiden därefter har ett system med differentierade hastighetsgränser tillämpats. Ett förslag i proposition att detta system med allmän differentierad hastighetsbegränsning skulle göras permanent har godkänts av riksdagen.³ Det sägs i propositionen att metoderna att bestämma hastighetsgränser med hänsyn till väg- och trafikförhållanden m m fortlöpande måste vidareutvecklas, och att det kan ske inom ramen för det rådande systemet. Det framhålls, att det är väsentligt, att hastighetsgränserna anpassas med hänsyn till trafiksäkerhetens krav, men också att det är viktigt, att trafikanterna upplever reglerna som rimliga.

25.2 RÖSTER I RIKSDAGEN

Debatten i riksdagen var rätt livlig. I första kammaren sade Erik Jansson (s), som var en av reservanterna i TLU, bl a, att vad som föranlett olika uppfattningar inom utskottet närmast var om utskottet skulle säga någonting eller inte, »alltså om vi skall ha en egen uppfattning eller nöja oss med att endast skicka det vidare». Han fortsatte: »Man måste efter att ha läst dessa remissyttranden ställa sig mycket betänksam gentemot högerkommissionens förslag. ——— Trots denna förintande kritik från remissinstanserna, ärade kammarledamöter, föredrar majoriteten inom tredje lagutskottet att säga: 'Vi finner att utskottet icke bör tillkännage någon bestämd uppfattning härom.' Det är klart att man skall kunna lita på Kungl. Maj:t och att man skall kunna lita på vederbörande statsråds om-döme, när han efter detta riksdagsbeslut kommer att få fullmakt att göra som han finner för gott. ——— Det är inte detta saken gäller — även vi reservanter vill ge Kungl. Maj:t fullmakt. Men vad vi anser är att när me-

² TLU memorial 1966:62

³ Se t ex prop 1967:111, SFS 1967:566 och SFS 1971:60

⁴ prop 1978/79:36

ningsskiljaktigheterna är så stora — och de olika uppfattningarna strider direkt mot varandra — reservanterna inte kan finna sig i att majoriteten inom tredje lagutskottet i ett sådant läge föredrar att säga: 'Jaså!' Vi finner högertrafikkommissionens förslag så anmärkningsvärt och så verklig-hetsfrämmande när det gäller trafiken främst i storstäderna, att vi har ansett att en opinionsyttring bör föreligga från riksdagens sida i detta avse-
ende.»⁵

Herr Sveningsson (h) yttrade bl a: »Med all respekt för högertrafikkommissionen och de vetenskapsmän man har till sitt förfogande vill jag påstå att man inte har lyckats lösa problemet att göra reformen populär. ——— Forskarna och vetenskapsmännen kommer med uttalanden av sådant slag på detta område att det finns anledning ställa frågan: Kör de bil själva?»⁶

Herr Jansson återkom. Han erinrade om att herr Sveningsson i sitt anförande sagt någonting om »med respekt för högertrafikkommissionen» och fortsatte: »Jag skall inte alls yttra mig om min respekt för högertrafikkommissionen, och jag antar att det inte heller intresserar den. Men en sak är fullständigt klar, nämligen att de experter vi har här i landet på vägbyggandets område, på ordningsväsendets område, på motororganisatio-nernas område o d icke har någon respekt för högertrafikkommissionen i detta avseende — det torde räcka med att understryka den saken. Det är med en viss trygghet man kan konstatera att detta förslag har blivit kri-tiskt granskat av de organ som här har nämnts. Det vore bra om vi finge en kritisk granskning även i fortsättningen av detta organs sätt att sköta inte bara sina rekommendationer till riksdagen utan över huvud taget förberedelserna för övergången till högertrafik.»⁷

⁵ FK protokoll 1966:36 s 40 ff

⁶ a protokoll s 44 f

⁷ a protokoll s 47

26 Förslag till gemensam nordisk vägtrafiklagstiftning 1966 och reviderat förslag 1970

26.1 ALLMÄNT

Nordisk vägtrafikkommitté (NVK) utarbetade förslag till gemensam vägtrafiklagstiftning för Danmark, Finland, Norge och Sverige.¹ Kommittén behandlar inga sanktionsfrågor. Det primära syftet med dess förslag var att underlätta den internordiska och på ett vidare plan den internationella trafiken med beaktande av trafiksäkerhetens och trafikavvecklingskrav.²

NVK säger härom: »För att uppnå detta syfte är det inte så nödvändigt att samordna sanktionsbestämmelserna att frågan härom måste lösas samtidigt med frågan om samordning av trafikreglerna. Däremot har NVK ansett det önskvärt att trafikreglerna redan nu utformas så, att överträdelse alltid kan medföra straff. Trafikreglerna bör för trafikanterna framstå som verkliga normer och skyldigheten att följa dem bör så långt det är praktiskt möjligt vara absolut. NVK kan därför inte förorda att trafikreglerna innehåller bestämmelser som har karaktären av rekommendationer, vilket nu förekommer i den svenska vägtrafikförordningen.»³

NVK påpekar att den önskade samordningen av vägtrafiklagstiftningen skulle underlättas, om den författningstekniska proceduren vore densamma i de fyra länderna. Den förordar för Sveriges del att ändringar av trafikreglerna kunde ske utan riksdagens hörande.⁴ Riksdagen godkände sedermera ett förslag i denna riktning.⁵

26.2 AKTSAMHET

Förslaget till 3 § fick följande utformning:

»Vägförare skall vara uppmärksam samt visa hänsyn och varsamhet, så att fara icke kan uppkomma eller skada vållas på person eller egendom. Han skall uppträda så, att han icke onödigtvis hindrar och stör trafiken.

¹ NU 1966:2

² a bet s 19

³ a st

⁴ a bet s 20 f

⁵ prop 1970:171

Vägförare skall visa hänsyn även mot dem som bo eller uppehålla sig vid vägen.»

I specialmotiveringen förekommer följande synpunkter, som väl överensstämmer med vad depch yttrade inför 1951 års lagstiftning i Sverige: »Vid avfattningen av regeln om vägförars grundläggande förpliktelser bör från trafiksäkerhetssynpunkt och av allmänpreventiva skäl fastslås att vägförare skall uppträda så, att varken konkret eller abstrakt fara uppkommer. Som exempel kan anföras att en bilist inte håller tillräckligt långt till höger i en skyddad kurva. Även om annat fordon inte nalkas på andra sidan kurvan och det således inte föreligger någon fara för sammanstötning måste bilisten likväl räkna med möjligheten av annalkande fordon.»⁶

Vidare sägs: »3 § har avfattats med hänsyn till dessa synpunkter men även med beaktande av att gällande danska och norska bestämmelser är språkligt mer tilltalande än de finska och svenska. Innehållet i övrigt överensstämmer helt med vad som nu gäller i samtliga fyra länder.»⁷

26.3 REVIDERAT FÖRSLAG 1970

NVK:s betänkande NU 1966:2 remitterades till berörda myndigheter och organisationer. NVK fick därefter uppdraget att granska gjorda förslag för att göra den revision av betänkandet som kunde anses påkallad.⁸

Kommittén gick också igenom de konventionstexter som ingick i de konventioner om vägtrafik m m, som antogs på den internationella vägtrafikkonferensen i Wien 1968.

Ett reviderat förslag till trafikregler lades fram av NVK. Inga ändringar hade gjorts av den allmänna regeln om aktsamhet. Däremot omarbetades § 7 om åtgärder efter trafikolycka. Den fick också en rätt utförlig kommentar.⁹

⁶ NU 1966:2 s 29

⁷ a st

⁸ NU 1970:10

⁹ Ledamöter i kommittén hade deltagit i det internationella samarbetet i FN, ECE och CEMT för utarbetande och antagande av enhetliga trafikregler.

27 Lag 1971 om straff för trafikbrott som begåtts utomlands

27.1 ALLMÄNT OM LAGENS INNEHÅLL

Genom lag 1971 blev TBL tillämplig också på gärning som begåtts utomlands. Även straffbestämmelserna för överträdelser av föreskrifter i vissa andra trafikförfattningar, bl a VTK, kan enligt lagen tillämpas vid överträdelser utomlands av föreskrift som gäller på gärningsorten och har sin motsvarighet i de svenska trafikförfattningarna. Vidare kan man i Sverige straffa den som i annat nordiskt land överträtt vissa där gällande författningar som saknar motsvarighet i svenska trafikförfattningar. Efter överenskommelse med utomnordisk stat kan Kungl. Maj:t förordna att sistnämnda bestämmelse skall gälla också i förhållande till den staten. I lagen intogs ursprungligen en bestämmelse om att ansvar enligt lagen inte fick ådömas om gärningen var fri från ansvar enligt lag som gällde på gärningsorten. Denna paragraf upphävdes när en allmän bestämmelse om dubbelstraffbarhet som förutsättning för ansvar infördes i BrB.

Lagen var föranledd av en inom Europarådet utarbetad konvention om straff för vägtrafikbrott.

27.2 RÄTTLÄGET FÖRE LAGENS TILLKOMST

Depch konstaterar i propositionen med förslag till lag om trafikbrott som begåtts utomlands att det i många fall är ovisst vilket geografiskt tillämpningsområde en straffbestämmelse har och att detta gäller bl a i fråga om vägtrafikförfattningarna. Han framhåller att det tidigare ansågs att straffbestämmelserna inom trafikrätten gällde endast för brott som begåtts inom landet.¹

Som exempel på specialstraffrättsliga bestämmelser vars giltighet var begränsad till gärningar som begåtts inom landet, nämner straffrättskommittén »de vanliga trafikförfattningarna».²

När det gällde bestämmelserna i TBL gick utvecklingen i rättspraxis på 1960-talet i den riktningen att flera av dem ansågs tillämpliga också

¹ prop 1971:114

² SOU 1953:14 s 436

på gärningar som begåtts utomlands. HD dömde sålunda för utomlands begångna gärningar jämlikt 1 § första st TBL för vårdslöshet i trafik, jämlikt 4 § 1 mom TBL för rattfylleri och jämlikt 5 § TBL för smitning.³ Däremot ogillades åtal mot svensk medborgare för rattonykterhet enligt 4 § 2 mom TBL vid förande av bil utom riket.⁴ I det sistnämnda fallet betonade HD i domskälen att bestämmelsen om rattonykterhet bar mycket av ordningsföreskriftens prägel och att den i allmänhet saknade motsvarighet i utländsk lagstiftning.

27.3 FÖRSLAG I DEPARTEMENTSPROMEMORIA OCH LAGENS SLUTLIGA LYDELSE

En promemoria med förslag till bestämmelser i berörda avseenden upprättades inom justitiedepartementet.⁵

I promemorian framhålles, att större delen av de trafikbrott som omfattades av europarådskonventionen inte torde kunna beivras i Sverige enligt då gällande rätt om de begåtts utomlands. Det föreslogs därför att en särskild lag infördes om ansvar för trafikbrott som begåtts utomlands.

Beträffande 1 § TBL sägs att den i praxis ansetts tillämplig på gärning som begåtts utomlands, men att det i tydlighetens intresse var lämpligt att införa en uttrycklig bestämmelse om detta.⁶

Om 2 § TBL sägs att den ofta är ett sekundärbrott till vårdslöshet i trafik som bör kunna beivras i Sverige även när det begåtts utomlands.⁷

3 § TBL innehåller hänvisning till regler om vilka fordon som är körkortspliktiga och till bestämmelser som gäller behörighet att föra sådana fordon. I promemorian sägs att det för straffbarhet i fråga om gärning begången utomlands inte bör krävas annat än att den står i strid med de regler om körkortsplikt och behörighet som gällde på gärningsorten. Det sägs att en sådan lösning ligger närmast till hands med hänsyn till den rättspolitiska grunden för bestämmelsen. Den stämmer även med den uppfattning som kommer till uttryck i konventionen att körning utan giltigt körkort är att räkna till de förseelser vid vilka endast »trafikregler-na» på gärningsorten skall beaktas.⁸

³ NJA 1960 s 430, NJA 1961 s 507, NJA 1961 s 596

⁴ NJA 1967 s 409

⁵ DsJu 1970:28

⁶ a promemoria s 33

⁷ a st

⁸ a promemoria s 35 f

Beträffande 4 § 1 mom och 5 § TBL gällde, liksom i fråga om 1 §, att de enligt avgöranden i HD var tillämpliga också på gärningar som begåtts utomlands. Däremot hade ju HD beträffande 4 § 2 mom intagit den ståndpunkten att det fick antas avse endast gärningar som begåtts i Sverige. I promemorian anses det önskvärt, att den som gör sig skyldig till sådant brott i ett land som har motsvarande straffbestämmelse kan straffas här i landet. Trots den utvidgning det med tanke på HD:s ställningstagande innebär, föreslås därför att också 4 § 2 mom TBL görs tillämplig på brott utomlands.⁹

1 § i lagen stadgar att TBL gäller även i fråga om gärning som begåtts utomlands.

Vid vissa av de trafikförseelser som ingår i konventionens förteckning skall hemviststaten tillämpa det materiella innehållet i de trafikregler som gäller på gärningsorten. Detta gäller främst förseelser som då i svensk rätt svarade mot överträdelse av vissa bestämmelser i VTF och i 1929 års trafikförsäkringslag. Det var ju så, att det då var främmande för svensk rätt att döma den som begått en förseelse utomlands efter utländska straffbestämmelser. Det dömdes efter svenska regler i den mån de var tillämpliga på utomlands begången gärning. Som antytts ovan ansågs de regler det här gällde vara tillämpliga endast på gärning som begåtts inom riket. Om nu konventionens krav skulle uppfyllas var det alltså nödvändigt att i varje fall göra dessa bestämmelser tillämpliga utom riket. Inte nog härmed. Det fanns inte alltid svenska bestämmelser som exakt överensstämde med utomlands gällande föreskrift inom här berörda område men i sådana fall fanns dock bestämmelser som kunde sägas motsvara en utländsk regel. Det föreslås därför i departementspromemorian att den svenska trafikstraffrätten görs tillämplig i dessa fall på utomlands begångna förseelser så snart förseelsen består i brott mot en utländsk regel, som har sin motsvarighet i en svensk trafikbestämmelse. Det framhålls i promemorian, att det i viss mån är oklart, vilka bestämmelser i svensk rätt som direkt motsvarar de förseelser som räknas upp i konventionen i en bilaga I. Det ansågs att de bestämmelser som krävdes för att konventionen skulle kunna tillträdas skulle bli enklare och tydligare, om det gavs en gemensam regel för alla »motsvarighetsfall» i VTF. Det föreslogs också att tillämpningsområdet för föreskrifter som meddelats med stöd av VTF skulle gälla också överträdelse utomlands av där gällande bestämmelse som reglerade motsvarande förhållande.

I 2 § av lag om straff för trafikbrott som begåtts utomlands intogs sådana bestämmelser med följande lydelse:

⁹ a promemoria s 36

»Bestämmelse om straff för överträdelse av

1. sådan föreskrift i lagen (1929:77) om trafikförsäkring å motorfordon som avser förbud mot brukande av motorfordon utan föreskriven försäkring,
 2. föreskrift i vägtrafikförordningen (1951:648) eller med stöd av förordningen meddelad föreskrift eller
 3. föreskrift i förordningen (1960:134) om mopeder
- tillämpas även i fråga om gärning varigenom någon utomlands överträtt motsvarande föreskrift som gällde på gärningsorten.¹⁰

Nu förhöll det sig emellertid också så, vilket poängteras i promemorian, att det finns utländska trafikbestämmelser till vilka man inte kan hitta motsvarigheter i svensk rätt. Reglerna i lagens 1 och 2 §§ skulle därför inte fullständigt täcka konventionens regler. Konventionen kräver, att överträdelser av bestämmelser i sådana ämnen som räknas upp i dess bilaga I (framförande av motorfordon utan trafikförsäkring, underlåtenhet att följa polismans anvisningar i trafiken, överträdelse av bestämmelser om fordons hastighet, plats på vägen, färdriktning, möte, omkörning, partering etc) skall kunna bestraffas även om hemviststaten inte har motsvarande regel.

Det var alltså nödvändigt att komplettera den svenska lagstiftningen med en bestämmelse om straff för den som utomlands överträdde en föreskrift som reglerade något av det som uppräknades i ovan nämnda punkter.

Beträffande punkten 7, som gällde körning utan giltigt körkort, var den tillgodosedd redan genom att 1 § i lagen skulle göra det möjligt att tillämpa 3 § TBL på körning utomlands, oberoende av om körningen skulle ha varit lovlig om den hade företagits i Sverige. Punkterna 4–6 reglerades genom 3 och 4 §§ i lagen. 3 § gäller förseelser i annat nordiskt land för det fall att ansvar ej kan följa enligt lagens 1 eller 2 §§. I 14 punkter anges fall av de slag som ovan exemplifierats. I 4 § ges bemyndigande för Kungl. Maj:t att efter avtal med annan främmande stat förordna att 3 § skall äga tillämpning på gärning som begåtts i den staten.

¹⁰ Efter lagändring (1977:950) har 2 § följande lydelse: »Bestämmelserna i 33 § trafikskadlagen (1975:1410) samt bestämmelse om straff för överträdelse av föreskrift i terrängtrafikkungörelsen (1972:594), fordonskungörelsen (1972:595), bilregisterkungörelsen (1972:599), kungörelsen (1972:602) om arbetstid vid vägtransport m m, vägtrafikkungörelsen (1972:603), kungörelsen (1972:605) om införande av ny vägtrafiklagstiftning, körkortslagen (1977:477) eller körkortsförordningen (1977:722) tillämpas även i fråga om gärning varigenom någon utomlands överträtt motsvarande föreskrift som gällde på gärningsorten.»

28 Vägtrafikkungörelsen 1972

28.1 ALLMÄNT

En vägtrafikkungörelse (VTK) utfärdades den 1 dec 1972. Där upptas bl a med smärre jämkningar de trafikregler som ingått i NVK:s förslag 1970, och de regler i VTF avd. I och IV, vilka inte behandlats av NVK. Ansvarsbestämmelserna och de särskilda föreskrifterna i VTF avd. VII och VIII har, vad gäller trafikreglerna, efter viss anpassning överförts till VTK.

28.2 AKTSAMHET

Den allmänna aktsamhetsregeln ingår som 5 § i VTK. Den överensstämmer i sæk med 39 § VTF och avviker följaktligen från motsvarande bestämmelse i NVK:s förslag. Formuleringen i det sistnämnda har, enligt vad som sägs i en departementspromemoria, bedömts som tveksam.¹

5 § VTF lyder: »Vägfrikant skall iakttaga den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna. Han skall uppträda så, att han ej onödigtvis hindrar eller stör trafiken.

Vägfrikant skall även i övrigt visa hänsyn mot andra vägfrikanter och dem som bor eller uppehåller sig vid vägen.»

De speciella föreskrifterna om iakttagande av aktsamhet i särskilt angivna fall har, som antytts ovan, också med endast smärre modifikationer överförts till VTK. De viktiga reglerna om hastighetsanpassning t ex återfinns i 60–68 §§, och reglerna om väjningsplikt i 36–41 §§. Även dessa typer av bestämmelser inleds med en allmänt hållen föreskrift om försiktighet, vilken i likhet med den i 5 §, inte är straffsanktionerad i VTK. Där är överträdelser i dessa fall i övrigt straffbelagda. Av 167 § i VTK framgår att det dock inte skall dömas till straff enligt kungörelsen om gärningen är belagd med straff i BrB eller TBL.

¹ Kommunikationsdepartementet. Departementspromemoria ang vägfrikikkungörelsen (1972:603) s 5

29 Ändringar av TBL 1972 och 1975

29.1 ALLMÄNT

I proposition med förslag till lag om ändring i TBL omtalade depch, att det inom kommunikationsdepartementet pågick arbete på en översyn och omarbetning av vägtrafiklagstiftningen. Han erinrade om, att utformningen av denna kunde, med vissa undantag, ske utan riksdagens hörande. I anledning av de förestående ändringarna tog han nu genom proposition¹ upp sådana förslag som krävde riksdagens medverkan.

Förslagen innehöll, förutom vissa redaktionella ändringar av TBL, att 1 § och 5 § TBL skulle gälla även den som förde motordrivet fordon utanför väg och att en jämkning, föranledd av planerade ändringar av körkortsreglerna, skulle göras av 3 §.

Förslaget hade sin utgångspunkt i synpunkter som framförts av motorredskapsutredningen.²

Utredningen ansåg att TBL:s sanktionssystem skulle gälla också för översnöfordon, som var de vanligast förekommande terrängmotorfordonen. Depch säger sig dela motorredskapsutredningens uppfattning att bestämmelserna om vårdslöshet i trafik enligt 1 § första st TBL och för smitning enligt 5 § i likhet med andra bestämmelser i TBL, t ex 1 § andra st, borde gälla också för trafik utanför väg. Han ansåg att en lämplig avgränsning av det straffbara området kunde uppnås om bestämmelserna angavs gälla — förutom vägtrafikant — även den som förde motordrivet fordon i terräng.³

Genom lagändring år 1975 kom bl a 1 §, 2 § och 5 § TBL att gälla också den som för spårvagn.⁴

¹ prop 1972:137

² SOU 1970:9

³ a prop s 16

⁴ prop 1975:22

29.2 VÅRDSLÖSHET

1 § TBL föreslogs slutligen få följande lydelse:

»Brister vägtrafikanter eller den som annorstädes än på väg för motor-drivet fordon i den omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, och är ej oaktsamheten ringa, dömes för vårdslöshet i trafik till böter.

Där någon vid förande av motordrivet fordon ådagalägger grov oaktsamhet eller visar uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, dömes för grov vårdslöshet i trafik till fängelse i högst två år.»

Riksdagen godkände förslaget.

29.3 HINDRANDE OCH STÖRANDE AV TRAFIKEN

När det gällde bestämmelserna i 2 § TBL ansåg depch, till skillnad från utredningen, att de inte skulle utvidgas till att omfatta också trafik utanför väg. Hans skäl var att det var det begränsade utrymmet på väg som motiverade straffbestämmelsen och att något behov av en sådan därför inte torde finnas för trafiken i terräng.⁵

Paragrafen föreslogs få följande ändrade lydelse:

»Hindrar eller stör vägtrafikanter onödigtvis i väsentlig mån trafiken på väg, dömes, där ej gärningen är belagd med straff enligt 1 §, till böter.»

Riksdagen godkände förslaget.

⁵ prop 1972:137 s 17

Andra delen

Kommentar till 1 och 2 §§ TBL

1 Definitioner

1.1 ALLMÄNT

Inget av de begrepp som ingår i TBL finns definierat i lagen. Flera av dem förekommer också i andra trafikförfattningar. I några fall finns legaldefinitioner i dessa. Så ges t ex i VTK bestämmningar bl a av vägtrafikanter, väg och motordrivna fordon. Man kan då undra om vägtrafikanter, väg och motordrivna fordon har samma innebörd i TBL som i VTK.

En variant av den frågan berördes redan i samband med 1906 års lagstiftning. I ett första förslag ingick i lag med vissa bestämmelser om automobiltrafik bl a följande definition: »Med automobil förstås i denna lag hvarje fordon, som för framdrifvande är försedt med kraftmaskin (motor) och icke ligger på skenor.» I ett senare förslag, som antogs av riksdagen, ingick motsvarande definition i lag om ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik. I denna definition hade emellertid uttrycket »i denna lag» utgått. Departementschefen förklarade ändringen sålunda: »Härigenom vinnes, att den i nämnda § lämnade definition äfven blir tillämplig å andra lagar eller författningar, hvarest samma term förekommer.»¹

1934 års vägtrafiksakkunniga kommer också in på en liknande fråga. I den då gällande MFF fanns det definitioner både av väg och allmän väg. De sakkunniga ansåg det inte vara erforderligt att i sitt förslag till VTS införa någon definition av allmän väg. De förklarar att innebörden av detta begrepp borde vara detsamma som »då annorstädes i svensk rätt bestämmelser meddelats med avseende å allmän väg.»²

I 1944 års trafikförfattningssakkunnigas förslag till VTF fanns vissa begrepp definierade som också ingick i förslaget till TBL, där de inte fanns definierade. Lagrådet ansåg, att denna lagtekniska utformning kunde erbjuda svårigheter. Lagrådet konstaterade, att det uppenbarligen var åsyftat, att de nämnda uttrycken skulle ha samma innebörd i TBL som motsvarande begrepp i den föreslagna VTF. Lagrådet ansåg, att invändningar kunde riktas mot att i en lag uppta begrepp för vilkas tolkning man var hänvisad till en i administrativ ordning tillkommen författning. Därest denna författning genom beslut av Kungl. Maj:t ändrades, kunde

¹ prop 1906:65 s 28

² SOU 1935:23 s 119

det medföra att också lagen, fast den formellt var oförändrad, fick ett ändrat sakligt innehåll. Det kunde därför ifrågasättas, menade lagrådet, om inte erforderliga definitioner borde tas upp i själva lagen. Ett sådant förfarande skulle emellertid göra lagtexten mycket vidlyftig. Under hänvisning vidare till att några allvarigare olägenheter ur praktisk synpunkt inte torde föranledas av den utformning lagen fått i det här hänseendet och att samma olägenhet förekom redan i 1934 års lag, ansåg sig lagrådet inte böra hemställa om ändring av förslaget på den här punkten.³

Depch uttalade, att, såsom lagrådet framhållit, de uttryck det gällde borde ha samma innebörd i TBL som i VTF. Han sade sig räkna med, att detta torde komma att iakttas i den praktiska rättstillämpningen, även om i lagen inte upptogs definitioner som svarade mot dem som återfanns i förordningen. Därför hade han, i likhet med lagrådet, inte funnit tillräckliga skäl föreligga att tynga lagtexten med ifrågavarande mycket vidlyftiga definitioner.⁴

Det här problemet blev aktuellt också i samband med införandet av den nya trafiklagstiftningen 1972. Innan den var införd och innan de regler som skulle gälla för trafik med terrängmotorfordon var fullt utformade, föreslogs i en proposition, att TBL skulle ändras, för att vissa ansvarsfrågor för trafiken med terrängmotorfordon skulle regleras i lagen. Depch säger bl a: »Jag vill i detta sammanhang upplysa att definitionen av vägbegreppet avses få en annan utformning i den nya vägtrafiklagstiftningen. Den materiella innebörden torde dock i allt väsentligt komma att bli oförändrad.»⁵

I anledning av förslaget uttalar lagrådet, att det är ett önskemål att uttryck och begrepp har samma innebörd i TBL och i trafikförfattningarna och fortsätter: »De grundläggande och mest detaljerade bestämmelserna finns i trafikförfattningarna och det framstår som naturligt om TBL anknyter till och faller tillbaka på dessa. En komplikation uppstår emellertid genom att TBL är av lags natur medan bestämmelserna i övrigt har annan karaktär. Detta vållar dock ej nämnvärda svårigheter när de i administrativ ordning tillkomna reglerna finns vid antagandet av bestämmelserna som är av lags natur. Om inte annat framgår av vad som förekommer vid tillskapandet av lagreglerna, får dessa som regel antagas ansluta sig till de därvid existerande stadgandena av annan natur.» Lagrådet säger i fortsättningen, att det blir vanskeligare när lagbestämmelserna utformas först, medan de från saklig synpunkt mera grundläggande bestäm-

³ prop 1951:30 s 284

⁴ a prop s 292

⁵ prop 1972:137 s 17

melserna ännu inte fått sin slutliga utformning. »I det remitterade förslaget upptages merendels begrepp och uttryck som sedan länge förekommit på förevarande lagstiftningsområde. Vad som anföres i remissen ger ej anledning antaga att dessa framdeles skall ges sådant ändrat innehåll att de ej längre kan anses svara mot vad lagförslaget åsyftar. Förslaget innehåller emellertid också vissa nyheter. Så har exempelvis upptagits den nya kategorien terrängmotorfordon. Departementschefen har angivit vad därmed åsyftas. Om riksdagen gillar uttalandena, får dessa på sätt nyss antytts vara bestämmande för vad TBL menar med terrängmotorfordon.»⁶

I en departementspromemoria från kommunikationsdepartementet konstateras att depch uttalande ovan äger giltighet beträffande det vägbegrepp som definieras i 1972 års VTK och, med hänvisning till lagrådets uttalande, att förutsättningarna för att det nya vägbegreppet skall gälla även vid tillämpningen av TBL således torde föreligga.⁷

Jag utgår i fortsättningen från, att de definitioner som finns i t ex VTK av begrepp, som också ingår i TBL:s brottsbeskrivningar gäller också dessa.

När det gäller definitionernas innehåll ser vi, att betydelsen av ett begrepp ofta är avhängigt av vilken innebörd som ges andra begrepp, som också är definierade i VTK. Sålunda beror t ex definitionen av vägtrafikant på vad som menas med väg och fordon.

Nedan redogöres för hur innehållet i väg och vägtrafikant bestämts och förändrats i trafiklagstiftningen.

1.2 VÄG

1.2.1 Före 1906

I och med tillskapandet av särskilda föreskrifter för automobiler vid seklets början reglerades bl a frågan om var sådana fordon fick framföras. Därigenom kom begreppet väg och närbesläktade uttryck att införas i denna lagstiftning. De ingick redan innan i bestämmelser, som, utan att vara avpassade för dessa, var tillämpliga också på de nya fordonen. Så var det t ex en förutsättning för ansvar för överdådig framfart enligt 11: 15 SL i dess ursprungliga lydelse, att gärningen ägt rum på allmän väg, gata eller torgplats, eller där allmän marknad eller auktion hölls. Denna platsbeskrivning utvidgades 1904 till att gälla väg, gata, torg eller annan

⁶ a prop s 29 f

⁷ Kommunikationsdepartementet. Departementspromemoria ang vissa definitioner till den nya vägtrafiklagstiftningen s 9

plats, som är upplåten för allmän samfärdsel eller eljest allmänneligen befares, eller där allmän marknad eller auktion hålles.⁸

Carlén säger, att med »allmän väg» torde förstås »sådan, som måste hållas för allmänheten öppen; således ej enskilda utfartsvägar eller byavägar, men väl s k sockenvägar, till kyrka, tingsstad o s v.»⁹ Enligt 1891 års lag om väghållningsbesvärets utgörande på landet definierades allmän väg som sådan väg på landet, som prövades vara nyttig och nödig för allmänna samfärdseln. Allmänna vägar indelades i landsvägar och bygdevägar. En ledamot av lagrådet säger i yttrande över förslaget till ändring 1904, att »väg, gata, torg eller annan plats, som är upplåten för allmän samfärdsel, får antagas fullständigt motsvara det nu begagnade 'allmän väg, gata eller torgplats.'»¹⁰

När det gäller uttrycket »eljest allmänneligen befares» säger depch beträffande svårigheten att vid tillämpningen avgöra huruvida en plats kunde anses som allmänneligen befaren, att denna prövning inte var svårare än mången annan, som en domstol hade att företaga.¹¹

1.2.2 1906 års förordning om automobiltrafik

I den nya trafiklagstiftningen var det nödvändigt att införa regler om var automobiler fick fritt framföras. Ett skäl härtill var att många vägar helt enkelt inte var i sådant skick att de lämpade sig för sådan trafik. Ett problem var också om vem som helst skulle få framföra automobil på enskilda vägar.

1903 års sakkunniga föreslog som huvudregel, att körning med automobil skulle få äga rum på varje gata, väg eller annan plats, som var upplåten eller tillgänglig för allmän körtrafik.

Undantag från regeln skulle i stad, köping eller municipalsamhälle där ordningsstadgan för rikets städer gällde kunna meddelas i den ordning stadgan föreskrev. På landet skulle Konungens befallningshavande kunna meddela förbud mot eller inskränkningar i automobiltrafik om den »i följd af körbanans, broars eller färjors ringa bredd eller eljest för automobiltrafik otjänliga beskaffenhet eller annat förhållande» kunde medföra särskild fara eller olägenhet.¹²

⁸ Lag (1904:29) om ändrad lydelse af 11 kap 15 § och 18 kap 15 § strafflagen

⁹ Kommentar öfver strafflagen s 189

¹⁰ prop 1904:90 s 13

¹¹ a prop s 18

¹² §§ 11, 13 och 14 i förslag till stadga om automobiltrafik

Depch gillade inte förslaget. Han ansåg bl a att skillnad i bestämmelserna skulle göras mellan allmänna och enskilda vägar. Det hade i yttranden från flera av Kungl. Majt:s befallningshavande anmärkts, att körning med automobil väl borde vara tillåten på enskild, för körtrafik tillgänglig väg, men tillika hemställts om ovillkorlig rätt för vägens ägare att erhålla förbud mot automobiltrafik på vägen. Depch biträdde detta förslag. Han påpekar, att de kommitterades förslag inte syntes honom stå väl i överensstämmelse med den förfoganderätt över enskild väg, som borde tillkomma dess ägare.¹³

Depch föreslog därför, att från huvudregeln att körning med automobil skulle få äga rum på varje allmän väg, gata eller torgplats, samma undantag skulle göras som de sakkunniga föreslagit, men att de för landet skulle gälla endast för allmän väg. Körning med automobil skulle vara tillåten också på enskild väg som allmänneligen befors. Motsvarande förbud som ovan skulle göras av Konungens befallningshavande efter framställning av vägens ägare.

Lagutskottet hade vissa anmärkningar att göra mot förslaget. Det framhöll, att till allmänna vägar fördes också bygdevägar. De skulle enligt lag vara 3,6 meter breda, dock att Konungens befallningshavande kunde, under vissa förutsättningar, för vissa vägsträckor medge mindre bredd, liksom han kunde förordna om större bredd. Utskottet sade sig ha inhämtat att den vanligaste bredden på personbilar var 1,7 meter medan lastbilar var bredare. Lagutskottet ansåg det inte vara förenligt med nödig omtanke om övriga vägfarandes säkerhet och deras befogade anspråk att vägnas framkomlighet inte skulle äventyras, att låta sådana fordon trafikera vägar av endast 3,6 meters bredd. Utskottet ansåg att en allmän regel skulle uppställas att automobiltrafik inte fick förekomma på vägar med denna bredd. Det skulle dock ges rätt för Konungens befallningshavande att i vissa fall på särskild ansökan medge automobiltrafik också på sådana vägar. Eftersom också vägar som var bredare än 3,6 meter kunde vara otjänliga för automobiltrafik borde det föreslagna stadgandet om rättighet för Konungens befallningshavande att förbjuda sådan trafik kvarstå. Det föreslagna stadgandet om förbud i vissa fall för trafik på enskilda vägar ansåg utskottet skulle utgå. Utskottet ansåg det nämligen med skäl kunna ifrågasättas, huruvida de berörda förhållandena borde regleras annorlunda än i samband med föreskrifter om begagnande i allmänhet av enskilda vägar.¹⁴

¹³ prop 1906:65 s 6 f

¹⁴ LU utl 1906:47 s 21

Riksdagen beslöt i enlighet med utskottets förslag och bestämmelserna fick följande utformning i förordningen om automobiltrafik.

8 § 1 mom. Körning med automobil vare, där ej nedan annorlunda sägs, tillåten å allmän väg, hvars bredd öfverstiger 3,6 meter, samt å gata och torgplats.

2 mom. För landet må Konungens befallningshafvande där körning med automobil å viss allmän väg, hvarå sådan trafik eljest är tillåten, om till följd av vägens för ändamålet otjänliga beskaffenhet eller annat förhållande medföra särskild fara eller olägenhet, meddela förbud vare sig mot all automobiltrafik eller mot körning därå med automobil af viss beskaffenhet.

I stad äfvensom i köping eller municipalsamhälle, där ordningsstadgan för rikets städer tillämpas, må sådant förbud meddelas i den ordning, som i nämnda stadga föreskrives.

3 mom. Hvad sålunda är stadgat i afseende på allmän väg gälle äfven i fråga om enskild väg, som allmänneligen befares, där vägen blifvit af ägaren eller hans rättssinnehafvare till automobiltrafik upplåten.

4 mom. I fråga om annat enskildt område, än ofvan nämnts, ankomme på ägaren eller hans rättssinnehafvare att afgöra, huruvida körning med automobil därstädes må äga rum.

1.2.3 1916 års förordning om automobiltrafik

I det förslag som 1912 års sakkunniga framlade till förordning om automobiltrafik förekom inga principiella ändringar, när det gällde de vägar som finge trafikeras med automobiler. Vissa kompletteringar föreslogs dock. De avsåg bl a att ge Kungl. Majt:s befallningshavande befogenhet att på ansökan ge viss person rätt att befara eljest förbjuden väg. Dessa regler fick i sin slutliga lydelse en ännu vidare avfattning än i sakkunnigförslaget.

Depch ansåg, att, i enlighet med förslaget i 1906 års proposition, i regel alla allmänna vägar borde vara tillgängliga för automobiltrafik och att Kungl. Majt:s befallningshavande skulle meddela undantag från regeln när så var befogat. Han ansåg emellertid, att, med tanke på den ställning riksdagen tidigare tagit till frågan, ett sådant förslag då inte borde återupptas. Han ansåg sig dock kunna föreslå att allmänna vägar av *minst* 3,6 meters bredd skulle som regel vara upplåtna för automobiltrafik. Därigenom skulle alltså även väg som var 3,6 meter bred upplåtas för sådan trafik. Riksdagen godkände slutligen detta förslag med ett tillägg i övergångsbestämmelserna att, för sådan väg som därigenom skulle bli tillåten,

Konungens befallningshavande ofördröjligen skulle meddela, huruvida, med hänsyn till vägens beskaffenhet, denna oaktat den nya bestämmelsen skulle tillsvidare vara förbjuden för automobiltrafik.

1.2.4 1923 års MFF och VTS

1920 års automobilsakkunniga hade i sitt förslag till MFF¹⁵ en definition av allmän väg. Det var allmän väg å landsbygden, gata och annan allmän plats i köping och municipalsamhälle, väg å stads område, som icke är intaget i stadsplan, ävensom ödebygdsväg,¹⁶ jämte å sådana vägar och gator befintliga broar och färjor.

I förslaget till VTS¹⁷ definierades väg som »varje väg, gata och annan plats som är upplåten för allmän samfärdsl eller eljest allmänneligen befares».

I § 16 MFF föreslogs vidgade bestämmelser när det gällde var körning med automobil skulle vara tillåten. Med undantag, som var tämligen likartade de då gällande skulle sådan trafik i princip vara tillåten på »varje allmän väg å gata och annan allmän plats i stad som är upplåten för körtrafik».

Definitionerna intogs i 1923 års MFF och VTS endast med den ändringen, att uttrycket väg å stads område i förslaget till definition på allmän väg i MFF ersattes med »till körtrafik upplåten väg å stads område».

En tillämpning:

SvJT 1925 rf s 40: En skridskoseglare dömdes för ovarsam framfart jämlikt 11:15 SL för att han vid segling på Gamlebyvikens is farit överdådigt fram och därvid kört på en person, som skadats. Vintertid då viken var isbelagd var denna på platsen för påkörningen allmänneligen befaren och ansågs därför av RR vara sådan allmän plats som omförmäldes i 11:15 SL. HovR fann inte skäl göra ändring i RR:s utslag.

1.2.5 1930 års MFF och VTS

Definitionen från 1923, liksom huvudregeln om var motorfordon fick framföras, upptogs oförändrad i 1930 års MFF och VTS. Bestämmelserna i § 17 MFF om automobiltrafik på enskilda vägar ändrades. Villkoret för

¹⁵ SOU 1922:39

¹⁶ I lag (1919:287) om ödebygdsvägar definieras ödebygdsväg. Det är väg som till avsevärd längd sträcker sig över fjäll, genom skogar eller genom glest befolkade trakter och som, ehuru vägen icke prövas vara för allmänna samfärdseln nyttig och nödig likväl finnes vara till gagn för det allmänna såsom ägnad att främja landets uppodlande och bebyggande.

¹⁷ a bet

att länsstyrelsen skulle ha samma befogenheter och rättigheter beträffande enskilda vägar som allmänna vägar var i 1923 års MFF att den enskilda vägen upplåtits för automobiltrafik. I 1930 års förordning var förutsättningen i stället att automobiltrafik å sådan väg icke förbjudits.

1.2.6 1936 års MFF och VTS

I skrivelse till 1934 års vägtrafiksakkunniga hade Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) ifrågasatt om inte VTS:s giltighetsområde borde utsträckas att omfatta även andra än allmänna och allmänneligen befarna enskilda vägar. NTF ansåg det ur trafiksäkerhetssynpunkt önskvärt att VTS blev gällande även för huvuddelen av de enskilda vägar, dvs även de enskilda vägar, som inte kunde sägas vara allmänneligen befarna.

Vägtrafiksakkunniga ansåg dessa synpunkter vara värda beaktande. De ansåg det emellertid inte falla inom utredningsuppdraget att undersöka frågan i vad mån andra inskränkningar än de som följde av 17 § i den gällande MFF och motsvarande bestämmelser i de sakkunnigas förslag i 12 § VTS, kunde och borde göras med avseende på vederbörande ägares förfoganderätt över enskild väg och hans rätt att förbjuda olika slag av trafik på sådan väg.

I 1936 års VTS anges i 1 kap 1 § 1 mom att stadgan äger tillämpning endast på »trafik på väg, varom i 2 mom. förmåles». I det senare momentet definieras väg som »allmän väg, gata eller annan plats, som är upplåten för allmän samfärd, så ock till farväg nyttjad enskild väg».

Definitionen avviker från såväl de sakkunnigas förslag som propositionens däri att uttrycket »så ock till farväg nyttjad enskild väg» ersatt i nämnda förslag använda »så ock enskild väg varå sådan samfärd icke blivit förbjuden». Någon erinran mot sistnämnda formulering gjordes inte när förslaget behandlades i riksdagen, men den ändrades alltså trots detta.

Någon definition på allmän väg förekommer inte i stadgan. De sakkunniga avstod från att föreslå någon sådan. De motiverade detta med att inbörden av begreppet borde vara detsamma som »då annorstädes i svensk rätt bestämmelser meddelas med avseende å allmän väg.»¹⁸

Två tillämpningar:

SvJT 1940 rf s 44: En person blev skadad av en backande lastbil inom en under uppförande varande byggnad (vid Kungsgatan i Stockholm). Olyckan ansågs inte ha inträffat på sådan plats som anges i 1 § 2 mom i 1936 års VTS.

¹⁸ SOU 1935:23 s 119

SVJT 1942 rf s 34: En enskild gårdsplan var av ägarna upplåten till vissa bussägare bl a för parkering. Bussägarna hade också dispositionsrätt till vissa utrymmen i en byggnad på gården för bedrivande av bussrörelse. Åklagaren framhåller i HovR att det var en öppen större gårdsplan, som upplåtits till »Busscentral» och att allmänheten hade fritt tillträde till den och där samlades bl a för på- och avstigning av bussarna samt för att avlämna gods som skulle fraktas med dessa. HovR ansåg att det var fråga om plats som avsågs i 1 § 2 mom av 1936 års VTS.

1.2.7 1951 års VTF

1943 års utredningsman modifierade definitionen av väg något genom att efter »till farväg nyttjad enskild väg», tillfoga, »däri inbegripet även allenast vintertid brukad körled.» Han gör följande kommentar till ändringen: »Till väg har hänförs även tillfällig vinterväg, vare sig den är enskild eller allmän. Ändringen torde endast innebära ett förtydligande.»¹⁹

Trafikförfattningssakkunniga anslöt sig till denna definition och föreslog följande bestämning av väg: allmän väg, gata eller annan plats, som är upplåten för allmän samfärdsl, samt enskild väg, som nyttjas till farväg, däri inbegripet för samfärdsl endast vintertid avsedd körled. TFS säger, att enligt 2 § lagen den 30 juni 1943 om allmänna vägar skall lika med allmän väg anses för den allmänna samfärdsln allenast vintertid avsedd körled (särskild vinterväg), medan lagen den 3 september 1939 om enskilda vägar inte upptar någon motsvarande bestämmelse i fråga om enskild väg. De sakkunniga anser, att VTF:s bestämmelser i fråga om väg bör gälla för körled, som är avsedd för samfärdsl allenast vintertid, inte bara då körleden är att anse såsom allmän väg, upplåten för allmän samfärdsl utan också då den är jämförbar med enskild väg, som nyttjas till farväg. De har därför jämkat den gällande definitionen av uttrycket väg med hänsyn hertill.²⁰

Definitionen på väg överensstämmer i departementets förslag med den i de sakkunnigas förslag. Depch går in på frågan om innebörden av uttrycket »enskild väg, som nyttjas till farväg». Han säger: »För att enskild väg skall kunna betecknas såsom nyttjad till farväg lærer först och främst erfordras, att ägaren av vägen icke förbjudit allmän samfärdsl på denna. Detta torde framgå av förarbetena till den nuvarande definitionen på väg. Emellertid finns många enskilda vägar, vilka praktiskt taget endast tjäna viss eller vissa fastigheters behov — för utfart, hemkörslor eller eljest — och på vilka främmande trafik förekommer blott i sällsynta undantagsfall.

¹⁹ SOU 1944:18 s 34

²⁰ a bet s 88

I fråga om sådan enskild väg finner ofta ägaren ej ens anledning att förbjuda allmän samfärdsl. Det förefaller knappast motiverat att i sådana fall hänföra den enskilda vägen till väg i vägtrafikförordningens bemärkelse blott för det ägaren underlåtit att förbjuda allmän samfärdsl. För att viss enskild väg skall anses nyttjad såsom farväg torde därför böra krävas, icke blott att vägen är tillåten för allmän samfärdsl, utan även att vägen utnyttjas av allmänheten i viss, icke alltför ringa omfattning. Det lär vara ogörligt att närmare specificera det sistnämnda villkoret. Såsom grovregel synes emellertid böra gälla, att den enskilda vägen skall anses nyttjad som farväg, om den trafikeras av allmänheten i den omfattning, att man praktiskt måste räkna med att främmande trafik kan förekomma där. Med denna utgångspunkt förefaller exempelvis sådan för skogsdrivningen avsedd enskild väg, som användes praktiskt taget uteslutande för transport av timmer från stubben till flottleden, i regel knappast vara att hänföra till väg i vägtrafikförordningens bemärkelse.

Av det sagda torde framgå, att uttrycken 'till farväg nyttjad väg' och 'allmänligen befaren väg' icke äro liktydiga. Det sistnämnda uttrycket lär förutsätta en högre grad av utnyttjande för allmän trafik.

Stundom kan givetvis uppkomma tvekan, huruvida viss enskild väg skall anses nyttjad till farväg. I den praktiska rättstillämpningen torde emellertid de tveksamma fallen bli jämförelsevis sällsynta. Det förefaller ej innebära någon olägenhet att åt praxis överlämna att bedöma frågor av hithörande slag efter omständigheterna i varje särskilt fall. Närmare författningsmässig reglering än som skett är därför enligt min mening ej behöfvlig.»²¹

Depch nämner att det under remissbehandlingen ifrågasatts, om inte begreppet väg borde utsträckas till att också omfatta inhägnade kasernområden m m. Enligt depch mening föreligger det inte tillräckliga skäl för en sådan utvidgning.²²

Lagrådet har vissa erinringar att göra beträffande vägdefinitionens innehåll.

Beträffande uttrycket »annan allmän plats», förutsatte lagrådet att det skulle tolkas i överensstämmelse med allmän plats i SL 11:10. Det utmärkande för detta begrepp var att platsen skulle vara upplåten för eller eljest frekventeras av allmänheten. Också ett enskilt område som allmänt nyttjades som parkeringsplats inbegreps således därunder, enligt lagrådets mening.

²¹ prop 1951:30 s 94 f

²² a prop s 95

Lagrådet går också in på frågan vad som bör krävas för att enskild väg skall kunna betecknas såsom nyttjad till farväg. Lagrådet anser depch tolkning som alltför snäv och säger, att den inte kan anses överensstämma med innebörden av motsvarande uttryck i då gällande VTS 1 § 2 mom. Farväg torde rent språkligt betyda körväg eller åkväg (i motsats till gångväg) säger lagrådet, alltså en väg, som är avsedd att användas till körning med åkdon. Ur den synpunkten är enligt lagrådets mening en väg således att anse som nyttjad till farväg, om den begagnas för sistnämnda ändamål, oavsett i vilken utsträckning det sker och oavsett om vägen nyttjas endast av ägaren eller för hans räkning eller om den därjämte trafikeras av andra i större eller mindre omfattning. Lagrådet erinrar om att 1930 års VTS, liksom 1923 års, i 1 § angav att med väg förstods varje väg, gata eller allmän plats, som var upplåten för allmän samfärdsl eller eljest allmänligen befors, samt att väg i det förslag till VTS, som underställdes 1936 års riksdag för yttrande definierades som »allmän väg, gata eller annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärdsl, så ock enskild väg, varå sådan samfärdsl icke blivit förbjuden.» Lagrådet påpekar att sedan förslaget behandlats av riksdagen definitionen emellertid ändrades såvitt angick enskild väg utan att detta föranleddes av någon riksdagens erinran, till att enligt 1936 års VTS omfatta »till farväg nyttjad enskild väg». Lagrådet erinrar vidare om, att vid tillkomsten av denna VTS lagen den 29 juni 1926 om enskilda vägar ännu gällde. Den lagen, liksom den tidigare gällande lagen den 5 juli 1907 om enskilda vägar på landet, stadgade i 1 § att lagen avsåge enskild väg, »som för en eller flera fastigheter är till stadigvarande nytta såsom farväg, vare sig för hemkörslor eller för utfart eller eljest». Motiven såväl till 1907 års lag som till 1926 års lag ger vid handen att »farväg» i det sammanhanget ställts i motsats till väg som begagnas endast som gångväg, ridväg eller cykelväg, alltså avseende väg för körtrafiken, anser lagrådet. Därjämte fanns i motiven till 1907 års lag ett uttalande till ledning för vad som menas med utfartsväg. Det synes föreligga anledning att tolka den använda lokutionen i 1936 års VTS i nära anslutning till 1926 års lag och dess förarbeten, framhåller lagrådet, som menar, att den sålunda hävdade tolkningen av uttrycket farväg vann stöd även av motiven till lagen den 3 september 1939 om enskilda vägar.

Avslutningsvis säger lagrådet, att då uttryckssättet i det föreliggande förslaget till VTF på den här punkten helt anknyter till 1936 års VTS, tolkningen torde böra bli densamma. Också starka sakliga skäl talade för denna tolkning. Den fördelen skulle också därigenom ernås, att man erhöle en klar och lättillämpad regel, medan den mening som uttalats i remissprotokollet enligt lagrådets mening lämnade större utrymme för mer eller mindre subjektiva överväganden alltefter omständigheterna i varje

särskilt fall. Det framhålls, att, med den tolkning lagrådet hävdar, den omständigheten att ägare av enskild väg förbjudit samfärdsl på den saknade betydelse i det förevarande sammanhanget.²³

Depch hade inga invändningar mot lagrådets erinringar när det gällde »annan allmän plats» men väl beträffande »enskild väg, som nyttjas till farväg». Depch konstaterar, att de skriftliga förarbetena inte ger någon direkt upplysning om varför den slutliga utformningen av definitionen på väg blev en annan än i det förslag som riksdagen hade godtagit. Han hävdar, att det, mot bakgrunden av lydelsen av den definition som antagits av riksdagen och med hänsyn till inhämtade upplysningar om den jämkning som företagits, torde kunna antagas att man med den valda formuleringen avsett att principiellt till »väg» hänföra enskild väg just under de förutsättningar som depch nu närmare angivit i remissprotokollet. »Farväg» skulle alltså ges en annan innebörd i detta sammanhang än i lagstiftningen om enskilda vägar. Depch hänvisar också till att i NJA 1949 s 817 ifrågavarande definition av HD syntes ha tolkats i den riktning han ovan talat för.

I ifrågavarande rättsfall hade B åtalats bl a för att hon på en till utfartsväg nyttjad enskild väg på Sigtunastiftelsens område i Sigtuna på grund av ovarsamhet kört emot en stenmur. I frågan om vägen var att anse som till farväg nyttjad enskild väg säger HD: »Av utredningen framgår, att å ifrågavarande väg förekommer trafik med såväl varubilar för stiftelsens räkning som personbilar för befordran av befattningshavare, gäster och elever vid stiftelsens gästhem och skola. Ehuru vägen är helt belägen å stiftelsen tillhöriga fastigheter och enbart utgör utfartsväg för där befintliga byggnader, är den följaktligen att betrakta såsom en till farväg nyttjad enskild väg.»

Depch säger vidare, att det förefaller välgrundat att begränsa begreppet väg på angivet sätt. Enligt hans mening fanns det inte tillräckliga skäl att göra VTF:s för den egentliga vägtrafiken avpassade, detaljerade regler tillämpliga också på de många enskilda vägar som var helt utan betydelse för den allmänna samfärdseln. Det torde för sådana vägar vara tillfyllest med allmänna rättsregler säger han. Han pekar också på att avsevärd olägenhet skulle kunna uppkomma för vägens ägare om nämnda vägar infördes under VTF:s vägbegrepp. Han kan därför inte biträda lagrådets uppfattning på den här punkten.

Depch anmärker, att, utom körväg, även annan enskild väg kan användas för allmän samfärdsl. Som exempel nämner han en av allmänheten för färd till och från badplats nyttjad cykelväg. Han säger, att också en

²³ a prop s 285 f

sådan väg förefaller böra falla under VTF:s vägbegrepp, men att det inte torde vara behövt att särskilt ange detta i författningen. Depch menar nämligen, att, med den tolkning av begreppet »till farväg nyttjad enskild väg» som framförts i remissprotokollet, varje enskild väg som nyttjas för allmän samfärdseel synes rymmas under detta begrepp.

Det kan råda tvekan, säger depch, om till väg skall hänföras enskild väg som förbjudits för allmän samfärdseel men som likväl nyttjas för sådan. Enligt hans mening bör det, för att ett förbud skall anses föreligga, krävas att förbudet upprätthålles i praktiken. Det var sålunda inte tillfyllest att ägaren meddelat formellt förbud, som notoriskt icke efterlevdes.

Slutligen säger depch, att det i och för sig kunde förefalla mindre tillfredsställande, att uttrycket »farväg» i VTF användes i annan bemärkelse än i lagstiftningen om enskilda vägar. Då uttrycket återfanns i gällande VTS och syntes ha tolkats på avsett sätt i praxis anser sig depch emellertid kunna behålla detsamma.²⁴

Som framgått ovan ville depch inte utsträcka vägbegreppet till att omfatta också »inhägnade kasernområden m m». Frågan förelades några år senare HD:s prövning i NJA 1955 s 423. Resultatet blev att HD hänförde sådant område till väg i VTF:s mening.

NJA 1955 s 423: U åtalades för att han vid förande av en kronan tillhörig terrängbil på en väg inom ett regementes kasernområde brustit i omsorg och varsamhet och därför kört på och skadat stängda grindar vid en infart till regementet. Vägen var allmänneligen befaren.

HR ogillar talan på den grunden att U fört bilen inom ett inhägnat kasernområde, vars vägar inte var upplåtna för den allmänna samfärdseeln.

HovR fastställde HR:s dom.

RÅ sökte revision. Därvid åberopades innehållet i en skrivelse till RÅ från MO med framställning om fullföljd av talan i målet.²⁵ I skrivelsen redogöres bl a för ett ärende beskrivet i MO:s ämbetsberättelse 1945 s 256 f. MO säger där bl a, att det torde kunna förekomma att väg, belägen inom ett allenast för regementet avsett, inhägnat område vore att hänföra till enskild väg, nyttjad till farväg. 1936 års VTS vore därför tillämplig på sådan väg. — MO framhåller att, i överensstämmelse med denna uppfattning, inom den militära rättskipningen, både VTS och 1951 års VTF allmänt ansetts tillämpliga i fråga om trafik på till farväg nyttjad väg även i de fall då denna varit belägen inom inhägnat kasernområde. MO säger också att enligt hans erfarenhet även de domstolar som handhaft rättskipningen i militära mål allmänt anslutit sig till det ifrågavarande ståndpunktstagan-

²⁴ a prop s 292 f

²⁵ MO 1956 s 74 ff

det och tillämpat VTS och lagen om straff för vissa trafikbrott även på trafikförseelser begångna på körvägar inom inhägnat kasernområde. »Sålunda har jag inhämtat från vederbörande avdelning för militära mål vid Stockholms RR, att man allt intill senaste tid enligt långvarig och klar praxis tillämpat vägtrafikstadgan och trafikbrottslagen å trafikförseelser av ifrågavarande art.» HR:s ställningstagande i målet hade »enligt inhämtad upplysning» föranletts av depch ovan citerade uttalande, att det under remissbehandlingen hade ifrågasatts huruvida inte begreppet väg borde utsträckas till att även omfatta inhägnade kasernområden m m, och att depch inte ansett tillräckliga skäl föreligga för en sådan utvidgning. Det anses att depch uttalande tillkommit i anledning av ett remissyttrande från arméförvaltningen. I detta förutsattes det som klart att definitionen på väg enligt 1936 års VTS inte omfattade farväg inom inhägnat område. MO finner det, med hänsyn till vad MO anfört, förvånande att detta kunnat förutsättas som klart. Med hänsyn härtill och då depch inte givit några skäl för sitt uttalande syntes det inte fullt tydligt, om uttalandet innefattade ett sådant ståndpunktstagande som kommit till uttryck i HR:s dom.

HD konstaterar i fallet att den vägsträcka det gällde inte användes endast för krigsmaktens fordon utan att där tilläts och i stor utsträckning förekom trafik också med andra fordon, såsom bussar i daglig trafik mellan Norra Bantorget i Stockholm och plats inom kasernområdet, varubilar, privata personbilar, motorcyklar och mopeder, tillhöriga bl a personal och värnpliktiga vid regementet. HD fann vid angivna förhållande, att vägsträckan, oaktat att kasernområdet var inhägnat och att militär bevakning var anordnad vid den infart varom var fråga, för att förhindra att obehöriga beredde sig tillträde till området, var att hänföra till väg, där TBL var tillämplig.

Frågan om innehållet i uttrycket annan allmän plats har varit föremål för prövning i praxis i bl a följande fall:

SvJT 1950 s 967: HovR hänförde här till annan allmän plats ett i Göteborgs frihamn beläget varuskjul. HovR åberopar bl a, att tillträde till skjulet inte var förbjudet för någon, som besökte frihamnen och att lastbilar och motortruckar brukade framföras i skjulet, både på de körbanor som fanns där och i skjulet i övrigt. Vid vissa tillfällen användes de långsgående körbanorna i skjulet för genomgångstrafik till och från kajplatsen vid skjulets längst ut belägna kortsida. Stuveriarbetare färdades stundom genom skjulet på cykel.

1.2.8 NVK:s förslag 1951, 1966 och 1970

I 1951 års förslag till gemensamma nordiska trafikregler upptogs i det svenska förslaget den definition på väg som fanns i VTF.

I NVK:s förslag 1966²⁶ upptogs följande definition på *väg*:
väg, gata, torg och annan led eller plats där fordons- eller gångtrafik kan förekomma.

I förslagets 2 § 1 mom bestämdes trafikreglernas omfattning genom följande bestämmelse. »Trafikreglerna gälla, om annat ej sägs, för trafik på allmän väg och sådan enskild väg som nyttjas för samfärdsl.

I specialmotiveringen anföres: »Vägdefinitionen innebär att som väg skall betraktas inte endast sådan led eller plats som närmast kommer i tanke, t ex gata och torg. Varje led eller plats där något slag av fordons- eller gångtrafik kan förekomma är således väg. Härav följer emellertid inte att trafikreglerna utan vidare är tillämpliga i fråga om alla vägar. För att så skall vara fallet fordras att de i 2 § 1 mom angivna förutsättningarna är uppfyllda.»²⁷

De kommitterade anmärker att väg bör anses omfatta hela den konstruktion som tekniskt sett utgör vägen, alltså också skiljeremsa, vägren och vägslänt.²⁸

NVK anser, att trafikreglerna bör vara tillämpliga inte endast på allmän väg utan också på enskild väg som allmänt nyttjas för samfärdsl. Härmed avser de »varje enskild väg som inte är helt utan betydelse för den allmänna samfärdsl». Kommitterade noterar, att uttrycket »nyttjad till farväg» enligt förarbetena till VTF innebär, att vägen inte bara är tillåten för allmän samfärdsl utan även att den nyttjas av allmänheten i viss inte alltför ringa omfattning. NVK säger vidare: »Som en grovregel har härvid ansetts böra gälla att den enskilda vägen skall anses som nyttjad som farväg, om den trafikeras av allmänheten i sådan omfattning, att man praktiskt måste räkna med att främmande trafik kan förekomma där.» De kommitterade menar, att en viss ledning i frågan om en enskild väg skall anses vara allmänt nyttjad för samfärdsl också kan erhållas ur det som NVK kallar »grovregeln» för tolkningen av begreppet farväg.²⁹

I specialmotiveringen till 2 § 1 mom påpekar NVK, att också sådana områden som havsstränder, isar eller fjällvidder är väg enligt definitionen, om trafik kan förekomma där. De kommitterade framhåller, att spörsmå-

²⁶ NU 1966:2

²⁷ a bet s 23

²⁸ a st

²⁹ a bet s 28

let om trafikreglerna skall äga tillämpning på sådana områden ingalunda är betydelselöst.³⁰ NVK anmärker att trafikreglerna bör gälla också i sk parkeringshus.³¹

I NVK:s reviderade förslag 1970 har någon ändring av definitionen på väg inte gjorts. Bestämmelsen om trafikreglernas omfattning har i 2 § 1 mom emellertid fått följande ändrade lydelse: »Trafikreglerna gälla, om annat ej sägs, för trafik på väg som allmänt nyttjas för samfärdsel.»

I motiven sägs om ändringen: »Enligt definitionen i 1 § omfattar begreppet väg inte bara väg i vanlig mening utan även snövidder och havsstränder där trafik kan förekomma. För att detta klart skall framgå bör bestämmingarna allmän och enskild inte användas om väg.»³²

1.2.9 1972 års VTK

NVK:s förslag till trafikregler upptogs i stor utsträckning oförändrade i 1972 års VTK.³³ I den mån inte annat framgår torde därför uttalanden som gjorts av NVK i anslutning till de olika bestämmelserna gälla också för motsvarande regler i VTK.

Införandet av 1972 års trafikförfattningar innebar förändringar i åtskilliga avseenden i förhållande till tidigare bestämmelser. Detta har i någon mån kommit till uttryck redan i definitionen på väg i VTK. Denna kungörelse gäller enligt sin 1 § trafiken på väg. Trafiken utanför väg, i terräng, regleras i terrängtrafikkungörelsen (TTK). Redan därigenom får bestämningen av vägbegreppet en ny dimension.

Följande definition ges på väg:

1. Sådan väg, gata, torg eller annan led eller plats som allmänt användes för trafik med motorfordon,
2. led som är anordnad för cykeltrafik,
3. gång- eller ridbana invid led eller plats som avses under 1 eller 2.

Definitionen kommenteras i en departementspromemoria från kommunikationsdepartementet.³⁴ Det framhålles i denna bl a, att man vid bestämningen av vägbegreppet strävat efter att, med hänsyn bl a till önskemålen om nordisk enhetlighet, undvika anknytning till specifikt svenska

³⁰ a st

³¹ a st

³² NU 1970:10 s 13

³³ I prop 1972:137 s 8 förklarar depch att den nya VTK i väsentliga delar avses bygga på NVK:s förslag

³⁴ Kommunikationsdepartementet. Departementspromemoria ang vissa definitioner till den nya vägtrafiklagstiftningen

begrepp som allmän och enskild väg. Man poängterar att vägtrafikreglerna, till skillnad från terrängtrafikreglerna är avpassade till förhållandena på leder och platser med motorfordonstrafik, i praktiken sådana leder och platser som normalt benämns vägar, gator, torg etc och särskilt anlagts för fordonstrafik. Det förklaras att till leder och platser som avses i första punkten av definitionen hänförs, förutom vanliga vägar, gator och torg, även exempelvis parkeringshus och sandstränder, som trafikeras med motorfordon. Det anföres att i uttrycket »allmänt användes för trafik» ett krav ligger dels på att trafikeringen med motorfordon skall vara inte alltför obetydlig, dels på att trafiken inte skall gälla endast en begränsad enskild grupp såsom fallet är exempelvis inom avgränsade tävlingsområden, delar av flygplatser etc. I promemorian fastslås att det vägledande vid bedömningen av rekvisitet i fråga bör vara den avgränsning som skett genom bestämningarna »allmän samfärd» och »farväg» i VTF såsom de uttolkats i rättspraxis.³⁵

Det påpekas vidare, att eftersom i vägbegreppet ingår en förutsättning om trafik med motorfordon, så kommer sådana regelmässigt tämligen obanade leder som används endast för trafik med traktorer, motorredskap eller terrängfordon inte att hänföras till väg utan till färdled i terrängen.³⁶

I promemorian sägs, att det måste accepteras, att vissa vägar som regelmässigt inte kan trafikeras med motorfordon vintertid anses som vägar endast under tid, då de är öppna för sådan trafik. Detta skulle följa av att »för samfärd» endast vintertid avsedd körled» enligt VTF inte kunde anses som väg under annan årstid. Det påpekas, att mera tillfälliga trafikeringshinder inte förändrar ledens karaktär av väg.

När det gäller leder för cykeltrafik i punkt 2 sägs att med begreppet »anordnad» avsetts att täcka sådana leder, som genom röjning och hårdgöring eller motsvarande åtgärder iordningsställts för cykeltrafik och/eller, som genom därför avsett vägmärke anvisats för cykeltrafik. Den meningen framförs att om sådana anordningar vidtagits, så torde leden regelmässigt också vara allmänt använd för trafik i den mening detta uttryck har i punkt 1. Kravet att leden »allmänt användes för trafik» har därför inte ansetts behöva uttryckligen anges i punkt 2. Man påpekar, att enbart det förhållandet, att en led faktiskt används för cykeltrafik, inte gör, att den anses som väg.

Beträffande punkt 3 sägs, att gång- eller ridbana är väg, endast i den mån den ligger i sådan närhet av motorfordons- eller cykelled att en total

³⁵ a promemoria s 7

³⁶ a st

trafikseparering inte skett. Gång- och ridbanor som är belägna inom bostadskvarter och inte löper invid motorfordons- eller cykelled är inte att anse som väg.

1.3 ANNORSTÄDES ÄN PÅ VÄG

I proposition om körning i terräng med motordrivet fordon säger depch att med terräng i detta sammanhang avses område i naturen.³⁷

I propositionen med förslag till ändringar av TBL 1972 föreslås bl a att 1 § första stycket TBL skall gälla även den som i terräng för motordrivet fordon. Depch talar i propositionen om »trafiken utanför väg — dvs i terrängen»³⁸ och förklarar att han använt uttrycket terräng som beteckning på »område som ej är att anse som väg».³⁹

Lagrådet anser att innebörden av uttrycket terräng inte är alldeles klar. Lagrådet framhåller att vad som skall regleras i den kommande terrängtrafikkungörelsen och vad som skall ingå under begreppet terrängfordon uppenbarligen främst är trafiken på obanade naturområden och fordon lämpade att framföras på sådana områden och fortsätter: »Detta går också väl samman med vad som enligt allmänt språkbruk åsyftas med terräng. Å andra sidan uttalar departementschefen att uttrycket terräng använts som beteckning på område som ej är att anse som väg. Enligt sistnämnda uttalande skall alltså som trafik i terräng anses bl a framförande av en skördetröska på en åker, av en självgående motorgräsklippare på en gräsmatta i en park och av en lasttruck på ett verkstadsgolv.»⁴⁰ Lagrådet anser, att det i sak inte finns något att erinra mot att 1 § första stycket TBL utsträcker till att omfatta ovarsamhet i situationer som antytts, men att samtliga åsyftade lokaliteter knappast kan omfattas av uttrycket terräng enligt vanligt språkbruk. Lagrådet förordar därför att »i terräng» utbytes mot »annorstädes än på väg».⁴¹ Lagförslaget ändrades i enlighet härmed och godkändes av riksdagen.

I TTK definieras terräng som område som ej är att anse som väg. Det bör observeras att ett flertal regler i TTK liksom lokala trafikföreskrifter för terräng jämlikt 56 § och 57 § första stycket TTK inte gäller inom inhägnade områden. I den ovannämnda departementspromemorian anföres,

³⁷ prop 1972:99 s 20

³⁸ prop 1972:137 s 15

³⁹ a prop s 17

⁴⁰ a prop s 30

⁴¹ a st

att anledningen till denna begränsning är, att förhållandena inom sådana områden, t ex ett tävlingsområde eller fabriksområde, ofta är så speciella, att endast vissa allmänna grundregler kan ställas upp. Man framhåller att i övrigt behövliga regler för trafiken kan ges genom särskilda ordningsföreskrifter som meddelats t ex av tävlingsledningen eller företagsledningen och att dessa regler i den mån de kan anses förnuftigt och rimligt utformade också torde kunna ligga till grund för en bedömning enligt 1 § TBL av frågan om en förare av motordrivet fordon brustit i omsorg och varsamhet. Sådana ordningsföreskrifter skulle därför i viss utsträckning få samma betydelse för tillämpningen av 1 § TBL som väg- eller terrängtrafikregler och lokala trafikföreskrifter har i andra fall.⁴²

1.4 MOTORDRIVET FORDON

Också begreppet motordrivet fordon förekommer i 1 § TBL. Det definieras i VTK som fordon, som för framdrivande är försett med motor, dock ej flygplan eller sådan eldriven rullstol, som är att hänföra till cykel. Motordrivna fordon indelas i motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon.

För var och en av de nämnda typerna av motordrivna fordon ges, liksom för fordon, definitioner i kungörelsen. Fordon beskrivs som: anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad för färd på marken och ej löper på skenor. Fordon indelas i motordrivna fordon, släpfordon, terrängsläp, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon. De senast nämnda fordonskategorierna finns likaledes bestämda i VTK.

1.5 BROTTSSUBJEKTEN

1.5.1 Allmänt

De brottssubjekt som nämns i 1 § första stycket TBL är vägtrafikanter, den som för spårvagn och den som för motordrivet fordon.

Som klart framgår genom definitionen på vägtrafikanter gäller paragrafen samtliga sådana om brottet begås på väg.

Eftersom spårvagn inte kan föras annorstädes än på särskilda spår är bestämmelsens räckvidd därvidlag bestämd.

⁴² Departementspromemoria ang vissa definitioner s 3 f

Den som för motordrivet fordon på väg ingår i begreppet vägtrafikanter och kan därför som sådan begå brottet vårdslöshet i trafik på väg. När det gäller denna kategori har stadgandet utsträckts till att gälla också annorstädes än på väg.

Brottet grov vårdslöshet i 1 § andra stycket kan endast begås av förare av spårvagn och förare av motordrivet fordon.

Av brottssubjekten är det endast vägtrafikanter som definieras i VTK. Beträffande de två övriga kategorierna beror bestämningen av dessa på det innehåll som i TBL ges åt begreppet förande. Det behandlas i följande avsnitt II och III.

1.5.2 Vägtrafikanter

1.5.2.1 1923 och 1930 års VTS

I sitt förslag till VTS definierade 1920 års automobilsakkunniga begreppet vägförande.⁴³ Det var »envar, som å väg framför fordon av vad slag det vara må, eller rider eller leder djur eller åker velociped, skidor, kälke eller sparkstötting eller går». Så löd definitionen också i såväl 1923 års som i 1930 års VTS.

1.5.2.2 1936 års VTS

I 1934 års vägtrafiksakkunnigas förslag förekom följande definition:

vägförande: envar, som å väg framför fordon, härunder inbegripen den som åker kälke eller sparkstötting (*förare av fordon*), liksom ock envar, som å väg rider, leder djur, åker skidor eller går.

De sakkunniga säger, att definitionen i huvudsak överensstämmer med motsvarande definition i den gällande stadgan. Den hade nu emellertid avfattats på sådant sätt, »att det därav framgår vilka vägförande, som i författningen betraktas såsom förare av fordon. Som sådan torde även böra räknas den, som framför cykel, kälke eller sparkstötting, vare sig detta sker genom åkning eller på annat sätt. En fixering av begreppet förare av fordon är motiverad av att åtskilliga bestämmelser i 3 kap av förslaget till vägtrafikstadga hava avseende å ifrågavarande kategori av vägförande».⁴⁴

Utan motivering föreslog depch i proposition följande definition: vägförande: envar, som å väg framför fordon, rider, leder kreatur, åker skidor eller går.

Denna lydelse upptogs i 1936 års VTS.

⁴³ SOU 1922:39

⁴⁴ SOU 1935:23 s 119

1.5.2.3 1951 års VTF

1943 års utredningsman föreslog följande definition av vägförande: envar, som å väg framför fordon, rider, leder kreatur, åker skidor, går eller i övrigt vistas å väg eller i fordon eller spårvagn på väg, dock ej förare av spårvagn.

Här hade alltså till vägförande hänförts också passagerare i fordon. Skälet var, säger utredningsmannen, att det i praxis uppstått tvekan, huruvida ansvar enligt VTS kunde ådömas t ex bilpassagerare, som öppnat bilens dörr så att annan trafikant skadats eller person, som från stående bil lastat av en järnbalk så att den förorsakat trafikolycka. Han anser, att sådant borde falla under VTS.⁴⁵

Följande fall bekräftar utredningsmannens påstående.

SvJT 1938 s 37: Passagerare i bil ansågs icke vara vägförande i VTS:s mening och åklagarens yrkande om ansvar jämlikt VTS bifölls icke. Passageraren hade öppnat en bildörr, som stött till en person som därvid åsamkats skador.

SvJT 1939 rf s 48: En passagerare i bil öppnade en bildörr, som träffade en cyklist som färdades förbi bilen, så att denne föll av cykeln. Passageraren dömdes i HovR till böter jämlikt 2 § i ordningsstadgan för rikets städer. HovR fann att han ådagalagt uppenbar vårdslöshet och att hinder förorsakats i trafiken på gatan genom passagerarens beteende.

SvJT 1942 rf s 88: En person hade utan bussförarens vetskap hoppat upp på bakre delen av bussen och ställt sig vid sidan av gengasaggregatet. När bussen kom fram till orten S hoppade personen i fråga av bussen innan den stannat. Han föll därvid omkull och skadade sig. HovR ansåg att han åsidosatt den omsorg och varsamhet som till förekommande av olycksfall betingats av omständigheterna samt dömde honom till ansvar jämlikt 2 och 38 §§ VTS. HovR ansåg honom tydligen, i motsats till HR, vara vägförande.

NJA 1946 s 462: E hoppade ned från en lastbil och sammanstötte därvid med R som i samma ögonblick på cykel passerade lastbilen. HR dömde E till ansvar för »ovarsamhet såsom vägförande» jämlikt bl a 2 och 38 §§ VTS. Målet fördes i denna del icke vidare.

FFR 1948 s 296: P förde en personbil. N var passagerare i bilen och satt i dess baksäte. I en kurva reste sig N upp sträckte sig över förarsätet, fattade tag i handbromsen och bromsade bilen, varvid denna råkade i sladdning och körde av vägen. N ställdes till ansvar jämlikt 2 och 38 §§ i 1936 års VTS men friades av RR som ansåg att N ej var sådan vägförande som avsågs i VTS. HovR gjorde ej ändring.

⁴⁵ SOU 1944:18 s 34

Denna del av 1943 års utredningsmans förslag beaktades av TFS, som föreslog följande definition av trafikant, en term som de ansåg bättre anpassad efter gällande språkbruk än vägfarande: envar, som färdas eller eljest vistas på väg eller i fordon på väg. De sakkunniga säger att definitionen »icke lär innefatta någon mera betydande saklig ändring» av begreppet vägfarande men att under »trafikant» inrymdes också passagerare i fordon.⁴⁶

Depch ersätter »trafikant» med »vägtrafikant», vilken beteckning han anser vara tydligare. Definitionen ingick på den formen i VTF.

HovR över Skåne och Blekinge hade, i anslutning till de sakkunnigas påpekande att också passagerare i fordon ingick under definitionen av trafikant, ifrågasatt om inte också förare av och passagerare i järnvägståg eller spårvagn borde inbegripas, i den mån tåget eller spårvagnen korsade eller eljest framgick på väg. Depch säger härom, att den spårbundna trafiken borde regleras genom en särskild författning och att det inte yppat sig något praktiskt behov att föregripa den regleringen. Han ansåg därför, att den antydda utvidgningen inte borde företas.⁴⁷

Två avgöranden i praxis får illustrera tillämpningen av den nya definitionen.

FFR 1959 s 303: J och P arbetade med trådsträckning mellan telefonstolpar. Två trådar skulle sträckas mellan två stolpar på ömse sidor av en väg. Trådarna hängde ett stycke upp i luften. En motorcykel förd av S stoppades upp av trådarna, varvid S körde omkull. Vid tillfället arbetade J ensam med sträckningsarbetet medan P befann sig i en abonnents bostad. J måste passera vägbanan för att sträcka tråden, vilket han gjort vid åtminstone två tillfällen. HR ogillade åtal för vårdslöshet i trafik och medverkan därtill med motiveringen att J och P vid utförandet av sträckningsarbetet inte kunde anses som vägtrafikanter. HovR fastställde HR:s dom.

FFR 1962 s 332: Då en personbil passerade en bro över en älv kastade en passagerare i bilen ut en tom läskedrycksflaska i avsikt att den skulle falla i älven. En person som stod vid broräcket träffades i huvudet av flaskan. HovR ansåg att G i egenskap av passagerare i bilen och därmed vägtrafikant brustit i den varsamhet som betingats om omständigheterna och dömde till ansvar jämlikt 1 § första stycket TBL.

⁴⁶ SOU 1948:34 s 88

⁴⁷ prop 1951:30 s 95

1.5.2.4 1972 års VTK

Definitionen kvarstår i VTK, där alltså var och en som färdas eller eljest uppehåller sig på väg eller i fordon på väg är vägtrafikanter.

Som framgått ovan räknas inte förare och passagerare i spårvagn och tåg som vägtrafikanter. Gränsdragningsproblem kan tänkas uppkomma vid på- eller avstigning från tåg eller spårvagn.⁴⁸

Begreppet vägtrafikanter är, enligt definitionen, för sitt innehåll beroende inte bara av vad som avses med väg utan också av vad som menas med fordon. Även sistnämnda uttryck är, som framgått ovan, definierat i VTK.

!

⁴⁸ Obs att 17 § VTK innehåller en regel om förbud bl a mot på- eller avstigning när spårvagn är i rörelse

2 Förande av motordrivet fordon

2.1 ALLMÄNT

Frågan om ett visst beteende är förande av motordrivet fordon kan besvaras nekande, om det står klart, att det fordon saken gäller inte uppfyller villkoren i den legaldefinition, som finns för den kategori det skulle tillhöra. I några av de fall från praxis som redovisas nedan har frågan avgjorts efter en sådan bedömning. Vanligen har det dock varit så att fordonet uppfyllt de krav som ställs för att det skall anses tillhöra den kategori som avses i det särskilda lagrummet i TBL. Rättens problem har då blivit att ta ställning till om det som den tilltalade företagit sig med fordonet kan rubriceras som ett förande av detta fordon. Det är givet att den frågan inte kommer under rättens bedömning med mindre det gäller avvikelser från vad som normalt betecknas som ett förande av ifrågavarande fordon.

Det finns varken i nu gällande eller i tidigare vägtrafiklagstiftning någon definition som anger vad som menas med att föra motordrivet eller annat fordon. Ett och annat har dock sagts i olika lagstiftningsförarbeten om förare och förande.

2.2 DEFINITION AV FÖRARE I SAKKUNNIGFÖRSLAG 1904 OCH 1935

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslog i sin skrivelse 1902 att särskilt tillståndsbevis skulle fordras för rätten att framföra automobil på allmän väg. Den som fått sådant tillstånd, betecknas sedan i förslaget som »förare».¹

1903 års sakkunniga definierar begreppet automobilförare i § 34 i förslaget till stadga om automobiltrafik sålunda: Med automobilförare förstås i denna stadga den, som manövrerar automobil, äfven om det endast är för tillfället. De sakkunniga uttrycket på ett ställe i sina motiv den meningen, att den är förare som styr och manövrerar bilen under tra-

¹ Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse den 30 maj 1902 till Konungen

fik. På annat ställe beskrivs föraren som »den, som vid hvarje särskildt tillfälle handhaver automobilens manövrering».²

Under den senare behandlingen av förslagen sägs inget om vad som skall menas med förare, och någon legaldefinition ges varken i förordningen eller i någon av lagarna.

Som framgått vid redogörelsen för begreppet vägfarande ovan ingår begreppet förare i 1934 års vägtrafiksakkunnigas förslag till definition av vägfarande. Som förare av fordon betecknas där envar, som å väg framför fordon, härunder inbegripen den som åker cykel, kälke eller sparkstötting.

De sakkunniga säger om sin definition, att den är så avfattad, att det framgår vilka vägfarande som i författningen betraktades som förare av fordon: »Som sådan torde även böra räknas den, som framför cykel, kälke eller sparkstötting, vare sig detta sker genom åkning eller på annat sätt.» De framhåller, att en fixering av begreppet förare av fordon är motiverad av att åtskilliga bestämmelser i 3 kap av förslaget till vägtrafikstadga har avseende på ifrågavarande kategori av vägfarande.³ Som framgår ovan intogs definitionen av vägfarande inte på denna form i 1936 års VTS.

2.3 1949 ÅRS TRAFIKNYKTERHETSUTREDNING

1949 års trafiknykterhetsutredning inleder sin redogörelse för innebörden av begreppet förare med följande påstående: »Någon definition på uttrycket *förare* ges varken i de nu gällande eller i de tidigare vägtrafikförfattningarna. Ej heller innehåller förarbetena till de olika författningarna något uttalande om innebörden av detta uttryck.»⁴ Utredningens slutsats blir, att man, för att bedöma begreppet förare, därför kan hålla sig till den tolkning av detsamma som kan anses framgå av tillämpningen av gällande rätt.

Som framgår av redogörelsen ovan innehåller det citerade stycket vissa överdrifter. Vad som sagts i förarbetena om förarbegreppet är dock så knapphändigt att påståendet i övrigt är korrekt.

De tolkningar som utredningen gjorde av dittillsvarande praxis saknar betydelse i förevarande sammanhang och förbigås därför.

² Förslag till bestämmelser av automobiltrafik, Stockholm 1904 ss 20 och 96

³ SOU 1935:23 s 119

⁴ SOU 1953:20 s 38

2.4 1957 ÅRS TRAFIKNYKTERHETSKOMMITTÉ

Också 1957 års trafiknykterhetskommitté kommer in på frågan vad som skall menas med förande.⁵ Kommittén var starkt kritisk mot utvecklingen i praxis, vilken den fann inge starka betänkligheter. Det som kommittén främst vände sig mot var att som förande ansetts också ouppsåtliga förflyttningar. »Att ge lagtexten en tolkning, som strider mot allmänt språkbruk, kan knappast vara ägnat att stärka lagstiftningens verkan», säger kommittén.⁶ Den ansåg att ouppsåtligt förande knappast var möjligt annat än en mycket kort sträcka. »Har fordonet förflyttats längre har 'föraren' normalt endera saknat kontroll över detsamma, varvid han icke varit att anse som förare, *eller* haft möjlighet att stanna det, varvid hans underlåtenhet därutinnan torde föranleda att uppsåtlig körning får anses ha förelegat.»⁷

Kommittén föreslog att i TBL skulle upptas en ny paragraf betecknad 7 §, vars första stycke skulle innehålla följande definition på förare: Med förare av motordrivet fordon avses i denna lag den som uppsåtligen framför sådant fordon med dess motor eller har tillsyn över framförandet.⁸ Förslaget upphöjdes aldrig till lag.

2.5 1966 ÅRS TRAFIKNYKTERHETSBROTTSKOMMITTÉ

Förandebegreppet i 4 § TBL togs upp till ingående studium av kommittén för lagstiftningen angående trafiknykterhetsbrott.⁹ Kommittén gjorde bl a en genomgång av då tillgängliga rättsfall av betydelse för frågan.

Kommittén anser det vara angeläget att förandebegreppet inte tolkas så vidsträckt, att man därunder inbegriper förfaranden som enligt allmänt språkbruk faller utanför uttrycket förande och där inte heller sådana fareromöjligheter föreligger som trafiknykterhetslagstiftningen är avsedd att motverka. Kommittén påpekar att en alltför vidsträckt tolkning lätt kan leda till att respekten för lagstiftningen minskar. Den anser att förandebegreppet tolkats vidsträckt i rättstillämpningen men säger sig i senare rättsfall ha märkt tendenser till en åtstramning.

⁵ SOU 1963:72

⁶ a bet s 109

⁷ a bet s 110 f

⁸ a bet s 204

⁹ SOU 1970:61

Då kommittén menar, att man kan bortse från vissa äldre rättsfall där förandebegreppet tolkats alltför vidsträckt blir dess slutsats att avgränsningen av detta framstod som tillfredsställande.¹⁰

2.6 DOKTRIN

Flera rättsvetenskapliga författare har också behandlat frågan vad som skall avses med förande av motorfordon, vanligen med utgångspunkt från avgöranden i praxis. Här kan nämnas B Persson i NTfS 1948 s 274 ff, Thornstedt i SvJT 1954 s 148, Strahl i SvJT 1960 s 285, 1964 s 101 ff, 1970 s 351 f och 376 f, Fredrikson s 133 f och Klette i Trafiknykterhetsbrotten.

2.7 PRAXIS

2.7.1 Förande som objektivt rekvisit

2.7.1.1 Allmänt

När det gäller uttrycket förande av motordrivet fordon har, såväl i lagstiftningsförarbeten som i praxis och doktrin, problemet om dess innehåll i huvudsak diskuterats i anslutning till frågan om ansvar för spritpåverkad förare och i någon mån i anslutning till frågan om ansvar för olovlig körning. Förandebegreppet ingår numera i samtliga paragrafer i TBL. Det är här, som alltid i sådana fall, ett önskemål att en sådan bestämning kan göras, att begreppet får samma innehåll på alla ställen där det förekommer. Ett sådant önskemål kan vara omöjligt att uppfylla om begreppets betydelse måste göras avhängigt av att de bestämmelser där det ingår bärs upp av speciella syften.

Bakom reglerna i TBL ligger ett gemensamt trafiksäkerhetsintresse. Det är dock uppenbart att det ansetts vara alldeles särskilt angeläget att i detta intresse stävja bilförande som föregåtts av förtäring av alkoholhaltiga drycker. Det framgår med all tydlighet att detta intresse varit vägledande också för bedömningen av dylika fall i praxis när det gällt omfattningen av begreppet förande av motordrivet fordon. Som framgått redan av vad som tidigare anförts ovan och som bekräftas av de rättsfall som nedan redovisas, har begreppet ifråga i flera fall givits en mycket vidsträckt innebörd i 4 § TBL. Man kunde därför tänka sig att förande av motordri-

¹⁰ a bet ss 193 och 196

vet fordon, när det gällde andra överträdelse skulle ges en snävare omfattning. Det material som finns ger inte stöd för en sådan uppfattning och det är ingalunda säkert att det skulle förhålla sig så. Det är inte svårt att hitta fall där förfaranden som inte ansetts vara förande i 4 §:s TBL mening skulle kunna anses som förande i 1 § och 5 §. Till det återkommer jag nedan efter genomgången av praxis. Redan här kan nämnas att förandebegreppet ansetts vara detsamma i 3 och 4 §§. RÅ gav sålunda uttryck för den uppfattningen i NJA 1967 s 211 och kommittén för lagstiftningen angående trafiknykterhetsbrott antog inte bara att begreppet förande hade samma betydelse vid olovlig körning som vid trafiknykterhetsbrotten, utan också att detta troligen gällde även vid grov vårdslöshet i trafik.¹¹ Det var endast där som detta uttryck då förekom i 1 § TBL. Hur det än må förhålla sig med kommitténs uttalande, så är de bedömningar som gjorts i praxis av vad som är förande i 3 och 4 §§ TBL en självklar utgångspunkt vid frågans behandling i andra sammanhang. Det är alltså motiverat att här gå igenom dessa fall från praxis.

Det bör påpekas, att man genom de avgöranden som gjorts i och för sig inte får svar på vad som är förande, utan endast att vissa typer av beteenden, som avviker från det normala sättet att föra visst motordrivet fordon, också anses som förande av detsamma, medan andra inte anses vara det.

De fall som nedan skall anföras hänför sig, när inget speciellt anges, till förfaranden som rör ansvar för obehörigt förande eller förande efter alkoholförtäring.

2.7.2.2 *Fordonet skall ha kommit i rörelse*

Frågan om det, när den tilltalade varit alkoholpåverkad, skulle vara en förutsättning för ansvar för förande att fordonet kommit i rörelse blev tidigt aktuell. Redan i NJA 1931 s 138 hävdade JK, att förande av bil fick anses påbörjat så snart den som med avsikt att köra satt igång motorn. Eftersom bilen i det fallet kommit i rörelse besvarade frågan inte där men väl i följande hovrättsdom och då jakande i HovR.

SvJT 1932 rf s 78: W satte sig i en bil och startade motorn i avsikt att köra från platsen. Innan han hunnit lossa bromsen eller lägga i någon växel blev han anhållen. RR anser att W:s åtgärd att i angiven avsikt starta motorn innefattar förande oavsett om bilen satts i rörelse eller ej, men HovR säger att W inte kunde anses ha fört bilen, när den inte satts i rörelse.

¹¹ SOU 1970:61 s 181

2.7.1.3 Sträckans längd är oväsentlig

När det nu för förande är nödvändigt att fordonet åtminstone kommit i rörelse, kan man undra om detta är tillräckligt eller om det också krävs att fordonet rört sig någon viss sträcka. De överrättsfall som refererats och där förande ansetts föreligga synes tala för svaret att sträckans längd är oväsentlig. Här några exempel där förande ansetts föreligga.

INJA 1940 s 230, som berörs nedan i annat sammanhang, rörde sig enligt vittnesutsagor en bil cirka 1 meter bakåt, varefter den rullade framåt mot sitt ursprungliga läge.

INJA 1944 s 307, som också behandlas nedan i annat sammanhang, sägs endast att bilen rullat något bakåt.

NJA 1949 s 195: Också här var det fråga om en kort sträcka. En bil gjorde ett ryck framåt cirka 1/2 meter mot en garagevägg.

SvJT 1968 rf s 33 II: E försökte med backväxelns hjälp gunga upp en bil vars vänstra hjulpar hade sjunkit ned i sand vid sidan av vägbanan. Bilen rörde sig därvid fram och åter knappt en meter i sin färdriktning. (En lina var dragen mellan bilen och en annan bil, som skulle hjälpa till att dra upp E:s bil. Det framgår inte klart om förflyttningen påverkades av detta.) HovR säger att E vid angivna förhållanden måste anses ha fört bilen även om det med hänsyn till bilens läge inte skulle ha varit möjligt för E att enbart med hjälp av bilens motor föra den från platsen. (Ett vittne i HovR hade uppgivit att det var omöjligt att föra bilen från platsen utan bogsering.)

Ett likartat fall där förande emellertid inte ansågs föreligga är följande.

SvJT 1968 rf s 33 I: Båda bakhjulen på en bil hade sjunkit ned i en grop i höjd med navkapslarna. Genom att ömsom lägga i backväxel och annan växel samtidigt som han gav gas försökte P få upp bilen ur gropen. Därvid slirade bakhjulen. HovR noterar, att det av vittnet H:s berättelse, som HovR stöder sig på, inte framgår att H iakttagit att bilen rörde sig framåt eller bakåt. Däremot framgår det av denna, att det, liksom i II ovan, inte var möjligt att enbart med hjälp av bilens motor få upp bilen ur gropen. HovR:s slutsats blir att det inte styrkts att bilen bragts i rörelse av sådan art och omfattning att åtgärderna kan betraktas som förande i den mening som avses i 4 § TBL.

HovR:s konstaterande i de båda senaste fallen att bilarna inte av egen kraft kunde ha tagit sig från platsen kan tolkas som ett uttryck för uppfattningen att detta är oväsentligt för frågan om förande föreligger. Det väsentliga är att en förflyttning ägt rum, vilket ju var fallet i II men inte i I även om bilen också där kom i rörelse.

2.7.1.4 Krävs befattning med manöverorgan?

I ett par fall har domstolarna tagit ställning till om det är förande av motorfordon, då fordonet visserligen förflyttats men utan att någon tagit befattning med dess manöverorgan. I nedanstående fall har förande av motorfordon inte ansetts föreligga. Ingenting är här uttalat om betydelsen av att motorn ej var igång, men det förefaller inte kunna påverka bedömningen när ingen växel låg i.

NJA 1934 s 81: N och B sköt, sedan föraren stigit ur, en bil, som på grund av motorstopp stannat i ett spårvägsspår. Bilen rullade över körbanan. N och B åtalades för trafikovarsamhet och dömdes till ansvar för att de underlåtit att förvissa sig om huruvida bilen omhänderhades av föraren eller annan för ändamålet lämplig person. I underrätten sägs uttryckligen att bilen vid tillfället saknade förare.

En förutsättning för att fälla N och B till ansvar var att de vid tillfället varit vägförande. Sådan var enligt då gällande 1930 års VTS bl a den som framförde fordon »av vad slag det vara må» och den som gick. Utan att begreppen pressas alltför mycket kan de agerandes förfarande beskrivas som ett framförande av fordon även om det inte är förande av motorfordon. Möjligt är också att de bedömts som oaktsamma gående.

I *SvJT 1962 rf s 29* sköt S med en gaffeltruck (motordrivet fordon av kategorien traktorredskap i då gällande VTF) en lastbil ett kort stycke framåt. Därvid startade bilens motor och bilen fortsatte färden framåt. RR ansåg att förflyttningen innan motorn startade var förande av lastbilen vilken uppfattning emellertid inte delades av HovR.¹²

När bil har framförts av någon som gått vid sidan av bilen har förande emellertid bedömts föreligga.

NJA 1935 s 354: I syfte att få igång motorn på sin bil lät L bilen rulla utför en gatusluttning, varvid han styrde den gående vid sidan av bilen. Han fortsatte sedan färden på en annan gata då sittande i bilens förarsäte. I båda fallen ansågs L ha fört bil.

Både när L går vid sidan av och när han sitter i bilen, befattar han sig, till skillnad från föregående fall, med bilens manöverorgan. Man kan därför av fallet dra slutsatsen att detta varit det väsentliga för bedömningen att förande förelegat, medan det inte betytt något att föraren befunnit sig utanför bilen. Att motorn inte kom igång har inte varit av relevans. Det sistnämnda framgår redan av ett tidigare fall än det ovannämnda, nämligen *NJA 1934 s 616*. Det fallet kan också ses som en bedömning av frågan om fordonets karaktär av bil.

¹² Se vidare om fallet nedan s 186

NJA 1934 s 616: En bil, vars motor gått sönder, bogserades av en annan bil och styrdes därvid av X, som saknade körkort. RR ansåg att körkort inte erfordrades eftersom bilen inte framförts för egen motor. HovR ansåg att förandet måste anses som färd med bil. HD fann inte skäl göra ändring i HovR:s utslag. Bedömningen bekräftas i ett hovrättsavgörande av senare datum.

SvJT 1974 s 33: En bil bogserades av en annan bil. Den som manövrerade den bogserade bilen ansågs vara förare av denna.

Det gives ytterligare belägg för påståendet att det är förande av bil när bilen manövreras av någon som sitter i den och utan att motorn är igång.

NJA 1936 s 69: S satt vid ratten i en bil och styrde den medan han lät den rulla utför en gatusluttning. Motorn kom aldrig igång. S ansågs ha fört motorfordon.

NJA 1944 s 307: A har i avsikt att åtminstone förflytta en bil satt sig vid ratten. Motorn var igång. A lade in en växel, varvid motorn stannade. Omedelbart därefter — dvs när motorn icke var igång — rullade bilen på grund av gatans lutning något bakåt. HD anser att detta möjliggjordes av dels att A, för att ånyo kunna starta motorn, frikopplat denna och dels av att bromsarna inte var tilldragna. HD:s slutsats blir att A vid nämnda förhållande måste anses ha fört bilen.

Att det skulle göra någon skillnad om bilen förs av någon som går vid sidan av den motsägs inte heller av nästa fall.

NJA 1950 C 53: A skulle flytta sin parkerade bil omkring 10 meter till ett lämpligare parkeringsställe. Han öppnade bildörren, satte axeln till och förde bilen framåt, medan han styrde med ena handen på ratten. En annan person gick bakom och sköt på. Sedan polis kommit tillstådes lade A in tvåans växel för att stanna bilen. HovR dömde till ansvar för ratt-onykterhet. HD (2 JustR) vägrade prövningstillstånd.

Så kom emellertid ett likartat fall där HD ansåg att förande inte förelåg.

NJA 1961 s 352: B hade gående vid sidan av en bil vars motor inte var igång, skjutit bilen några meter bakåt och därefter åter framåt. B hade därvid hållit handen mot bilens sidostolpar, i det senare skedet möjligen även handen på ratten, som var låst medelst rattlås. HD anser att B:s förfarande inte kan anses som förande av fordonet i den mening som avses i 3 och 4 §§ TBL.

Det förefaller mig fullt möjligt att betrakta detta fall på precis samma sätt som de ovan anförda fallen *NJA 1934 s 81* och *SvJT 1962 rf s 29* och icke stridande mot *NJA 1950 C 53*, eftersom inget av bilens manövreringsorgan har påverkats av den som förflyttat fordonet. 1961 års fall har emellertid också ansetts som stridande mot 1950 års och som ett ut-

tryck för en mildare syn i praxis på fall av förevarande typ.¹³ Några bedömare anser det vara tveksamt om det förhåller sig så.¹⁴ Måhända har den HovR som avdömde följande fall tagit intryck av den första gruppens argument och av synpunkter från företrädare för den andra gruppen.¹⁵

SvJT 1972 rf s 4: L hade brutit sönder rattläset och slitit loss tändningskablarna på en bil, varefter han gående vid sidan av fordonet, vars motor inte var igång, skjutit det ett 30-tal meter. HovR anser att L:s förfarande, vare sig han manövrerat fordonet med ratten eller ej, inte har innefattat sådant förande som avses i 3 och 4 §§ TBL.

Efter detta avgörande förefaller det motiverat att dra slutsatsen, att det inte anses som förande av bil att gå vid sidan och skjuta fordonet och samtidigt styra det med ratten.

Det bör nämnas att ledande av motorcykel inte bedömts som förande vid ifrågasatt ansvar för rattfylleri.

NJA 1951 s 314: O gick bredvid sin motorcykel, vars motor inte var igång, och ledde den. HD ansåg att förande inte förelåg.

Vi har sett att det ansetts som förande när någon suttit vid ratten i en rullande bil, där motorn inte varit igång och även om den varit obrukbar. Förande har ansetts föreligga också av motorcykel där motorn inte använts för att förflytta fordonet, utan motorcykeln framförts genom trampning.

NJA 1947 s 253: T hade framfört en lättviktsmotorcykel medelst trampning. T påstod att motorn varit fränkopplad. HD ansåg att det var förande av motorfordon oavsett huruvida motorn under färden varit fränkopplad.

SvJT 1947 rf s 30: H framförde medelst trampning en motorcykel. Åtalad för rattfylleri invände han bl a att motorn inte varit i funktionsdugligt skick. HovR:s majoritet (tre led) fann, att även om detta var fallet så måste H anses ha fört motorcykel vid tillfället.

2.7.1.5 Trampning av moped

En annan bedömning har gjorts när det gällt färd med moped som framförts medelst trampning. Till en början gjordes denna så att moped utan funktionsduglig motor inte klassificerades som motorfordon.

¹³ Så t ex Adell i SvJT 1962 s 344 och Strahl i SvJT 1964 s 101

¹⁴ Klackenborg i SvJT 1962 s 387, Fredrikson s 136 f och kommittén för lagstiftningen angående trafiknykterhetsbrott i SOU 1970:61 s 185

¹⁵ I SOU 1970:61 uttalas att starka skäl talar för att fall där bil skjutits fram med handkraft inte skall anses som förande (s 194)

FFR 1955 s 229: En spritpåverkad person framförde medelst trampning en moped vars motor för tillfället var obrukbar. RR ansåg att det förhållandet att motorn var obrukbar inte förtog mopeden dess karaktär av motorfordon. HovR ansåg emellertid att nämnda faktum medförde att mopeden inte var att betrakta som motorfordon.

SvJT 1956 rf s 24: H framförde medelst trampning en moped, vars motor sedan någon tid inte varit funktionsduglig. RR:s majoritet ansåg att då motorn varit obrukbar, mopeden inte kunde anses som motorfordon. En ledamot ville fälla till ansvar för förande jämlikt 4 § 2 mom TBL. De två ledamöter som bestämde HovR:s dom fann ej skäl göra ändring i RR:s dom. HovR:s två övriga ledamöter ansåg att mopeden vid tillfället var att anse som motorfordon och ville döma H för rattonykterhet.

I det första av följande fall jämföras framförande medelst trampning av moped utan brukbar motor med trampning av cykel och ledande av moped. Att det sistnämnda förfarandet inte föranlett ansvar jämlikt 4 § TBL framgår av NJA 1951 s 314 anført ovan. Med den valda formuleringen ger HovR inget besked om, huruvida den anser mopeden vid tillfället vara motorfordon. Den valda formuleringen låter sig mycket väl förena med uppfattningen att moped utan funktionsduglig motor är motorfordon men att förande av moped i 4 §:s TBL mening förutsätter bl a att motorn kunnat användas för framdrivandet.

NJA 1958 s 39: B framförde sin moped genom trampning. Motorn var vid tillfället inte brukbar. RR:s majoritet ansåg att mopeden då inte kunde anses som motorfordon. De två ledamöter som bestämde HovR:s dom ansåg att B:s framförande inte kunde bedömas annorlunda än om han vid tillfället färdats på vanlig cykel, eller gått till fots bredvid mopeden, och ogillade åtalet för rattfylleri. (De två övriga ledamöterna väljer samma domskäl som i fallen ovan och säger att mopeden var att anse som motorfordon oaktat dess motor inte fungerade vid tillfället.) HD:s majoritet (3 JustR) fastställde HovR:s dom.

SvJT 1967 rf s 2: L färdades på en moped som vid tillfället i fråga på grund av motorfel kunde framföras endast genom trampning. RR anser att mopeden inte begagnades som motorfordon. HovR noterar att L medelst trampning framförde mopeden med avstängd motor och att motorn visserligen kunde startas, men att den på grund av fel i förgasaren inte erhöll bränsle i tillräcklig mängd för att kunna överföra någon drivkraft till hjulen. HovR säger, att under angivna förhållanden L inte kan anses ha fört motorcykel i den mening som avses i 4 § TBL.

NJA 1973 B 11: H framförde medelst trampning en moped. På grund av ett motorfel kunde motorn inte fås igång så att drivkraft överfördes till bakhjulen. HD:s majoritet (3 JustR) säger, att enär motorn vid tillfäl-

let inte var funktionsduglig H — i överensstämmelse med den rättstillämpning som kommit till uttryck i rättsfallet NJA 1958 s 39 — inte kan anses ha fört motorfordon i den mening som avses i 4 § TBL.

NJA 1978 s 458: H framförde moped medelst trampning. I en utförsbacke lät han den rulla med växeln i för att försöka starta den. Mot åtal för rattfylleri invände H att han inte kunde ha fört motordrivet fordon eftersom mopeds motor vid tillfället var obrukbar. HD konstaterar att enligt rättstillämpning som kommit till uttryck i tidigare avgöranden av HD (NJA 1958 s 39 och 1973 B 11) den som på sätt i fallet förekommit fört moped, vars motor varit funktionsoduglig inte kan anses ha fört motorfordon i den mening som avses i 4 § TBL. HD anför vidare att de ändringar som gjorts i vägtrafikkörfattningarna med avseende på betydelsen av begreppet moped, efter den tidpunkt till vilket det senare av HD:s avgöranden hänför sig inte är av beskaffenhet att påverka förutsättningarna för nämnda rättstillämpning.¹⁶

Det bör observeras att det sagda gäller mopeder där motorn varit funktionsoduglig och inte omfattar också de fall där motorn inte använts.

2.7.1.6 Passagerare kan också vara förare

När den, som suttit vid sidan av den som fört fordonet, ingripit i manövreringen av detta, har denne person också ansetts föra fordonet.

NJA 1935 s 506: Under färd med en bil satt C i förarsätet vid ratten med W till höger om sig. C lät W ta hand om ratten medan C höll fötterna på gas- och bromspedalerna. Både C och W ansågs ha framfört bilen, både när det gällde frågan om ansvar för olovlig körning och för rattfylleri.

NJA 1968 s 581: B satt i framsätet vid sidan av L, som förde en bil (taxi). Trots att L sökte hindra honom grep B tag i ratten och styrde bilen så, att den körde av vägen ned i ett dike. B dömdes bl a för rattfylleri.

2.7.1.7 Vid övningskörning är läraren förare

I 1977 års körkortsförordning finns i 81 § en bestämmelse att den som har uppsikt över övningskörning som ej sker i gymnasieskolan skall anses som förare vid sådan körning. Motsvarande bestämmelser fanns också i tidigare författningar t ex i 1972 års körkortskungörelse, i 1951 års VTF och i 1936 års MFF.

¹⁶ Enligt 2 § i VTK definieras moped som ett särskilt slag av motorfordon och inte som motorcykel. Vidare kan nämnas att den som leder moped anses som gående enligt 4 § och detta förfarande torde därför inte anses som förande av motorfordon i TBL:s mening.

Det kan också nämnas att bestämmelser av likartat slag finns när det gäller förare av bil i yrkesmässig trafik. Enligt kungörelsen (1941:241) med föreskrift om undantag i visst fall från gällande bestämmelser om förande av automobil i yrkesmässig trafik, får i visst fall även den som har körkort för bil köra bil i yrkesmässig trafik om han åtföljs av person som har denna rätt. Den sistnämnde skall då anses som förare av fordonet.

2.7.2 Det subjektiva rekvisitet

En utgångspunkt när det gäller det subjektiva rekvisitet vid förande är att det normala förandet är helt igenom avsiktligt. Framförande av bil torde vanligen vara föregånget av ett beslut att företaga en färd med densamma. Därför startas motorn varefter fordonet bringas i rörelse med hjälp av dess manövreringsorgan, en rörelse som därefter med hjälp av dessa organ påverkas och kontrolleras. I praxis har man haft att ta ställning till sådana avvikelser från detta normala schema som uppstått då fordonet kommit i rörelse på annat sätt än som varit avsett och då rört sig mycket korta sträckor.

NJA 1931 s 138: P, i sällskap med 3 personer, kom ut från en restaurang. De 3 satte sig i bilen. P startade bilens motor med hjälp av startvev. Växeln låg i backläge, vilket P glömt, och bilen kom därför i rörelse bakåt. RR konstaterar att P vidtagit åtgärder med bilen varigenom den satts igång och att han förty fört den. HovR ansåg att förande inte förelåg. KD:s majoritet (3 JustR) fastställde RR:s utslag medan två JustR inte ville göra ändring i HovR:s utslag.

P företar här avsiktliga åtgärder, som är ett led i en normal förflyttning av bilen. Den förflyttning som skett har dock uppenbarligen inte varit avsedd. Den har kommit till stånd genom P:s bristande uppmärksamhet. P påstod, att han inte haft för avsikt att föra bilen från platsen. Det är möjligt att det inte hade någon betydelse för bedömningen. Domen i HD kan vara ett uttryck för uppfattningen att även om P:s påstående accepteras, det ändå är förande, eftersom det är tillräckligt att P förfarit oaksamt med avseende på den förflyttning som ägt rum. I så fall har förande ansetts föreligga när P (uppsåtligen) företog åtgärder, som var ett led i ett normalt förande av bilen även om förflyttningen orsakats av oaksamhet. Det är också möjligt att P ansågs ha haft avsikt att föra bilen från platsen. Domen skulle då kunna bekräfta den uppfattning som JK, vilken förde målet till HD, hade, att förande av bil fick anses påbörjat, så

snart den, som med avsikt att köra, hade satt igång motorn.¹⁷ I så fall skulle det ha saknat betydelse att bilen kommit igång på ett sätt som icke var avsett. Ytterligare en möjlighet är att det dels krävts avsikt att förflytta fordonet och att P ansetts ha sådan avsikt, dels att fordonet tillika skall ha kommit i rörelse genom oaktsamhet.

Också i nästa fall är frågan om den tilltalade hade avsikt att föra bilen från platsen med i bilden.

NJA 1940 s 230: J startade motorn i sin bil. Backväxeln låg i, varför bilen ryckte till bakåt, när J släppte upp kopplingen. (Enligt vittnen rörde sig bilen bakåt cirka 1 meter, varefter den rullade fram mot sitt ursprungliga läge.) J sade sig inte ha haft avsikt att föra bilen från platsen. Åklagaren hävdade däremot att J haft denna avsikt. RR ansåg det inte styrkt att J fört bil vid tillfället ifråga. HovR ansåg, att det av utredningen i målet framgick att J fört bilen. HD fann inte skäl att göra ändring i HovR:s utslag.

Man kan hävda, att det förefaller ha varit av betydelse för domstolarnas bedömning huruvida J hade avsikt att föra bilen från platsen eller inte och att HovR ansett att J haft sådan avsikt. I så fall har J i avsikt att lämna platsen uppsåtligen startat motorn. Om det då var genom oaktsamhet, som bilen kom i rörelse skulle fallet följa samma mönster som i en av tolkningsvarianterna av 1931 års fall. Det följer en annan av dessa om det accepteras att J inte haft avsikt att föra fordonet från platsen.

I följande fall utgick HD från att den tilltalade haft avsikt att förflytta bilen.

NJA 1944 s 307: A har i avsikt att åtminstone förflytta en bil satt sig vid ratten. Motorn var igång. A lade in en växel, varvid motorn stannade. Omedelbart därefter rullade bilen på grund av gatans lutning något bakåt. HD anser att detta möjliggjordes av dels att A, för att ånyo kunna starta motorn, frikopplat denna och dels av att bromsarna inte var tilldragna. HD:s slutsats blir att A vid nämnda förhållanden måste anses ha fört bilen.

HD konstaterar alltså, att A genom sitt förfarande med ett manöverorgan satt bilen i rörelse. Denna förflyttning har icke varit avsedd men möjliggjorts genom att bromsarna inte varit tilldragna. Här har alltså A med avsikt att förflytta bilen uppsåtligen startat motorn. Det är emellertid först sedan motorn stannat som bilen kommit i rörelse. Denna rörelse har, enligt HD, kommit till stånd efter ett uppsåtligt förfarande med kopplingen, genom att A på grund av bristande uppmärksamhet inte dragit åt

¹⁷ Det förefaller inte ha varit JK:s mening att för ansvar skulle krävas endast att försök till förande förelegat

bromsarna. De uppsåtliga åtgärder som A företagit är alla ett led i en normal förflyttning av bilen.

Att avsikt att lämna platsen skulle vara en nödvändig förutsättning för att förande skulle anses föreligga har inte framgått av de nämnda fallen. I ett avgörande som inte gällde ansvar enligt TBL utan fråga om skadeståndsskyldighet förklaras att inget sådant krav behöver vara uppfyllt, för att en person skall anses som förare av motordrivet fordon.

NJA 1949 s 195: Medan en installatör J i ett garage sysslade med reparation av startanordningen på en för elektrisk drift inrättad bil, satte motorn igång, varvid bilen gjorde ett ryck 1/2 meter framåt mot en vägg. HovR konstaterar att eftersom de åtgärder J vidtagit med startanordningarna varit ägnade att sätta igång bilens motor och jämväl föranlett att bilen kommit i rörelse bör han anses vara förare av bilen även om han saknat avsikt att företaga körning med den. HD:s majoritet (3 JustR) fastställde HovR:s dom.

I det nämnda avseendet blev utgången densamma i följande fall.

SvJT 1953 rf s 68: A satte sig i en bil som stod parkerad så att den lutade något framåt. Handbromsen var inte åtdragen men en växel förefaller ha legat i. A avsåg att starta motorn för att få värme i bilen. Han hade inte tänkt föra bilen från platsen. Som en första åtgärd trampade han ur kopplingen varvid bilen kom i rullning ett par meter innan den stannade mot en framförvarande bil. HovR anser att A, genom att inte förvissa sig om att handbromsen var åtdragen innan han trampade ur kopplingen, av oaktsamhet orsakat att bilen kom i rörelse och att han vid sådant förhållande måste anses ha fört bilen vid tillfället.

Här var alltså fråga om en uppsåtlig igångsättning av motorn utan avsikt att föra fordonet från platsen men där detta kom i rörelse genom att A brustit i uppmärksamhet och inte dragit till handbromsen.

Den här synen på förandebegreppet har kritiserats av bl a Thornstedt, som säger: »Rent språkligt sett synes förande på den subjektiva sidan förutsätta uppsåt. Uttrycket måste nämligen i allmänt språkbruk anses ha en final innebörd, vilken kommer det att framstå såsom onaturligt att säga att 'förande' föreligger, då någon av vårdslöshet eller våda sätter ett fordon i rörelse. Enligt en rättspraxis, vilken numera torde böra betecknas såsom fast, anses emellertid förande föreligga, då någon genom oaktsamhet sätter igång ett fordon.»¹⁸

I SvJT 1962 rf s 29 som anförts också ovan, startades en lastbils motor när bilen sköts framåt medelst en gaffeltruck förd av S. HovR ansåg, att S inte kunde göras ansvarig för att lastbilens motor satts igång, varför

¹⁸ SvJT 1954 s 148

han inte kunde anses ha fört lastbilen genom att på det sätt som skett flytta den med gaffeltrucken.

Om alltså inte ens oaktsamhet föreligger vid igångsättningen är det enligt HovR inte förande. Domen medger den slutsatsen att om S kunnat lastas för igångsättningen av motorn, om han varit oaktsam, skulle han ansetts ha fört lastbilen.

Ett fall som företer många likheter med SvJT 1953 rf s 68 är *FFR 1963 s 345*: I satt och sov i en bil, som stod uppställd på en sluttande gata. Ettans växel var ilagd. I vaknade och frös. För att få värme i bilen startade han motorn efter att ha lagt växeln i friläge. Därpå somnade han igen. När handbromsen inte var tilldragen kom bilen i rörelse ett 30-tal meter. HovR ansåg att det var förande av motorfordon i 4 §:s TBL mening.

Inte heller här har det alltså för att förande skulle anses föreligga krävts uppsåt att förflytta fordonet. Det har räckt att det kommit i rörelse genom oaktsamhet.

HD har intagit en annan hållning till det här spörsmålet i följande avgörande.

NJA 1967 s 211: Z satt i framsätet på en bil vid sidan av förarplatsen. När han skulle stiga ur bilen flyttade han sig först till förarplatsen för att ta startnyckeln ur tändningslåset. Han vred därvid nyckeln, så att motorn startade, varvid bilen fördes framåt åtminstone någon meter. HovR anser, att Z hade fört bilen. HD säger, att Z visserligen av oaktsamhet satt bilen i rörelse men att hans handlande inte kan föranleda ansvar för olovlig körning eller rattfylleri, då han inte haft uppsåt att vidtaga någon åtgärd för att förflytta bilen.

HD:s dom innebär, att det för att förande skall anses föreligga krävs också uppsåt att förflytta bilen, och att det inte räcker med att den satts igång av oaktsamhet.

2.7.3 Generaliseringsaspekter

Förandebegreppet synes i praxis ha givits samma innebörd i 3 § som i 4 § TBL. Det förefaller inte troligt att det skulle ges en snävare begränsning utanför dessa båda paragrafer. Kan det tänkas att det i praxis skulle ges ett vidsträcktare innehåll i sådant fall?

Man kan tänka sig straffbara förfaranden i samband med situationer, som inte bedömts vara förande i 3 eller 4 §§:s mening, där vederbörande förfarit grovt oaktsamt eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom. Vissa av dessa synes kunna beivras med hjälp av bestämmelser i BrB, t ex 3:8 och 3:9, men i andra fall skulle det kunna

bedömas vara nödvändigt att pressa förändebegreppet ytterligare för att tillgodose behovet att straffa.

Man kan också tänka sig situationer där det kan ifrågasättas om inte såväl 1 § som 5 § andra stycket TBL skulle bli tillämpliga trots att det varit fråga om förfaranden som inte bedömts som förände i den mening som avses i 3 och 4 §§. Ett exempel är att en trafikolycka förorsakats an-
norstädes än på väg av någon, som manövrerat en bil gående vid sidan av denna. Det finns knappast något skäl varför detta skulle föranleda annan bedömning av frågan om vederbörande gjort sig skyldig till smitning än om fordonet manövrerats av någon som suttit vid ratten och framfört bilen med hjälp av dess motor. Det sagda gäller också beträffande ansvar för vårdslöshet i trafik enligt 1 § TBL.¹⁹

;

¹⁹ Jfr SOU 1970:61 s 181

3 Förande av spårvagn

Genom lagändring 1975 kom 1 § TBL att gälla också den som för spårvagn.

Depch säger i samband med förslagets framläggande bl a: »TBL innehåller inte definitioner och någon sådan torde inte heller behövas i fråga om begreppet spårvagnsförare. I detta fall, liksom när det gäller exempelvis begreppet förare av motordrivet fordon, torde den närmare innebörden få framgå av detaljlagstiftningen, i detta fall tillsynskungörelsen.»¹

Det torde förmodligen vålla mindre besvär att fixera begreppet förare när det gäller spårvagn än när det gäller motordrivet fordon.

¹ prop 1975:22 s 22

4 Trafikolycka

Begreppet trafikolycka förekommer både i 1 § och i 5 § TBL. I den sistnämnda paragrafen är det i varje särskilt fall en förutsättning för ansvar att trafikolycka inträffat. I 1 § spelar trafikolyckan inte denna centrala roll.

Om det som timat innefattat en effekt av något slag behöver det inte vara helt avgörande för frågan om ansvar jämlikt 1 § om detta kunnat betecknas som trafikolycka. Det räcker att den situation som skapats kunde ha lett till en händelse som fått den beteckningen. Det är naturligtvis bl a av det skälet som begreppet trafikolycka inte diskuterats så mycket i anslutning till 1 § men väl vid 5 §.

Det kan givetvis ändå förekomma fall där det är av betydelse just för frågan om vårdslöshet i trafik att avgöra om det som inträffat är en trafikolycka. Det kan också vara av intresse att få svar på frågan om trafikolycka betyder samma sak i de båda nämnda paragraferna. Det är som alltid i sådana sammanhang också här ett första önskemål att så skulle vara fallet. Lika litet som när det gäller det förut behandlade begreppet förande, kan man emellertid utan vidare utgå från att detta svarar mot vad som anses vara lämpligt för att beivra förseelser mot de båda bestämmelserna. I det här fallet är det ingalunda klart att uttrycket ifråga täcker samma företeelser i 1 § som i 5 §. En sak att beakta därvidlag är att uttrycket trafikolycka inte förekom i äldre motsvarigheter till de nämnda bestämmelserna.

1903 års sakkunniga använde i § 14 mom 2, som innehöll föreskrifter för automobilförare, uttrycket »förekommande af olyckshändelse.» Detta hade i 1906 års förordning ersatts med »förekommande af olycksfall».

1912 års sakkunniga återgick till begreppet olyckshändelse, när de formulerade den generella aktsamhetsregel i sitt förslag, vilken intogs med oförändrad lydelse i 1916 års förordning.

1920 års sakkunniga återgick i sin tur till »olycksfall» i sitt förslag till regel om allmän aktsamhet. Den gällde nu inte bara automobilförare utan varje vägtrafikant. Det stod »olycksfall» också i 1924 års VTS. Ingen ändring gjordes på den här punkten heller i följande stadgor 1930 och 1936. I 1948 års förslag till VTF återfinns vi i den grundläggande aktsamhetsregeln ordet trafikolycka. De sakkunniga förklarar att bytet av »olycks-

fall» mot »trafikolycka» gjorts för att sistnämnda uttryck var det som i förevarande sammanhang allmänt brukades. Det infördes alltså också i 1 § TBL. Det finns inget skäl att anta annat än att olyckshändelse, olycksfall och trafikolycka betraktats som synonyma uttryck i de nämnda föreskrifterna.¹

När det gäller äldre motsvarigheter till uttrycket »trafikolycka» i 5 § TBL kan i korthet följande nämnas. I 1906 års förordning var det en förutsättning för ansvar att »sammanstötning eller annan olyckshändelse» inträffat. Detta uttryck kvarstod till 1934 då det ersattes med »sammanstötning, påkörning eller annan därmed jämförlig händelse». Så stod det inte bara i 1934 års VTS utan också i 3 § i den särskilda lagen om straff för vissa trafikbrott. Enligt depch var ändringen företagen »i förtydligande syfte». ² Varför ett förtydligande erfordras upplyser han inte om. Sedan kom det, både i 43 § VTF, som innehöll bestämmelser om åligganden på olycksplats, och i 5 § TBL att stå trafikolycka. Ingen motivering har lämnats till ändringen. Man kan förmoda att det är ändringen i 39 § VTF och 1 § TBL som ligger bakom.

I en vägkorsning där sikten är skymd på grund av höga snövallar kör A in på den korsande vägen utan att observera en bil som kommer på denna. Föraren av denna bil försöker väja för A vilket resulterar i att han kör av vägen och hamnar i en snödriva vid sidan av vägen. Som genom ett under blir det varken personella eller materiella skador. Är detta en trafikolycka?

Det har hävdats, att det är en nödvändig förutsättning att skada inträffat för att man skall kunna tala om trafikolycka. I så fall är det alltså ingen trafikolycka som skildrats ovan. A som lämnade platsen i vild panik fullt förvissad om att inte bara föraren utan också passagerarna i den andra bilen omkommit har då inte gjort sig skyldig till brott mot 5 § TBL.

Dahlin definierar trafikolycka i 5 § TBL på följande sätt: »Med sådan olycka förstås här en händelse, där i följd av trafik åtminstone någon skada uppstått.» ³ Han hänvisar till två rättsfall. I det ena, NJA 1936 s 203, hade en belysningsstolpe efter en törn från en bil fått färgen avskrapad på en mindre yta. Fråga var om ansvar för smitning. När fallet avdömdes gällde härvidlag 3 § i 1934 års lag. Som framgått ovan förekom inte begreppet trafikolycka där och fallet kan i och för sig endast stöda uppfattningen att det var tillräckligt att ringa skada inträffat för att det skulle

¹ SOU 1948:34 s 217

² prop 1934:208 s 45

³ SvJT 1960 s 622

bedömas som sammanstötning, påkörning eller annan därmed jämförlig händelse. Att ringa skada inte utesluter att det är fråga om trafikolycka visar också det andra fallet som Dahlin anför, nämligen SvJT 1959 rf s 7. Där hade en parkerad bil fått en obetydlig skada efter påkörning.

Obetydlig skada var det också i SvJT 1964 rf s 36. L:s och F:s bilar hade skrapat mot varandra, så att det på L:s bil blivit en svag och obetydlig rispa i lackeringen, så obetydlig att den blev osynlig efter putsning med vanligt polermedel. På F:s bil hade färgavskrap från L:s bil avsatts på stötfångaren. L åtalades bl a för smitning. HovR gör bl a följande bedömning: »Ehuru skadan på fordonen sålunda varit ringa, är dock händelsen att beteckna som trafikolycka i den mening, som avses i 5 § trafikbrottslagen.»

Jag har sagt att frågan om innebörden av trafikolycka är av mindre betydelse i 1 § än i 5 § TBL, bl a för att det i 1 § inte är någon förutsättning för ansvar att en trafikolycka inträffat. Ansvar kan komma ifråga för vad som inte hänt men som kunde ha hänt. I ett mycket speciellt fall har dock frågan ställts på sin spets också vid vårdslöshet i trafik, nämligen när vägtrafikanter blivit nedstänkta av förbipasserande bilar.

En särskild bestämmelse när det gällde nedsmutsning fanns redan i 1916 års automobilförordning. I § 16 mom 4 ålägges förare att, då vid smutsigt väglag gående passeras, begränsa hastigheten, så att den gående ej utsättes för onödigt smutsstänk. Överträdelse av bestämmelsen medförde böter.

I 1948 års förslag till VTK fanns bland de icke straffsanktionerade bestämmelserna om hastighetsanpassning i vissa fall en punkt 1) vari förare av fordon ålades att hålla en med hänsyn till förhållandena tillräckligt låg hastighet vid smutsigt väglag till undvikande av att annan trafikant utsattes för smutsstänk. Eftersom den bestämmelse om ansvar för vårdslöshet i trafik, som de sakkunniga föreslog gjorde undantag för de fall där obetydlig skada vållats, var det alltså troligt att nedstänkning i normala fall inte skulle medföra straff.

Det nämnda förhållandet hade uppmärksamrats i några remissyttranden. Man hade anmärkt, att den skada som kunde uppkomma genom smutsstänk i regel knappast kunde bli annat än obetydlig. Följaktligen skulle en förseelse mot föreskriften i VTK inte kunna åtkommas genom den bestämmelse om ansvar för vårdslöshet i trafik som de sakkunniga föreslagit. Man ansåg emellertid att en förseelse av nämnda slag medförde sådant obehag för de nedstänkta och vittnade om sådan brist på hänsyn hos fordonsföraren att förseelsen generellt borde medföra straff.

Depch tar upp de här yttrandena och framhåller att de överträdelser det gäller knappast heller med den utformning som 1 § TBL fått i depar-

tementsförslaget kunde medföra straff för vårdslöshet i trafik. Eftersom också han ansåg att den här sortens förseelser borde medföra straff kompletterades 67 § VTF med en bestämmelse härom.⁴ Bestämmelsen finns numera i 63 § VTK. En av de frågor man kan ställa sig är, varför en nedstänkning enligt depch mening knappast kunde medföra straff enligt 1 § TBL.

Det kan knappast ha varit hans mening att det i sådana fall alltid var fråga om ringa oaktsamhet. Var det för att han ansåg att det inte var trafikolycka i 1 §:s TBL mening? Frågan har varit föremål för bedömning i praxis.

SvJT 1963 rf s 59: Två fotgängare, en bilskoleinspektör och hans hustru, hade fått kraftiga smutsstänk från en förbipasserande bil. HovR (tre led.) dömde till ansvar för nedstänkningen jämlikt 46 § 1 mom 4 st och 67 § 2 st VTF samt för smitning jämlikt 5 § TBL.

HovR:s majoritet måste alltså ha ansett att en trafikolycka i 5 §:s TBL mening inträffat. Det kan naturligtvis tänkas, att de också ansåg att det var trafikolycka i 1 §:s TBL mening trots att de inte fällde till ansvar jämlikt denna paragraf. Man kan dock inte heller utesluta att de ansåg att trafikolycka i 1 § är en sak och samma uttryck i 5 § en annan. Om inga förändringar var avsedda när i det ena fallet »olycksfall» och i det andra »sammanstötning, påkörning eller annan därmed jämförlig händelse» ersattes med samma begrepp »trafikolycka» är detta ingen märklig slutsats. Det är inte uteslutet att vi språkligt inrymmer mer i trafikolycka än i olycksfall.

Strahl undrar om en nedstänkning språkligt kan rymmas under begreppet trafikolycka.⁵ Det kan kanske gå men med en viss möda. Helt omöjligt blir det att kalla en sådan händelse för ett olycksfall. Däremot möter det inga problem att kalla den för en olyckshändelse. Å andra sidan tar det emot att kalla något som inrymmer en avsiktligt åstadkommen skada för olyckshändelse och det känns inte bra heller med olycksfall, men det går bra med trafikolycka. Det har också dömts till ansvar för smitning i sådana fall.

En ledamot var skiljaktig i fallet ovan och ansåg att de skador som uppkommit inte var tillräckliga för att händelsen skulle kunna betecknas som trafikolycka. Hon anser, att de fläckar som kläderna erhållit utan större svårighet kunnat avlägnas genom borstning och förty inte orsakat några kostnader. Hon drar därav denna slutsats: »Enär således ej sådan

⁴ prop 1951:30 s 257

⁵ SvJT 1967 s 437 f

skada uppkommit, att en trafikolycka kan anses ha inträffat, kan A ej fällas till ansvar för obehörigt avvikande.»

Ett annat fall, som gällde en bilist som stänkt ned en gående omnämnas i RÅ:s meddelanden om nya rättsfall 1975-05-30. Med en hänvisning till ovannämnda artikel av Dahlin säger RÅ i ett revisionsgenmäle till HD bl a, att med trafikolycka måste förstås »en händelse varigenom skada i följd av automobiltrafik uppkommit». Förmodligen rör det sig om en olycklig formulering. Den åtalade bilisten hade stänkt ned en fotgängare och avlägsnat sig från platsen. Han dömdes i underrätterna för smitning. HD fann ej skäl meddela prövningstillstånd.⁶

†

⁶ HD:s beslut den 19 mars 1975 nr SB 418

5 Brista i den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna

5.1 AKTSAMHET OCH VÄRDSLÖSHET I TRAFIK

5.1.1 Allmänt

Det straffbara beteendet i 1 § TBL är att brista i den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna. Den som har uppträtt så har förfarit oaktsamt, sägs det i paragrafen, och skall dömas för värdslöshet i trafik, dock icke om oaktsamheten varit ringa. Utgångspunkten för bedömningen är de allmänna och speciella föreskrifter som finns beträffande vad som skall iakttagas i olika avseenden när det gäller trafik. Dessa bestämmelser får ett samlat uttryck genom den allmänna aktsamhetsregeln i 5 § VTK och motsvarande bestämmelse i 38 § TTK.

Nödvändigheten av att ha sådana allmänna bestämmelser som utgångspunkt för vad som skall kriminaliseras har vid flera tillfällen understrukits i samband med förestående lagstiftningsåtgärder. Alternativet att kriminalisera endast speciella i lagtext preciserade och uppräknade förfaranden har avvisats. Motiveringen har varit att det inte skulle gå att på det sättet täcka allt som man ville ha möjlighet att beivra. Trafikfarliga beteenden finns av många slag och låter sig inte alltid beskrivas i lagtext.

Det är dock ändå så att om än inte alla så dock de allra flesta trafikfarliga beteendena skapas i något som vi kunde kalla för standardsituationer. För dessa är det numera så att det korrekta beteendet finns beskrivet åtminstone genom en allmänt hållen bestämmelse i trafikförfattningarna. I de allra flesta fall är det trafikantens handlande i sådana fall som blir föremål för prövning av domstolarna. Därigenom kan de formulera en precisering för det särskilda fallet om det gäller en allmänt hållen regel. De primära handlingsregler som gäller beteendet i trafiken har efter hand blivit allt fullständigare. Det har ibland skett just genom att en allmänt hållen regel preciserats på grundval av avgöranden i praxis för sådana fall. Ett bra exempel är följande. Det fanns i 46 § 1 mom första stycket VTF en allmänt hållen regel om fordons hastighet som löd: »Fordons hastighet skall anpassas till vad trafiksäkerheten och behörig hänsyn till omständigheterna i övrigt kräver.» Regeln kompletterades i 46 § 1 mom andra stycket med en uppräknning av situationer, där det var av särskild vikt att

anpassa hastigheten till förhållandena. Någon särskild sådan föreskrift som gällde när mörker rådde fanns inte. I praxis utbildades emellertid den regeln, att, när en bil i mörker framfördes med halvljus, hastigheten skulle nedbringas, så att föraren behärskade bilens manövrering inom det överblickbara området. (NJA 1955 s 418, NJA 1957 s 129, NJA 1959 s 612, NJA 1960 s 202, NJA 1965 s 404, NJA 1968 s 139, NJA 1968 s 217.) I 60 § av 1972 års VTK sägs bl a följande: »Hastigheten får aldrig vara högre än att föraren behåller herraväldet över fordonet och kan stan-na det på den del av den framförvarande körbanan som han kan över-blicka och framför varje förutsebart hinder. Vid avbländning skall hastig-heten anpassas till de nya förhållandena.» Den begränsning som ligger i uttrycket »varje förutsebart hinder» kan härröra från NJA 1964 s 279 där den tilltalade friades av HD (3 JustR) från åtal för vårdslöshet i trafik sedan han vid färd under mörker kört på och skadat en mötande skörde-tröska, som drogs av två traktorer. Tröskan saknade belysning och hade en sådan bredd att den sträckte sig avsevärt över halva vägbanan.

Det är en sida av denna fråga. En annan är, att det i och för sig inte är tillräckligt för att medföra ansvar för vårdslöshet i trafik, att någon av de särskilda regler som vägtrafikanten har att iaktta har överträtts. Det är inte sagt, att han därför har förfarit oaktsamt med avseende på uppkomsten av trafikolycka. Eftersom de nämnda reglerna har tillkommit i trafik-säkerhetens intresse, just för att förebygga trafikolyckor, torde dock en överträdelse vara en indikation på att trafikantens beteende kommer att bedömas som oaktsamt.

¹ Inför 1951 års lagstiftning yttrade depch också att behovet av en straffsanktion mer fullständigt skulle täckas genom ett generellt stadgan-de om ansvar för ovarsamhet än genom särskilda straffbestämmelser för överträdelser av de särskilda detaljföreskrifter som fanns. Han påpekar emellertid också, att en sådan bestämmelse skulle ge större frihet för do-maren att bedöma ansvarsfrågan än genom kategoriska straffstadganden för åsidosättandet av särskilda trafikregler.

På den här punkten har det skett en väsentlig förändring, i det att de åsyftade detaljreglerna numera åtföljs av straffbestämmelser. Detta inne-bär ingen ändring av förutsättningarna för 1 § TBL. Det allmänna aktsam-hetsstadgandet är inte straffsanktionerat i VTK och enligt 167 § VTK och 78 § TTK skall det inte dömas till straff enligt kungörelsens bestäm-melser om förseelsen är belagd med straff i brottsbalken eller i TBL.

Det ligger också i sakens natur, att det inte är möjligt att uttömmande ange vad som är oaktsamt beteende i trafiken. Även om en viss typsitua-tion föreligger där en särskild föreskrift överträtts är det omständigheter-na i det särskilda fallet som avgör om ett visst beteende är godtagbart eller inte.

Det har i de olika lagstiftningssammanhang för vilka tidigare redogjorts trots detta gjorts försök att närmare angiva vad som skall beivras genom de bestämmelser som utfärdats om ansvar för bristande aktsamhet, för överdådig framfart, för vårdslöshet i trafik. Jag skall här nöja mig med att redogöra för vad som sagts härom vid tillkomsten av 1951 års lag och därefter.

Den slutliga lydelsen av 1 § första stycket TBL kom att avvika från trafikförfattningssakkunnigas förslag på tre väsentliga punkter, där de sakkunniga hade följande uppfattning.

1) Sakkunnigförslaget anger uttryckligen att oaktsamheten skulle riktas sig mot annans person eller egendom.

2) När det gällde skada på eller fara för skada av annans egendom skulle det vara fråga om icke obetydlig skada.

3) Det var endast fråga om konkret fara för skada.

När det gäller punkt 1 förefaller det som om de sakkunniga velat åstadkomma en ändring av då rådande förhållanden. Det fanns i tidigare bestämmelser ingenting som direkt tydde på att undantag gjordes för det fall att oaktsamheten drabbat bara den oaktsamme. Däremot finns det fall i praxis där vägtrafikanter ådömts ansvar trots att det förefaller som om ingen annan än de själva utsatts för skada eller fara för skada.

Det är svårt att finna goda skäl, som talar för att den skall straffas för vårdslöshet i trafik som brustit i omsorg och varsamhet sådan att oaktsamheten varit riktad endast mot trafikanten själv. Det rimmar illa med vad i övrigt gäller i svensk rätt om att utsätta sig själv för skada. Till yttermera visso har i ett refererat hovrättsavgörande friats från ansvar för vårdslöshet i trafik när den tilltalade sökt ta sitt liv.

SwJT 1961 rf s 83: J körde bil. När han kom till en bro över en å förde han bilen över till vägens högra sida och ned i ån. J ådrog sig mindre skador medan skadorna på bilen blev omfattande. Mot åtal för vårdslöshet i trafik invände J att han kört ned i ån för att ta sitt liv. Han anförde också att någon fara för annans liv eller egendom inte uppkommit genom hans handlande. — HR tar upp den sistnämnda invändningen och säger i domen att den inte funnit det utrett att J framkallat fara för skada på annan persons liv, hälsa eller egendom. HR accepterar också J:s påståen-
de att han med gärningen avsett att ta sitt liv. Åtalet mot J ogillades. HovR fastställde HR:s dom.

Något undantag av det slag som anges i punkten 2 görs i 1 § icke för ringa skada. Man kunde tänka sig att ett sådant undantag funnes implicerat i uttrycket trafikolycka. Något stöd för en sådan uppfattning har jag, som framgått av framställningen ovan av begreppet trafikolycka, icke funnit i några förarbeten. Från praxis skulle möjligen det som i fallet

SvJT 1963 rf s 59¹ anförts av den dissiderande ledamoten kunna framföras som ett exempel på en sådan uppfattning. Hon anser tydligen, att en skada som den drabbade själv kan åtgärda utan kostnader icke omfattas av begreppet trafikolycka.

Beträffande den tredje punkten var det alltså så att TFS ville begränsa ansvaret till att endast omfatta fall där det förelegat konkret fara för trafikolycka. Detta ställningstagande mötte stark kritik från flera remissinstanser. Inte heller depch gillade förslaget i denna del. Han ansåg, att den framförda kritiken var berättigad. Den gick ut på, att sådan ovarsamhet, till äventyrs uppenbar, som i och för sig varit ägnad att kunna framkalla fara men som av en tillfällighet inte uppkommit ändå skulle kunna beivras med hjälp av 1 § i den lydelse den fått i förslaget. Man illustrerade detta med ett exempel. Genom förslaget skulle en bilförare, som, utan att iakttaga den elementäraste varsamhet, passerat en järnvägsövergång där tåg nalkats, kunna straffas. Däremot omfattade förslaget inte det fallet att den nämnde bilföraren haft turen att intet tåg varit i annalkande. Man ansåg att det ur allmänpreventiv synpunkt inte borde leda till frihet från ansvar, när på detta sätt en fara varmed vederbörande haft anledning räkna, av en ren händelse inte uppkommit.² Dessa betänkligheter undanröjdes effektivt genom departementschefens förslag. Han bidrager med ytterligare exempel på vad som skall vara kriminaliserat. Han uttalar, att det för frågan om ovarsamhet i och för sig är utan betydelse huruvida någon olycka inträffat eller ej. Den oaksamhet en bilförare ådagalägger, som ginar en skymd högerkurva är lika stor, säger depch, vare sig annat fordon nalkas på andra sidan kurvan eller ej. Han har nämligen under alla omständigheter att räkna med möjligheten av annalkande fordon. Depch tillägger, att det knappast kan anses tillfredsställande för rättskänslan att en vägtrafikant, som uppenbart åsidosatt regler om varsamhet skall undgå straff bara för att han haft turen att skada eller fara för skada ej följt.

5.1.2 Ursäkt i vissa fall för bristande förmåga att handla rätt

Förmågan att handla är inte lika stor hos alla trafikanter. Vilken hänsyn skall tas till detta vid bedömningen av om en felhandling skall medföra ansvar för oaksamhet? Det förefaller som om domstolarna varit mycket restriktiva härvidlag. Härpå tyder att redan 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten föreslog, att det skulle övervägas om straff skulle följa

¹ redovisat ovan under trafikolycka

² prop 1951:30 s 256

för en vägtrafikant, som »icke ådagalagt vårdslöshet i egentlig mening utan allenast i en plötsligt uppkommen situation, trots de bästa föresatser gjort sig skyldig till en felbedömning, som i betraktande av den mänskliga ofullkomligheten varit fullt förklarlig och oundviklig».³ Jag vill också erinra om de temperamentsfulla uttalanden, som gjordes av den särskilde utredningsmannen i 1940 års principbetänkande i trafik säkerhetsfrågan, här tidigare anført.⁴

Föreningen Sveriges häradshövdingar gick också ganska utförligt in på frågan i sitt remissvar på 1943 års utredningsmans förslag till ny vägtrafikstadga. De konstaterar bl a, att det ofta inträffade, att en fällande dom grundades på krav, som i allmänhet inte i andra mål om ansvar för ovarsamhet skulle ställas på en normalt försiktig person. De ansåg, att detta missförhållande var så mycket mer påtagligt i hithörande mål som det bland dem som godkänts som förare och erhållit körkort fanns åtskilliga, vilkas omdömes- och reaktionsförmåga understeg det normala.⁵

Depch instämmer i detta i propositionen till 1951 års TBL. Han noterar, att det i praxis inte sällan dömts till ansvar för ovarsamhet i fall där en vägtrafikant haft del i uppkomsten av trafikolycka oaktat han gjort allt vad som stått i hans förmåga för att undvika olycksfallet.

Depch ansåg det inte vara riktigt att ge stadgandet om vårdslöshet i trafik en så vidsträckt innebörd. Det skulle nämligen innebära att man i trafikmål skärpte de principiella krav som ställdes i andra mål om ansvar för oaksamhet.

Depch ansåg, att man skulle ställa upp följande, som det synes mig, ogripbara standard: »Man lär icke böra av en vägtrafikant kräva mer, än att han innehar de kvalifikationer som rimligen kunna förväntas hos en normalt skicklig trafikant inom den grupp, varom fråga är, och att han gör vad i hans förmåga står för att undvika olycksfall.»⁶

Det bör observeras att under vad man kan förvänta sig av denne normalt skicklige trafikant torde ingå att han ej försätter sig i trafiksituationer som han borde förstått att han ej behärskar. Det bör också observeras att depch yttrande medger den slutsatsen att en vägtrafikant som gör vad som står i hans förmåga för att undvika ett olycksfall men inte innehar de kvalifikationer som man rimligen kan förvänta av den normalt skicklige trafikanten inte därmed är ursäktad.

³ SOU 1940:33 s 108

⁴ a bet s 107 f

⁵ SOU 1948:34 s 282

⁶ prop 1951:30 s 268

Framförallt bör det uppmärksammas att det som depch uttalar sig om beträffande de bedömningar i praxis som han berör ovan är de fall där en trafikolycka faktiskt inträffat. Det är inte lätt att se vilka fall det är som depch tänkt på. Det krävs ju för ansvar enligt 1 § TBL inte att någon olycka inträffat. Det kan därför knappast vara depch mening att vägtrafikant som brustit i den omsorg och varsamhet som av omständigheterna betingats men genom exceptionell kvicktänkhets och kallblodighet lyckats avvärja trafikolycka, också skall undgå ansvar. Det kan knappast heller vara hans uppfattning att den som lyckats avvärja olyckan på grund av skicklighet och kallblodighet skall fällas medan den som inte har dessa egenskaper och inte lyckats avvärja olycka skall frias. Det här är måhända inte något problem av större praktiskt intresse, eftersom i de allra flesta fall som domstolarna har att bedöma en olycka faktiskt inträffat.

Det centrala är ändå, när det gäller ansvar enligt 1 § TBL, frågan om vägtrafikanten brustit i erforderlig aktsamhet, inte om han lyckats avvärja en olycka eller inte. Vi får därför försöka tolka det som depch yttrat i den här frågan så, att det avser den vägtrafikant som i en viss situation för att handla med den aktsamhet som krävs för att förekomma trafikolycka skulle varit inte bara ovanligt skicklig utan också ovanligt väl utrustad med kalla nerver. I sådana lägen vill depch inte, att det skall fällas till ansvar för vårdslöshet i trafik. Det gäller då uppenbarligen inte bara t ex den normalt skicklige bilisten utan även den erbarmligt dålige.

5.1.3 Praxis

5.1.3.1 Allmänt

Det finns ett stort antal refererade överrättsavgöranden i trafikmål. En analys av samtliga skulle ge en diger och, misstänker jag, rätt svåröverskådlig framställning. Det är svårt att plocka ut avgöranden som avser entydigt bestämda förhållanden. Ofta är det så att någon för det särskilda fallet specifik omständighet kan bli avgörande för bedömningen. Fall som till en början verkar »lika» resulterar inte i domar som är »lika». Det har alltid sina risker att generalisera från enstaka avgöranden men frågan är om det inte är speciellt motiverat att varna på den punkten när det gäller beteenden i trafiken. Jag börjar därför den här redovisningen med ett exempel som skall belysa det just sagda.

NJA 1956 s 639. En motorcyklist P bogserade en cyklist genom att låta honom hålla sig fast med en hand på P:s axel. P fälldes till ansvar av HovR jämlikt 1 § 1 st TBL för att han brustit i den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingats av omständigheterna. P sökte revision och hänvisade till att i SvJT 1955 rf s 4 en mopedist

som på samma sätt bogserat en cyklist friats från ansvar såväl i RR som i HovR. Det var därför, ansåg P, för en enhetlig lagtolkning och rättstilllämpning av synnerlig vikt att få frågan prövad i HD. Åklagaren tillstyrkte prövningstillstånd, men RÅ ansåg sig inte böra göra det. RÅ motiverade sitt ställningstagande med att frågan om en vägtrafikant brustit i den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingades av omständigheterna, och förutsättning för straffbarhet för vårdslöshet i trafik följaktligen föreläge, uppenbarligen måste prövas på grundval av omständigheterna i varje särskilt fall. Dessa vore synnerligen växlande. Med hänsyn härtill finge det föreliggande fallet anses ha ett mycket begränsat värde ur prejudikatsynpunkt. HD fann ej skäl meddela prövningstillstånd.

Det finns ytterligare avgöranden som tas upp i särskilda sammanhang nedan som kunde anföras på den här punkten. Två fall som finns närmare beskrivna nedan under konkurrens är NJA 1958 s 90 och SvJT 1962 rf s 59. I det förra kolliderade en bil med ett rälsbusståg varvid både människor och bil skadades. Bilföraren fälldes till ansvar för vårdslöshet i trafik men friades när det gällde allmänfarlig vårdslöshet. (Tre JustR diktade domen. De två dissiderande ville fälla till ansvar också jämlikt 19:5 SL).

I SvJT 1962 rf s 59 däremot, där en lastbilsförare passerade en järnvägsövergång och var nära att kollidera med en rälsbuss dömdes föraren i HovR inte bara jämlikt 1 § första stycket TBL utan också jämlikt 19:5 SL.

Man ser en annan sida av det här förhållandet, om man försöker systematisera fallen utifrån vad jag kallat vissa standardsituationer. I en standardsituation kan finnas omständigheter som gör att det fall det är fråga om kan sorteras in också under en annan standardsituation. Det kommer säkert att framgå nedan. Här blir detta särskilt markerat, genom att jag senare i framställningen har avsnitt, där jag tar upp fall där fråga uppstått om den oaktsamhet som visats varit ringa och andra där det gällt att avgöra om denna varit grov. Likaså finns det, som redan framgått, ett avsnitt om konkurrens där fall är nämnda som kunde förts in också under andra rubriker. Det kommer också att märkas att frågan om den tilltalade hållit för hög hastighet finns med snart sagt i varje fall.

Den följande redovisningen är alltså inte uttömmande även om den innehåller många avgöranden. Jag hoppas att den skall vara representativ och illustrerande och en spännande och tankeväckande läsning. Den sistnämnda aspekten har gjort att jag tagit med också fall som på något sätt framstår som udda, trots att jag annars försökt följa regeln att inte ta med fall som synts alltför speciella. Någon kan måhända tycka att fall som belyser hur domstolarna sett på olika regler om företrädesrätt och

väjningsplikt fått litet utrymme. Det beror i så fall på att jag just för dessa kategorier bedömt det så att fallen ofta varit speciella.

Jag vill fästa uppmärksamheten på att ett stort antal av nedanstående fall inträffade medan vi ännu hade vänstertrafik i landet, dvs före den 3 september 1967.

5.1.3.2 Hastighetsanpassning under mörker och vid dålig sikt

Det gäller att vara extra uppmärksam när man kör bil under mörker. Det kan vara svårt nog och inte blir det lättare om det dessutom snöar.

NJA 1955 s 418. N som körde bil under mörker upptäckte på avstånd på en raksträcka lyktskenet från en mötande bil. Han kopplade om till halvljus men höll så gott som oförändrad hastighet, omkring 70 km/tim. Det förekom lätt snöfall som i viss mån satte ned sikten. Han upptäckte inte en person F som på vägens vänstra sida drog en spark i N:s färdriktning, förrän han var omedelbart bakom denne. N körde på F, som avled av de skador han erhöll. HD anser att N bort förstå att den överblick han fått av vägbanan, med hänsyn till dennas längd och det lätta snöfallet inte var betryggande men att han det oaktat efter avbländningen fortsatt sin färd med så hög hastighet som omkring 70 km/tim. N dömdes för vårdslöshet i trafik och vållande till annans död.

NJA 1957 s 129. J körde lastbil under mörker och lätt snöfall. Han mötte ett flertal bilar och slog om från hel- till halvljus. Med detta fortfarande på närmade han sig en kurva med skymd sikt. När han kom så långt in i kurvan att han kunde överblicka den framförvarande raksträckan upptäckte han på ett avstånd av omkring 50 meter ännu en bil, en lastbil. Ungefär samtidigt med mötet med lastbilen fick J på kort avstånd syn på makarna P, som färdades på spark framför honom på vägen. J bromsade men kunde inte väja eller stanna innan han kört på makarna P. Hustrun P avled av de skador hon erhöll. Också mannen P skadades. HR fann bl a att J, som var väl förtrogen med vägen, bort inse att många människor var på väg till sina arbeten, att åtskilliga av dessa gick till fots, cyklade eller åkte sparkstötting och att J haft stor anledning att vid mötet med lastbilen hålla så låg hastighet att han, om så visat sig erforderligt, med säkerhet kunnat stanna inom den sträcka av vägen som han klart kunde se. J hade hållit betydligt högre hastighet än så och därigenom gjort sig skyldig till vårdslöshet i trafik och vållande till annans död. RR:s dom fastställdes av HovR och HD.

En färd i dimma kan sluta illa.

NJA 1958 s 461. A förde på en riksväg en traktor med tillkopplad släpvagn, lastad med nykokt potatis. Från potatislasten spred sig tät ånga eller dimma, som lade sig över vägen och dess närmaste omgivning, samt

avsevärt försvårade sikten för bakomvarande vägtrafikanter. B körde med en personbil in i dimbältet och kolliderade med släpvagnen, varvid person- och egendomsskador uppstod. HR ansåg att A varken brustit i erforderlig omsorg och varsamhet eller onödigtvis i väsentlig mån hindrat eller stört trafiken på väg. Beträffande B säger HR att han visserligen nedbringat hastigheten före sammanstötningen, men att detta uppenbarligen inte skett i den omfattning, som betingats av de starkt nedsatta siktförhållandena. B dömdes för vårdslöshet i trafik. HovR fastställde HR:s dom vad avsåg B men fällde också A till ansvar jämlikt 1 § första stycket TBL. A sökte revision. HD fastställde HR:s dom.

Det kan vara svårt att klart se körbanan när man blivit bländad.

NJA 1959 s 612. Bilföraren S bländades vid färd under mörker av strålkastarna från en annan bil, med vilken han antog att möte förestod men som stannats på högra sidan av vägen. S, som efter bländningen inte kunde iakttaga hela sin vägbanan körde på två personer, som uppehöll sig till vänster om den stillastående bilen och skadade dessa, en av dem till döds. — HD gör bl a den bedömningen, att den omständigheten, att S trodde, att den andra bilen var i rörelse inte gav honom rätt att förutsätta att vägbanan framför hans bil var fri från trafikanter. S anpassade inte hastigheten till den begränsade sikten över vägbanan och kunde därför inte stanna, när han upptäckte de två personer som uppehöll sig på vägen. HD dömde därför till ansvar för vårdslöshet i trafik och vållande till annans död.

NJA 1960 s 202. En buss körde under färd i mörker bakifrån på en truck, som saknade belysning och reflexanordningar baktill. Truckens förare bedömdes som vållande till sammanstötningen. Vid bedömning av skadestandsfrågan ansåg HD att vållande jämväl låg bussföraren till last, då det ansetts ådagalagt att han — som haft att räkna med möjligheten att på vägen bortom den överblickbara sträckan kunde finnas något hinder — antingen fört bussen med högre hastighet än som med hänsyn till hans av viss anledning begränsade sikt vederbort eller ock brustit i erforderlig uppmärksamhet. (Inför ett förestående möte med en personbil hade bussen halvljuset påkopplat och bussföraren besvärades av ljuset från den mötande bilen.)

NJA 1964 s 279. Bilföraren O körde under mörker på och skadade en mötande, av två traktorer dragen skördetröska. Denna saknade föreskriven belysning och hade en sådan bredd att den sträckte sig avsevärt över halva vägbanan. O uppgav i HD bl a, att han, när han fick syn på ljusen från traktorerna, trodde att det var fråga om billjus. Han bländades av till halvljus och minskade hastigheten till omkring 50 km/tim, vilken hastighet han behöll tills sammanstötningen skedde.

HD:s dom bestämdes av tre JustR. De påpekar att O:s uppgift om den hastighet han hållit inte vederlagts, och anser, att det inte kan ha ålegat O att räkna med, att de fordon han iakttog drog en skördetröska utan belysning och av sådan bredd att den sträckte sig avsevärt över halva vägbanan. HD framhåller vidare, att det förhållandet att tröskan var i rörelse mot O minskat hans möjlighet att stanna på den vägsträcka, som eljest skulle ha förefunnits för bromsning från det ögonblick då han först kunnat iaktta färdhindret i ljuset från sin bil. HD drar därav slutsatsen, att det inte kan anses utrett att O vid mötet hållit för hög hastighet, och att, då det inte heller i övrigt visats att O brustit i den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingats av omständigheterna, talan mot O skall ogillas. De två dissidenterna ville fälla O för vårdslöshet i trafik för att han antingen framfört bilen med för hög hastighet eller brustit i erforderlig uppmärksamhet. En av deras utgångspunkter var att O hade att räkna med möjligheten av att det strax bortom den sträcka han överblickade kunde finnas något hinder.

NJA 1965 s 404. E körde bil under mörker. Vid förestående möte med andra bilar bländade han av och körde därefter bakifrån på en motorcyklist P som färdades i samma riktning som E. Motorcykelns baklyse fungerade inte. HD:s flesta ledamöter (4 JustR) fällde E till ansvar för vårdslöshet i trafik och vållande till annans död. (P skadades till döds vid kollisionen.) De ansåg att det ålegat E att efter avbländningen nedbringa hastigheten till vad som påkallades av hänsyn till att den överblickbara delen av vägbanan vid avbländningen starkt förkortades. E hade emellertid underlåtit detta och fortsatt med i det närmaste oförminskad hastighet. När P blev synlig i bilens ljus hade E därför inte erforderligt rådrum att vidtaga åtgärd för undvikande av påkörning. HD anser, att det framgår att hastigheten betydligt överskred vad den med hänsyn till avbländningen ned-satta sikten tillät, genom att E inte ens hann påbörja inbromsning eller undanmanöver innan bilen hunnit upp motorcykeln och kört på P, oaktat denne färdades i samma riktning som E.

NJA 1968 s 139. L körde en ambulans utan påslagna sirener. 41 § 2 mom VTF (påkallande av fri väg för fordonet i trängande fall) var därför inte tillämplig och inte heller andra särskilda bestämmelser i VTF om utryckningsfordon. L hade de röda varningsljusen påkopplade och körde på halvljus. Det var halt väglag. L körde på en fotgängare som skadades så svårt att han avled. HD:s flesta ledamöter (4 JustR) konstaterade att det av utredningen i målet framgick att L vid olyckstillfället höll så hög hastighet att han, när fotgängaren blev synlig i ljuset från bilens strålkastare inte hade möjlighet att förhindra påkörningen. L dömdes för vårdslöshet i trafik och vållande till annans död.

NJA 1968 s 217. På väg som var försedd med asfalterade vägrenar utanför körbanan körde bilföraren D under mörker, då han till följd av möte med andra bilar hade belysningen avbländad, bakifrån på och skadade en person V, som gick på körbanan och ledde en cykel utan belysning. V avled av skadorna. HD (4 JustR) konstaterar till en början att det inte ådagalagts att D brustit i erforderlig uppmärksamhet. När det gäller bedömningen av hastigheten utgår HD från att D hållit 60 km/tim, när han fick syn på V. HD upplyser om att i dittillsvarande praxis upprätthållits den grundsatsen när det gällt körning i mörker, att en bilförare, som framfört bilen på halvljus skulle nedbringa farten så mycket att han behärskade bilens manövrering inom det överblickbara området. I fallet gör HD den bedömningen att den hastighet D höll var för hög för att han skulle kunna undvika att köra på V, då denne plötsligt dök upp i ljuset framför bilen. Det var med hänsyn till vägens beskaffenhet och trafikförhållandena på platsen inte stor sannolikhet för, att en gående skulle uppehålla sig inne på körbanan. Enligt den just angivna grundsatsen hade det likväl ålegat D, då han slog om till halvljus, att anpassa hastigheten med beaktande av möjligheten att en gående, en cyklist eller liknande kunde finnas i vägbanan. Eftersom D underlåtit detta dömdes han till ansvar för vårdslöshet i trafik och vållande till annans död.

5.1.3.3 Skärpt uppmärksamhet i vägkorsningar

SvJT 1954 rf s 18. O förde en pansarbil på en gata i en stad och kolliderade i en gatukorsning med en personbil. O som haft sikten skymd åt visst håll hade uppdragit åt B att hålla den för bilens förande erforderliga uppsikten åt detta håll. HovR bedömer detta så att en uppdelning av nämnt slag innebär vissa risker för trafiken och att det i regel måste anses ovarsamt av en bilförare att inte utöva den erforderliga uppsikten själv. Förevarande fall var emellertid enligt HovR sådant undantagsfall då uppdelningen kunde ske utan nämnvärd fara för trafiksäkerheten och föraren inte på annat sätt genom rimliga åtgärder kunnat i väsentlig grad öka säkerheten. Det kunde därför inte anses ovarsamt av O att ge B det nämnda uppdraget. B hade både körkort och trafikkort, betonar HovR, och fick därför antagas vara van bilförare och lämplig för uppdraget. O hade därför ägt räkna med att han skulle varskos i tid av B, om någon särskild manöveråtgärd från O:s sida erfordrades. HovR ansåg det inte ådagalagt att O brustit i omsorg och varsamhet vid förandet av bilen.

NJA 1956 s 688. B och W kolliderade med sina bilar i en vägkorsning. B färdades på huvudled, men den korsande väg, där W körde, var inte huvudled. W dödades vid sammanstötningen. HD gör bl a följande bedömning: B färdades på en för snabb genomgångstrafik avsedd och därtill väl

ägnad huvudled, med en hastighet som i vart fall inte avsevärt understeg 100 km/tim. Hastigheten kunde med hänsyn till bilens beskaffenhet samt B:s körvana inte anses för hög. HD noterar, att föreskrifterna i VTF om hastighetsanpassning och anvisningen att det särskilt ålåg förare av fordon att hålla tillräckligt låg hastighet vid vägkorsning, gällde också den som färdades på huvudled. Med hänsyn till syftet med huvudledsbestämmelserna ansåg HD, att det dock inte kunde åläggas trafikant på huvudled, att, när han nalkades vägkorsning, nedbringa hastigheten, om trafiken på de vägar som berördes av vägkorsningen kunde fritt överblickas till betryggande avstånd från denna samt den trafik som kunde iakttas i närheten av korsningen inte kunde antas ge anledning till trafikolycka. Sådana omständigheter förelåg inte, att det kunde anses ådaga-lagt att B gjort sig skyldig till vårdslöshet i trafik och vållande till annans död.

NJA 1958 s 567. Bilföraren L körde på huvudled med en hastighet av 100 km/tim, när han passerade en vägkorsning. HR anser att L:s hastighet uppenbart var för hög, med hänsyn till att sikten var skynd mot den korsande vägen, och att L:s färd innebar fara för olyckstillbud för trafikanter, särskilt för cyklister, som från denna väg kunde föras in i korsningen. HovR, som också anser vårdslöshet i trafik föreligga, motiverar det med att L:s hastighet varit högre än behörig hänsyn till trafiksäkerheten medgivit, enär han inte fritt kunnat överblicka den korsande vägen då han närmade sig vägkorsningen, och bebyggelsen i nära anslutning till korsningen väsentligt ökade faran för trafikolycka. HD fastställde HovR:s dom.

NJA 1958 s 239. A körde en bil med släpvagn på en riksväg. När han nalkades en vägkorsning, såg han framför sig en motorcyklist N, som färdades i samma riktning på riksvägen som A. Sedan A signalerat med bilens strålkastare körde han om N i vägkorsningen. I samma ögonblick svängde N in på vägbanan för att köra in på en av de anslutande vägarna i korsningen. Fordonen kolliderade och N avled av de skador han erhöll. Lastbilens hastighet hade strax före kollisionen varit omkring 50 km/tim. RR anser, att det inte i sig innefattade vårdslöshet i trafik att företa omkörning med den hastigheten på ifrågavarande breda väg, som var huvudled. Däremot innefattade A:s gärning åsidosättande av VTF:s föreskrifter i 47 § 2 mom och 3 mom 1 st (motsvarande, något avvikande, regler i 50 § 1. och 86 § VTK) eftersom A företagit omkörningen i vägkorsning och inte förväntat sig om att N varit beredd på denna.

A dömdes för vårdslöshet i trafik och vållande till annans död. HovR gör samma bedömning beträffande A:s hastighet men anser att A kunnat räkna med, att N hade uppfattat omkörningssignalerna, som var starka.

HovR menar dock, att det innebar vårdslöshet i trafik att köra om i vägkorsning. HD hade att ta ställning endast till skadestandsfrågan. HD:s majoritet (3 JustR) noterar i domskälen bl a, att A körde om utan att N, såvitt visats, genom någon direkt åtgärd givit till känna, att han var beredd på omkörning, men att omkörningen företogs först sedan A givit fullt tydliga omkörningssignaler. HD konstaterar vidare, att omkörningen ägde rum i en vägkorsning, som A kände till. Den korsande vägen var mycket bred, och visserligen betydligt mindre trafikerad än riksvägen men dock utfartsled inte bara för en servicestation utan också för icke obetydlig bebyggelse. Slutligen anser dessa ledamöter att av utredningen framgår att A, åtminstone ännu omedelbart före sammanstötningen, förde bilen med en hastighet som var betydligt högre än som var försvarligt med hänsyn särskilt till fordonets stora längd, det hala väglaget och rådande mörker. De anser att A vållat N:s död.

Den som skall svänga över eller in på vägen måste se sig för och varje trafikant måste vara beredd på att någon kan svänga över eller in på vägen.

NJA 1957 s 631. L i lastbil och R i personbil körde i samma riktning på vägen. När L svängde till höger i en vägkorsning medan R påbörjade omkörning av lastbilen sammanstötte fordonen varvid R och en passage-rare i den bil han förde, samt fordonen skadades. HR ansåg att L inte varit tillräckligt uppmärksam på den bakomvarande trafiken innan han svängde över vägen, i synnerhet som det innebar korsande av huvudled, och dömde honom till ansvar för vårdslöshet i trafik. Varken HovR eller HD ändrade härvidlag. Beträffande R noterar HR att R:s uppgift om L:s körsätt, innefattande bl a att L inte givit något tecken om ändrad körriktning, inte kunnat vederläggas. Med hänsyn till detta och till att R inte känt till avtagsvägen, som var svår att upptäcka, anser HR att R saknat anledning antaga annat än att lastbilen skulle fortsätta rakt fram. Därför var det förhållandet att R påbörjat omkörningen strax före avtagsvägen inte av beskaffenhet att föranleda ansvar. Däremot anser HR att R förfarit oaktsamt genom att påbörja omkörning utan att förvissa sig om att L var beredd på omkörning. HR anser emellertid att oaktsamheten varit ringa, med hänsyn särskilt till att R haft ovan omnämnda anledning att antaga att lastbilen skulle fortsätta rakt fram. (Åtalet mot R fullföljdes ej till högre rätt).

NJA 1958 s 508. När L, som färdades i lastbil på en riksväg, var i färd med att svänga åt höger över riksvägen in till ett motell, kolliderade han med A, som i personbil kom på riksvägen från motsatt håll. L ansågs i HR vara skyldig till vårdslöshet i trafik med hänsyn till att det ålegat honom att före svängen förvissa sig om att denna kunde ske utan fara för annan trafik. Därvid påpekar HR att svängen företagits långsamt och tvärt

ut mot vägens mitt samt sikten framåt på grund av ett backkrön varit begränsad till 275 meter. — Beträffande A fann HR utredningen visa att han hållit en hastighet som inte var försvarlig i det hala väglaget och dömd till ansvar jämlikt bl a 1 § första stycket TBL. HovR gjorde ingen ändring därvidlag. HD hade att ta ställning endast till skadestandsfrågan och konstaterar därvid att L var i så hög grad vållande att han — även om A hållit en hastighet som med hänsyn till väglaget var något för hög — ensam borde svara för genom kollisionen uppkomna skador.

NJA 1960 s 299. N körde personbil och påbörjade omkörning av två lastbilar på en för omkörning väl lämpad vägsträcka på en riksväg. Den främsta av lastbilarna svängde därvid, sedan föraren fällt ut höger körriktningsvisare, till höger för vidare färd in på en mindre avtagsväg. Därvid kolliderade personbilen och lastbilen. N sade sig inte ha observerat körriktningsvisaren på grund av det skarpa solljuset. HD säger bl a att det ålegat N att iakttaga särskild uppmärksamhet i berörda hänseende, då han stod i begrepp att verkställa omkörning. N döms därför för vårdslöshet i trafik.

Det finns utöver de här nämnda ett betydande antal avgöranden som rör frågor om företrädesrätt. Den som är speciellt intresserad av sådana bör ta del också av följande fall.

NJA 1955 s 26, NJA 1955 s 102, NJA 1959 s 558, NJA 1963 s 290, NJA 1968 s 145, NJA 1971 s 204, NJA 1971 s 261, NJA 1976 s 161, SvJT 1954 rf s 21, SvJT 1955 rf s 43, SvJT 1956 rf s 7, SvJT 1957 rf s 6, SvJT 1957 rf s 63, SvJT 1963 rf s 14 och SvJT 1964 rf s 49.

5.1.3.4 Bedömning av medtrafikants åtgärder

Det händer förhållandevis ofta att en tilltalad gör invändningar, som innebär att hans handlande betingats av att annan trafikant genom sitt beteende fått honom att dra felaktiga slutsatser om trafiksituationen. Det framgår av de rättsfall som jag redogör för, särskilt de som gäller händelser som inträffat vid övergångsställen och fall där barn varit inblandade. Det händer ibland att man anses ursäktad när man misstagit sig beträffande en medtrafikants avsikter. Trafikmålskommittén uttalade att en trafikant som litat på att medtrafikanterna skall följa trafikreglerna och därigenom gjort en felbedömning i allmänhet ej skall straffas.⁷

SvJT 1955 rf s 61. På en länshuvudväg körde S bil. I samma riktning men på höger sida av vägen färdades O dragande efter sig en tom höskrinna på medar. Då S befann sig ungefär 75 meter från O gav han ljudsignal. O vände i omedelbar anslutning därtill på huvudet men fortsatte framåt utefter vägens högra sida. S fortsatte till vänster om O när denne begav sig över till vägens vänstra sida. Vid den kollision som inträffade skadades

⁷ SOU 1963:27 s 38

O så svårt att han avled. HovR ansåg, att S måste ha haft visst fog för sitt antagande att O uppfattat signalen och velat låta S köra om på vänster sida. Rätten ansåg dock att, då O färdats på fel sida av vägen, det ålegat S att vid den tilltänkta omkörningen iakttaga särskild försiktighet. Han hade sålunda bort under oavlätlig uppmärksamhet på O nedbringa hastigheten så att han, för den händelse O skulle söka framför bilen gå över till sin vänstra vägkant, kunnat med kort varsel stanna bilen. HovR anser också att S hållit en med hänsyn till trafiksituationen och rådande väglag alltför hög fart. S dömdes för vårdslöshet i trafik och vållande till annans död. Omständigheterna ansågs mildrande vilket påverkade straffmätningen.

NJA 1964 s 136. Bilisten E körde under mörker och i vinterväglag på huvudled och kolliderade med en från motsatt håll kommande bil förd av H när denna svängdes åt höger över huvudleden för färd in på en anslutande väg. E höll en hastighet om 80–90 km/tim. RÅ lade i HD E till last att han hållit en hastighet som med hänsyn till mörkret och det rådande väglaget i och för sig var för hög och i varje fall att han inte omedelbart bromsat när han såg H föra sin bil mot mitten av vägbanan och tända körriktningsvisaren. HD anser emellertid att den hastighet E höll på riksvägen inte kunde anses ha varit för hög, samt att E, trots att H visat att hon tänkte svänga, saknat anledning att antaga att H skulle företa en så uppenbart riskfylld manöver som att söka köra tvärs över huvudleden omedelbart framför honom. Å talet lämnades därför utan bifall.

SwJT 1978 rf s 9. D körde bil på europaväg. Bakom honom körde B på motorcykel. Sedan D visat körriktning till vänster in mot en avtagsväg som var länsväg påbörjade han en sväng in mot denna. B trodde att D tänkte göra omkörning av en framförvarande bil och beslöt sig för att följa efter och också han köra om. När D saktade in och svängde körde B in i dennes bil med smärre person- och sakskador som följd. TR ansåg att B färdats oaktsamt då det ålegat honom att inte företaga någon manöver som han inte förvissat sig om att bilförarna framför honom var beredda på. TR dömde B för vårdslöshet i trafik. Även D fälldes enligt 1 § första stycket TBL i TR.

TR ansåg det utrett att D före svängen inte hade iakttagit motorcykeln och att den då måste ha befunnit sig inte långt från bilen och väl inom synhåll för D. TR anser att D därigenom brustit i uppmärksamhet och inte iakttagit den särskilda försiktighet som betingades av vänstersvängen över vägen. Endast D fullföljde till HovR. Denna gör bl a den bedömningen att D, med hänsyn till att han haft bilar framför sig, hade bort räkna med att hans åtgärd att slå på vänster blinkers av bakomvarande trafik kunnat tolkas som en förberedelse till omkörning. HovR under-

strök att mycket höga krav på uppmärksamhet och försiktighet måste ställas på den som på en starkt trafikerad väg skall svänga åt vänster. HovR ansåg att D färdats ovarsamt på det sätt som TR angivit och att ovarsamheten inte var ringa, och fastställde TR:s dom.

När man nalkas övergångsställen för fotgängare och barn vid vägen är det också fråga om hastighetsanpassning och skärpt uppmärksamhet.

NJA 1957 s 139. S åtalades bl a för att han med bil kört på J på ett övergångsställe för gående. Åklagaren ansåg att S brustit i omsorg och varsamhet, då han nalkades det markerade övergångsstället där han sett J stiga ut i körbanan för att passera densamma, genom att underlåta att nedbringa hastigheten så, att fordonet kunde stannas framför övergångsstället. RR ansåg det – särskilt med hänsyn till att J innan han beträdde körbanan stått stilla invid denna och därefter i vanlig gångtakt gått ut i körbanan – styrkt att S brustit i omsorg och varsamhet på sätt åklagaren påstått. S dömdes för bl a vårdslöshet i trafik. HovR fann inte skäl göra ändring i RR:s dom.

NJA 1963 s 550. B körde bil på en trefilig gata i en stad. En ström av fordon fördes i två av filerna medan den till höger om dem var fri från trafik. B körde med sin bil ur mittfilen och lade sig i den tomma filen. Vid ett övergångsställe för gående hejdade en polisman fordonen i de båda förstnämnda filerna för att två gående, båda i 60-årsåldern, skulle kunna passera över gatan. B närmade sig övergångsstället utan att lägga märke till att de två fordonsfilerna stannat framför detta och att de gående var på väg över gatan. Han fick se dessa först, när de gick förbi den mellersta filen och nödgades då, för att undvika påkörning, bromsa mycket häftigt. De gående blev skrämda därav och skyndade upp på den motsatta gångbanan varpå B med låg fart passerade bakom dem. B hade i RR och HovR friats från ansvar enär hans oaksamhet bedömts som ringa. HD anser att B antingen brustit i uppmärksamhet eller också hållit en med hänsyn till förhållandena alltför hög hastighet. HD framhåller att den föreliggande situationen, där gående vid ett övergångsställe skymts av fordon som står stilla framför detta innebär en påtaglig fara för trafikolycka och att den oaksamhet B ådagalagt i betraktande härav inte kan anses som ringa. Han döms därför för vårdslöshet i trafik.

Är det tillika mörkt kan mycket oförutsedda saker inträffa.

NJA 1977 s 468. Bilisten B körde i en stad på en mörcklädd fotgängare S som befann sig på körbanan i hopkrupen ställning några meter bortom ett övergångsställe. Mörker rådde och gatubelysningen var tänd. Den påkörda avled av de skador hon åsamkades. HD konstaterar, att det inte kan anses framgå av utredningen att B, när han närmade sig det oöverblickade övergångsstället höll högre hastighet än omkring 40 km/tim. Det fanns

ingen gående på övergångsstället och inte heller någon som stod i begrepp att beträda det. S uppehöll sig i B:s färdriktning räknat på vägens högra sida nära mittlinjen och några meter bortom markeringen för övergångsstället. Hon befann sig i hopkrupen ställning. Omständigheterna tydde på att hon var i färd med att samla upp julpost, som hon tappat på vägen. Hon var helt mörkklädd. B fick syn på henne först på ett tiotal meters håll som ett mörkt föremål. Han tvärbromsade, men S träffades av bilens vänstra främre del. Bilen fortsatte endast några meter efter påkörningen. HD uttalar som en allmän princip, att den som kör bil får, särskilt inom tätbebyggt område och inte minst vid mörkerkörning, räkna med att det i hans färdväg kan uppträda trafikanter, som på olika sätt bryter mot trafikreglerna. Om det i ett sådant fall inträffar en trafikolycka blir även bilföraren ofta att anse som försumlig genom att han inte visat sig tillräckligt förutseende utan i ett eller annat avseende brustit i aktsamhet. I det aktuella fallet hade, påpekar HD, S:s uppträdande i särskilt hög grad avvikit från vad man normalt kan vänta sig i trafiken. HD anser för det första att det inte kan anses bevisat att B brustit i uppmärksamhet. Han hade vidare hållit en hastighet som möjliggjort för honom att stanna på mycket kort sträcka. Även om han inte kunnat stanna så tvärt att påkörningen gått att undvika ger, enligt HD:s mening, utredningen inte vid handen att B färdats med för hög hastighet. HD anser därför att B inte är övertygad om att ha gjort sig skyldig till vårdslöshet i trafik och därmed inte heller till vållande till annans död.

Vid övergångsställen är det lätt gjort att man missuppfattar varandras fortsatta beteende.

NJA 1974 s 562 I. N körde bil. Vid en vägkorsning stötte han samman med en fotgängare B på ett obehållat övergångsställe. B avled av de skador hon erhöll. B hade tagit några steg ut på övergångsstället men ryggat tillbaka och stannat, fortfarande ute på övergångsstället, ca 2 meter från trottoarkanten. M var övertygad om att B stannat för att låta honom passera. En mötande bil påkallade M:s uppmärksamhet. Under tiden fortsatte B att gå över gatan. När M åter ägnade henne uppmärksamhet befann hon sig omedelbart framför bilen. M hann då inte vidtaga någon åtgärd för att förhindra att köra på B. HD anmärker bl a att B givit M en tämligen stark anledning antaga att hon avsåg att lämna honom företräde, men att M inte haft tillräckliga skäl att lämna ur räkningen, vare sig att hans tolkning av hennes beteende kunde vara oriktig eller, i motsatt fall, att hon kunde ångra sig än en gång. HD åberopar att det enligt den då gällande 48 a § VTF (motsvaras nu av 83 § VTK) ålåg fordonsförare att hålla en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet, när fordonet nalkades övergångsställe, samt att vid obehållat övergångsställe

stanna för att låta gående passera om det var nödvändigt för att undvika fara eller olägenhet för den gående. I det aktuella fallet hade M brustit i uppmärksamhet när det gällde B:s åtgöranden och hållit en med hänsyn till omständigheterna för hög hastighet. Att situationen komplicerats genom den mötande bilen innebar ytterligare en anledning för M att nedbringa hastigheten och skärpa uppmärksamheten. M fälldes för vårdslöshet i trafik och vållande till annans död.

NJA 1974 s 562 II. (Skadeståndsmål) H körde bil på en livligt trafikerad gata. När H närmade sig ett övergångsställe saktade han ned för att lämna N företräde. N blev emellertid skrämmd av bilen och gick baklänges tillbaka upp på trottoarkanten. Därifrån gav hon tecken till H att passera. H lade inte märke till detta tecken men fick av N:s uppträdande i övrigt den uppfattningen att hon ville lämna honom företräde. Därför ökade han bilens hastighet för att passera övergångsstället. N begav sig emellertid med handväskan framsträckt i hastig takt ånyo ut på detta och påkördes då hon kommit ungefär halvvägs till en refuge i körbanans mitt. N:s päls smutsades ned och bilen fick en mindre skada på motorhuven. HD anser att N, genom att hon — efter att ha gått ut på övergångsstället — ångrat sig och återvänt upp på trottoaren, givit H en tämligen stark anledning antaga, att hon avsåg att lämna honom företräde. H har emellertid, fortsätter HD, inte haft tillräckliga skäl att lämna ur räkningen vare sig att hans tolkning av N:s beteende kunde vara oriktig eller, i motsatt fall, att hon av någon anledning kunde ångra sig än en gång. HD anser emellertid att det, under de förhållanden som H uppgivit, inte kan läggas honom till last såsom oaktsamhet att han inte förmått avvärja påkörningen. HD anser därför att det inte visats att H vållat olyckan. De förhållanden som H uppgivit och som HD beaktar gäller hans hastighet, hans uppmärksamhet på N:s beteende och det skede vari N gick ut på övergångsstället för andra gången. H uppgav att han först minskade hastigheten till 5–10 km/tim. När N baklänges gick upp på trottoaren ökade H hastigheten något, kanske med 5 km/tim. Ungefär samtidigt gick N snabbt och opåkallat ut på gatan igen, varvid hon sträckte sin handväska framför sig. Bilen var då 10–13 meter från henne och H hade ingen möjlighet att stanna bilen innan den körde mot N. Då det heller inte blev utrett att H var fri från vållande dömdes han att utge 30 kr i skadestånd till N (som ansågs ha varit i hög grad medvållande till olyckan).

Barn är levande varningsmärken i trafiken. Det finns anledning att noga tänka igenom innebörden både av föreskriften i 61 § 10. VTK, att en med hänsyn till förhållandena tillräckligt låg hastighet skall hållas när fordonet nalkas barn som uppehåller sig på eller invid vägen, och till den i 86 § VTK, att förare skall ge ljud- eller ljussignal eller på annat lämpligt

sätt väcka andra trafikanters uppmärksamhet när det fordras för att förebygga eller avvärja fara.

SvJT 1956 rf s 66. J körde bil på en länshuvudväg. Det var halt väglag. På en plats efter vägen befann sig några pojkar som spelade ishockey på vägen. I samband med att bilen skulle passera sprang gossen H-E, som befunnit sig intill vägbanans högra sida, över vägen mot dess vänstra sida. Han hann emellertid inte över utan påkördes av J. H-E avled av de skador han fick vid sammanstötningen. HovR klandrar J för att han inte nedbringat bilens hastighet och avgivit ljudsignal då han varseblivit barnen. J hade därvidlag invänt att han inte sett att det varit fråga om barn. HovR konstaterar att det upplysts, att barn brukade leka på ifrågavarande väg och att J förklarat sig väl känna till detta förhållande. J dömdes för vårdslöshet i trafik och vållande till annans död.

Se också NJA 1970 s 258 anförd under ringa oaktsamhet.

NJA 1960 s 660. När en bil, förd av L, passerade några vid vägkanten stående gossar, hade en av dem, en 8-åring, begivit sig över vägen samt blivit påkörd av bilen och dödad. HD:s flesta ledamöter (3 JustR) konstaterade att L på ett avstånd av 100–150 meter från pojkarna givit en kraftig signal och släppt gaspedalen i följd varav hastigheten nedbringades till ungefär 80 km/tim, samt att L sett en av pojkarna ta ett steg tillbaka, sedan signalen givits. HD gör den bedömningen att L, som lagt märke till pojkarnas förehavande (de sålde blommor åt förbipasserande bilister) hade ägt utgå från att de i följd av sin sysselsättning hade uppmärksamheten riktad på trafiken och ämnade kvarbli på sina platser. Någon omständighet som kunde givit L anledning att räkna med att någon av dem skulle springa ut i körbanan framför bilen, hade såvitt visats, säger HD, inte förekommit. Det anses därför inte kunna läggas L till last såsom oaktsamhet, att han med den angivna hastigheten ämnade passera den plats, där pojkarna uppehöll sig. De två dissidenterna ville i här berört avseende inte göra ändring i HovR:s dom. HovR ansåg att den hastighet L hållit måste anses för hög med hänsyn till att barn uppehöll sig på ömse sidor om vägen. Därför hade L genom att inte tillräckligt minska bilens hastighet gjort sig skyldig till vårdslöshet i trafik och vållande till annans död.

5.1.3.5 Trötta och sjuka förare

NJA 1960 s 18. En bil förd av N sladdade i en högerkurva av vägen, varvid en passagerare i bilen och fordonet skadades. N åtalades för vårdslöshet i trafik bestående i att han fört bil fast han på grund av uttröttningsaknat nödiga förutsättningar att på ett betryggande sätt göra detta. (28 § 1 mom VTF, numera 19 § VTK. Ej straffsanktionerad i VTF eller VTK.) HR och HovR ogillade åklagarens ansvarspåstående. RÅ, som sökte änd-

ring på den här punkten i HovR hade åberopat ett utlåtande från medicinalstyrelsen vari anfördes, att den kombination av brist på vila, lång bilkörning samt alkoholförtäring, som förelåg i fallet, måste ur medicinsk synpunkt innebära, att N befunnit sig i ett sådant tillstånd av fysisk och psykisk uttröttnings att han var olämplig att föra motorfordon. HovR (3 led) konstaterar om detta, att utlåtandet utgår endast från allmänna förutsättningar och att det inte kan anses i sig innefatta tillräcklig bevisning, att N vid tillfället i fråga var så uttröttad, att han inte kunde på betryggande sätt föra sitt fordon. Trots att de omständigheter medicinalstyrelsen åberopade bort föranleda N att iaktta särskild aktsamhet, kunde han enligt HovR:s bedömning inte fällas till ansvar enbart för att han kört bil under föreliggande förhållanden. En ledamot var av avvikande mening och ville bifalla ämbetets ansvarsyrkande. HD fastställde HovR:s dom.

NJA 1960 s 430. A somnade vid ratten, körde på och skadade svårt tre personer, som gick på vägen. Av vad som förekommit i målet fann HD det framgå, att A någon kortare stund före olyckan övervägt att på grund av trötthet stanna bilen. Han hade för detta ändamål sökt efter en parkeringsplats. Det gällde inte stoppförbud på sträckan. HD säger att det med hänsyn härtill, och då A måste anses ha haft möjlighet att avbryta färden oavsett om särskild parkeringsplats funnits tillgänglig, han genom att under förevarande förhållanden fortsätta färden brustit i tillbörlig omsorg och varsamhet. A fälldes till ansvar jämlikt 1 § första stycket TBL.

• *NJA 1973 s 449 I.* R körde bil, somnade och körde av vägen varvid en belysningsstolpe skadades. R invände mot åtal för vårdslöshet i trafik att det inte förelegat någon omständighet som skäligen bort föranleda honom att förutse risken, för att han skulle somna. HD dömde till ansvar för vårdslöshet i trafik och säger i sina domskäl, att olyckan inte kan förklaras på annat sätt än att R varit ouppmärksam eller fallit i sömn. Den eventualiteten att R somnat under färden utan föregående trötthet framstår för HD vid en samlad bedömning av omständigheterna vid färden och den förebragta sakkunnigutredningen som i sådan grad osannolik att den inte kan vinna beaktande.

NJA 1973 s 449 II. H körde bil i vänsterfil på en väg och N i samma riktning i högerfil. H somnade vid ratten, varvid han trängde ner N:s bil i diket. Båda fordonen skadades. H förklarade att han under färden börjat känna sig trött och att han tänkte köra av vägen på första lämpliga ställe för att vila en stund. Med hänsyn till trafikförhållandena hade han inte ansett sig kunna stanna omedelbart och därför fortsatt i syfte att köra in på en endast några hundra meter längre fram belägen avtagsväg och stan- na där. HD anser, att det inte i och för sig kan bedömas som oaktsamt

under förevarande förhållanden att H fortsatte färden. Däremot anses han under denna inte ha skärpt sin uppmärksamhet så som omständigheterna påkallat, varför han döms till ansvar för vårdslöshet i trafik.

SvJT 1968 rf s 52. J, som led av epilepsi, körde med bil på en fotgängare på ett övergångsställe. Vid ett annat tillfälle kolliderade han med en parkerad bil och fortsatte därefter färden upp på en gångbana, där han körde på en lyktstolpe. J påstod sig inte ha haft något minne av att dessa händelser inträffat. HovR säger, att utredningen i målet fick anses ge vid handen att J vid de nämnda tillfällena drabbats av epileptiska anfall med åtföljande medvetslöshet och att medvetslösheten varat tills bilen stannat. HovR konstaterar att J varit medveten om att han led av en sjukdom som medförde plötsliga anfall av medvetslöshet och att han, därest han skulle drabbas av anfall under bilkörning, skulle sakna nödiga förutsättningar att på betryggande sätt föra fordonet. Genom att han det oaktat påbörjat bilfärderna och påtagit sig krävande trafikuppgifter har han, säger HovR, gjort sig skyldig till ovarsamhet som inte kan anses ringa. J döms därför för vårdslöshet i trafik.

SvJT 1968 rf s 75. E, som led av svårartad sockersjuka, körde bil och drabbades av ett anfall av sjukdomen. Han miste därvid herraväldet över bilen och körde på D, som åkte cykel på en särskild cykelbana, som löpte längs vägen. E påstod sig inte ha något minne av händelsen. RR fann att E gjort sig skyldig till bl a vårdslöshet i trafik. RR ansåg emellertid också att E varit så påverkad av sin sjukdom vid gärningens begående att hans tillstånd måste anses jämförbart med sinnessjukdom. E ådömdes därför, med stöd av 33:2 BrB, ingen påföljd. HovR ändrade RR:s dom härvidlag så, att E ådömdes böter.

5.1.3.6 Lärares trafikansvar vid övningskörning

NJA 1968 s 145. En lastbil förd av A kolliderade i en gatukorsning med skymd sikt med en personbil förd av J, som övningskörde under uppsikt av G. Det var sålunda G som var att anse som bilens förare. J skadades så svårt att han avled. Skador uppkom också på fordonen. A fälldes till ansvar för vårdslöshet i trafik och vållande till annans död. När det gällde föraren av personbilen ansåg HD att denne överträtt den i vänsterregeln stadgade skyldigheten att lämna från vänster kommande trafik företräde. I fråga om G skall ansvara för denna förseelse har HD:s flesta ledamöter (4 JustR) följande synpunkter: »Enligt 30 § 1 mom sista stycket vägtrafikförordningen anses den som har uppsikt över övningskörning som förare vid sådan körning. I fråga om övningskörning med bil får bestämmelsen bl a anses innebära, att läraren normalt ådrager sig ansvar för felaktigheter som under körningen begås i fråga om bilens manövrering. Förhål-

landena kan dock vara sådana att ansvaret bör stanna på eleven. Som exempel kan nämnas att eleven avsiktligt bryter mot trafikföreskrifter eller meddelade instruktioner eller eljest oväntat vidtager felaktiga åtgärder, mot vilka läraren icke rimligen kan anses äga möjlighet att ingripa och vilka ej heller beror på bristande instruktion.» I fallet ansåg HD att G på grund av bristande uppmärksamhet gjort sig skyldig till vårdslöshet i trafik och vållande till annans död.

Ett liknande avgörande förekommer i *SvJT 1958 rf s 47*. En person som innehade körkort men inte trafikkort framförde där en bil i yrkesmässig trafik. Han åtföljdes av en annan person som hade trafikkort. Den sistnämnde fälldes till ansvar för vårdslöshet i trafik som förekommit under körningen. (Av kungörelsen /1941:241/ med föreskrift om undantag i visst fall från gällande bestämmelser om förande av automobil i yrkesmässig trafik framgår att i en situation som den föreliggande innehavaren av trafikkort skall anses som bilens förare.)

5.1.3.7 Medverkan

Medverkan till vårdslöshet i trafik beivras med hjälp av 23:4 BrB. I NJA 1959 s 63 anført nedan under grov vårdslöshet fälldes en medföljande passagerare för medhjälp till brottet. Ett annat exempel på medhjälp är följande bogseringsfall.

SvJT 1974 rf s 33. N bogserade på europaväg med sin bil en annan bil som fördes av V. N höll en hastighet mellan 90 och 120 km/tim. Högsta tillåtna hastighet var 20 km/tim. HovR ansåg det av utredningen framgå att V insett hur bogseringen skulle utföras. V dömdes därför för medhjälp till den vårdslöshet i trafik som N gjort sig skyldig till, för att han trots sin insikt medverkat vid bogseringen.

Ett annat fall som synes höra hemma under den här rubriken men som inte gör det på grund av de särskilda föreskrifter som gäller för bilens förare är följande.

SvJT 1961 rf s 61. S körde bil. Vid två tillfällen under färden hängde två av bilens passagerare ut genom fordonets bakre sidorutor. HovR ansåg att S brustit i den skyldighet han hade enligt 52 § 1 mom VTF (motvarande bestämmelser i 100–102 §§ VTK) att tillse att passagerarna i bilen inte utgjorde riskmoment i trafiken och dömde honom för vårdslöshet i trafik.

Passagerarna torde, om de åtalats, ha kunnat dömas för vårdslöshet.

I *SvJT 1954 rf s 14* där det inte var övningskörning fälldes den 16-åriga föraren för vårdslöshet och »läraren» för medhjälp.

5.2 RINGA OAKTSAMHET

5.2.1 Allmänt

Det görs i 1 § TBL undantag för det fall att oaktsamheten varit ringa. Någon ledning att tala om, när det gäller bedömningen härvidlag ges inte i förarbetena. Det sägs inte stort mer, än att det för frågan om ovarsamhet i och för sig är utan betydelse huruvida någon olycka inträffat eller ej.

RÅ gick in på frågan i ett cirkulär 1951 och uttalade bl a följande: »Ämbetet vill framhålla att det givetvis icke är möjligt att genom en sträng gränsdragning fixera det straffbara området av oaktsamheten och därifrån avskilja vad som kan bedömas såsom ringa oaktsamhet. Det må emellertid erinras – och detta innebär endast ett understrykande av de synpunkter som framgå ur departementschefens uttalande – att vid en trafikovarsamhet, som föranlett personskada eller egendomsskada, som ej är obetydlig, eller där fara framkallats för sådan skada, oaktsamheten kan vara ringa även om skadan till äventyrs är svårartad eller faran för skada i det särskilda fallet varit avsevärd. Å andra sidan kan oaktsamheten icke alltid betecknas som ringa, därför att i det aktuella fallet skada ej inträffat eller ens fara därför förelegat.»⁸

I anledning av en motion uttalade sig också första lagutskottet i frågan. Utskottet säger bl a, att det inte torde kunna bestridas, att varken lagen själv eller dess förarbeten ger någon bestämd ledning för bedömandet av vilka fall av trafikovarsamhet som är att anse som ringa. Omständigheterna i de enskilda fallen är så växlande att en lagregel i ämnet med nödvändighet måste ges en synnerligen allmän avfattning, säger FLU och anser det inte antagligt att en utredning i syfte att åvägabringa en fastare reglering av fallen av ringa trafikovarsamhet skulle leda till några positiva resultat. Utskottet ger dock vissa förslag som skulle tjäna till att åstadkomma en mera enhetlig bedömning i praxis.⁹

Det kan i detta sammanhang vara av intresse att erinra om den diskussion som fördes i samband med straffrättskommitténs förslag, att straff inte skulle ådömas jämlikt BrB i de fall då oaktsamheten varit ringa.¹⁰ SRK konstaterar i anslutning till förslaget att under den då gällande strafffrihetsregeln i första stycket av SL 5:12, föll dels rena olyckshändelser dels fall där den handlande trots vanlig uppmärksamhet förbisett möjlig-

⁸ RÅ cirkulär 1951:47

⁹ FLU utl 1958:B 13 s 20 f

¹⁰ SOU 1953:14, förslaget till 22:1

heten till skada eller visserligen insett denna möjlighet men en normalt aktsam person likväl inte på grund av risken för skadans inträffande skulle avhållit sig från att företaga handlingen. SRK säger, att de nämnda fallen tillsammans med fallen av ringa oaktsamhet representerar ett gränsområde som är svårt att närmare bestämma. Kommittén anser vidare att fallen av ringa oaktsamhet innefattar en så ringa samhällsfarlighet att det knappast var något allmänt intresse att de beivrades med straff. Kommittén framhåller att det rent av kunde framstå som stötande att en ringa oaktsamhet som lett till en svår effekt, t ex att en person dog, skulle föranleda ett obetydligt bötesstraff.¹¹ I lagrådsremissen 1958 hade förslaget fått ökad omfattning (1:2 och 1:9) och skulle nu också gälla vid specialstraffrättsliga brott om inte annat följde av vad som för särskilda fall var stadgat.

Lagrådet kunde inte ansluta sig till förslaget, att det uttryckligen skulle anges att ringa oaktsamhet inte var straffbar. Lagrådet tycks dock mena, att man i varje särskilt fall av ringa oaktsamhet kan underlåta att ådöma ansvar men att det går bra utan uttrycklig lagregel. Det som lagrådet främst har emot en sådan förefaller att vara, att den kan ge det felaktiga intrycket att det finns en för alla given standard beträffande vad som är ringa oaktsamhet. När det gäller detta instämmer lagrådet med depch som yttrat, att uttrycket ringa oaktsamhet inte avser att vara någon absolut bestämning, och att frågan om oaktsamhet skall anses föreligga enligt visst straffbud städse måste bedömas med hänsyn till arten och viktigen av det intresse som skyddas. Lagrådet säger sig emellertid vilja erinra om att man i bl a dansk doktrin ansett det utan stöd av lag kunna antagas att inte varje gärning eller underlåtenhet som innebär avvikelse från en eftersträvd norm kan föranleda straffansvar för oaktsamhet. Lagrådet säger, att det möter betänkligheter att söka åskådliggöra denna tanke genom att utesluta »ringa» oaktsamhet från straff men det förefaller helt klart att lagrådet ändå i sak har samma uppfattning som de som stod bakom detta förslag. Lagrådets betänkligheter gäller nämligen att det vid en jämförelse med gradindelningen för uppsåtliga brott lätt kan bli missvisande om man beträffande oaktsamhetsbrotten undantar »ringa» fall, »eftersom det tydligen ej är avsett att detta undantag här skall föra åt sidan mer än en mycket liten sektor, ungefär motsvarande de fall då man enligt dansk doktrin över huvud ej skulle tala om oaktsamhet vid tillämpning av straffbestämmelsen.»¹²

¹¹ a bet s 379

¹² prop 1962:10 s B 405

Det vore alltså bättre om det här spørsmålet även i fortsättningen överlämnades till praxis, ansåg lagrådet, och så skedde också.

5.2.2 Doktrin

Strahl uttrycker den meningen att ordet oaktsamhet är dubbeltydigt och att detta varit ägnat att fördunkla betydelsen av begreppet ringa oaktsamhet. Enligt hans uppfattning kan, språkligt sett, oaktsamt betyda antingen en hur liten avvikelse som helst från det helt aktsamma eller en avvikelse som är något större.¹³ Enligt det senare alternativet, som sägs vara det som gäller för svensk rätts del, skulle ett beteende för att vara ringa oaktsamt i varje fall avvika mer än hur lite som helst från det helt aktsamma.

Fürst påstår i en artikel att bestämmelsen om ringa oaktsamhet haft svårt att slå igenom i praxis.¹⁴ En av de tänkbara förklaringar han anger till detta är att den »rigorösa andan» från tiden före förarbetena till 1951 års lag kanske i viss mån levde kvar. En motvikt till detta, som *Fürst* påpekar, var att många fall som skulle kunna utmynna i en bedömning att oaktsamheten varit ringa aldrig kom under domstolarnas prövning. Många sammanstötningar mellan fordon kom överhuvud taget aldrig till myndigheternas kännedom. I andra fall meddelade polisen rapporteftergift och vidare kunde åklagare i fall som kom under hans prövning besluta att ej åtala.

Fürst säger att om man försöker göra en fri och något schematisk sammanfattning av vad som enligt förarbeten och praxis främst kan tänkas föranleda att oaktsamhet bedömes som ringa, så skulle man möjligen kunna säga följande:

»a) För det första skall föraren ha gjort sitt bästa och så gott man kan begära;

b) för det andra bör helst skada inte ha vållats genom oaktsamheten, i vart fall inte skada på annans person eller egendom.»

Fürst anser, att den under a) angivna kvalifikationsgrunden är den viktigaste och, om man ser endast till principer, den enda verkligt viktiga. Om a) föreligger men inte b) skall en oaktsamhet ändå kunna bedömas som ringa, menar han. Om däremot b) föreligger skall en oaktsamhet kunna bedömas som ej ringa och ansvar följaktligen kunna ådömas.

Graden av oaktsamhet skall inte i princip påverkas av om skada uppkommit eller konkret fara för skada förelegat, framhåller *Fürst*, men för-

¹³ *Strahl*; Allmän straffrätt i vad angår brotten, s 190

¹⁴ SvJT 1960 s 212 ff, särskilt s 213 ff

modar att det väl i praktiken är mindre angeläget att ingripa med straff mot oaktsamhet som inte är grov, då skada på annan inte uppkommit.

Rosén redovisar en undersökning som gjorts i Stockholm av domar i trafikmål.¹⁵ Han behandlar därvid särskilt fall av ringa oaktsamhet. De vanligaste fallen av ringa oaktsamhet ansåg han då vara följande: »lindrigare olyckor vid halt väglag, påkörning av fordon eller annat under backning och med endast ringare skada som följd (särskilt under backning från parkeringsplats eller när utrymmet eljest är trångt), lindrigare påkörning av framförvarande fordon i bilkö eller annat framförvarande fordon, som till synes omotiverat tvärbromsas, och viss ouppmärksamhet åt höger i gatukorsning av den som äger åberopa vänsterregeln till sin förmån. Vid rådhusrätten bedöms däremot oaktsamhet icke gärna som ringa då det gäller brott mot vänsterregeln.»¹⁶

Rosén framhåller att gränsdragningen mellan det straffbara och det straffria området ofta var svår att göra. Han undrar om den gränsdragning som skedde i praxis borde ändras och kritiserar *Fürst* som i den här ovan omnämnda artikeln som kvalifikationsgrund för ringa oaktsamhet angivit att föraren skulle ha gjort så gott han kunnat och så gott man kunnat begära av en normalt skicklig förare. *Rosén* menar att den formuleringen, som var byggd på förarbeten och överrättspraxis, var alltför sträng och att de angivna förutsättningarna därest de avsåg »hela händelseförloppet», närmast innebar att någon oaktsamhet inte förelegat. Det är möjligt att *Rosén* härvid vill utesluta den tidrymd då föraren eventuellt av oaktsamhet kan ha försatt sig i »händelseförloppet».

Rosén anser, att en avsevärd utökning av det straffria området skulle kunna göras utan fara för allmänpreventionen. Som en riktpunkt för bedömningen föreslår han, att ringa oaktsamhet borde anses kunna föreligga i fall då gällande normer, t ex beträffande hastighet och uppmärksamhet, åsidosatts endast i obetydlig utsträckning och någon avsevärd abstrakt fara inte förelegat.

Freijd, som ger en åklagares syn på begreppet ringa trafikoaktsamhet kritiserar också *Fürst* i samma avseende som *Rosén* gjort.¹⁷ Däremot anser han, som *Fürst*, att det i praktiken var mindre angeläget att ingripa med straff mot oaktsamhet som inte var grov, då skada för annan faktiskt ej uppstått.

Freijd påpekar, att det i första hand är åklagaren, som har att ta ställning till inte bara om oaktsamhet förelåg utan också om den i så fall var

¹⁵ SvJT 1961 s 303 ff, särskilt s 305 f

¹⁶ Obs att det var vänstertrafik när detta skrevs

¹⁷ SvJT 1961 s 391 ff

ringa. Han anser det vara en svår och grannlaga uppgift eftersom lagstiftaren givit endast ringa ledning för tolkningen av begreppet ringa oaktsamhet. Han påpekar också det uppenbara i att åklagarens praxis i inte obetydlig mån kunde påverka domstolarnas arbete.

Freijds uppfattning är, att begreppet ringa oaktsamhet borde kunna tillämpas i relativt stor utsträckning. I inte mindre än 13 olika punkter ger han konkreta och detaljerade exempel på fall i vilka han anser att visad oaktsamhet i allmänhet torde kunna bedömas som ringa. Eftersom jag inte kan se annat än att, även om man kan ställa sig tveksam till bedömningen i vissa punkter, flertalet fall kan vara aktuella för likartad bedömning också i dag, skall jag citera vad han anför. Det bör dock observeras att vänstertrafik rådde när artikeln skrevs, samt att det som sägs om rondellkörning enligt VTF i punkt 12 inte äger motsvarande tillämpning i dag. Måhända bör det påpekas att Freijd om sin uppräknings säger att han med avsikt tillspetsat schemat och undvikit att närmare kommentera fallen.

1. *Påkörning av framförvarande fordon*, som av oförutsedd anledning hastigt inbromsas, dock icke om trafikanten tittar i handsfacket, beundrar utsikten etc. Framkomligheten särskilt i städerna fordrar att bilarna föres ganska tätt efter varandra.

2. *Påkörning vid igångsättande av fordon*.

En bilförare har kontrollerat, att icke någon uppehåller sig framför eller bakom bilen, innan han kör framåt eller backar; under tiden har t ex ett barn hängt sig bakpå bilen; obetydlig påbackning av t ex en cykel.

3. *Sväng ut i gatan från parkering vid trottoar*.

Om tecken visats i god tid och svängen ut i gatan icke är tvär. Det bör dock påpekas, att det många gånger är tveksamt om dessa fall skall kunna avskrivas såsom ringa, då särskild vaksamhet bör iakttagas här.

4. *Filkörning* (val av fel fil och filbyte).

Filkörning i storstadstrafiken är särskilt i rusningstid ett svårt problem, såväl för stockholmare som för trafikanter från landsorten. Beträffande åtminstone de senare kan oaktsamheten många gånger anses ringa.

5. *Parkeringsskador*.

Vid parkering, särskilt fickparkering, uppstår ofta skador, även då föraren är van; oftast ren olyckshändelse.

6. *Sammanstötning i gatukorsning*.

A. Om annat icke kan påstås än viss ouppmärksamhet och dålig sikt föreligger i korsningen (t ex i Klarakvarteren och övriga *smala* gator) kan den förare, som skall iakttaga vänsterregeln, anses ha gjort sig skyldig till ringa

oaktsamhet. Hans motpart har då icke gjort sig skyldig till någon förseelse alls.

B. Modifierad vänsterregel bör tillämpas, dvs man bör icke alltid fordra, att den som färdas på de stora »stråken» skall strikt iakttaga vänsterregeln (N. Mälarstrand, Sveavägen, Kungsgatan, Götgatan etc.).

7. *Manövreringsfel.*

Text backväxel lägges i stället för ettans växel eller tvärtom; tramp på gaspedal i stället för broms.

8. *Insekter* har kommit in i bilen, getingar etc, varav föraren distraherats.

9. *Om hastigheten i god tid nedbringats till låg hastighet* för att förekomma en eventuell trafikolycka, kan denna omsorg och varsamhet utgöra ett skäl till att vad som sedan händer kan betraktas såsom ringa oaktsamhet.

10. *Varierande väglag*, såsom oljefläckar, snö- och isfläckar, varav fordonet kommit i sladdning; förutsättning: att hastigheten är normal och åtminstone i någon mån anpassad till väglaget. Stundom kan särskilt svår halka uppstå helt hastigt med många olyckor som följd, vilket kan medföra en lindrigare bedömning från åklagarens sida, »blixthalka».

11. *Ovarsamt gående*: a) Av äldre personer må krävas mindre uppmärksamhet.

b) Yngre personer som förorsakats långvarig sjukdom eller bestående men, må rimligen undgå åtal.

12. *Rondellkörning.*

Det är därvid svårt att undvika viss förskjutning i sidled in mot rondellen, varigenom till höger och bakom framförd bil »trängs». I lindriga fall kan dylik körning anses såsom ringa oaktsamhet. OBS! att rondellkörningen icke är närmare reglerad vare sig i Vägtrafikförordningen eller i rättspraxis.

13. *Dikeskörning.*

En dikeskörning i vänster dike, då någon annan trafik icke finnes och orsaken icke är annan än att bilen råkat komma för nära dikeskanten. Aktuellt endast i ytterområdena.

Freijd avslutar sin artikel med vissa synpunkter som jag inte kan dela. Han säger att en oaktsamhet i princip inte bör anses som ringa om trafikanten gör sig skyldig till rattfylleri, rattonykterhet, smitning, olovlig körning eller överskridande av gällande maximihastighet eller fordonet varit behäftat med brister vilka bidragit till trafikolyckan.

Härom kan sägas att det i varje fall bör noga skiljas mellan de förseelser som en trafikant begått. Även om stadgandena i TBL samtliga är tillkomna i trafiksäkerhetens intresse följer därav inte, allra minst i princip, att den som t ex smiter från en trafikolycka i vilken han tagit del har av icke ringa oaktsamhet vållat denna.

5.2.3 Praxis

Bedömningen i praxis av ringa oaktsamhet var ojämn konstaterar 1953 års trafiksäkerhetsutredning, som gjorde en undersökning därav. Den noterar också, att risken för åtal i anledning av en trafikolycka berodde på var i riket olyckan inträffat.

Också Trafikmålskommittén framhåller att bedömningen av när en oaktsamhet skall bedömas som ringa vållat svårigheter i rättstillämpningen.¹⁸

Det torde ha framgått också av vad som tidigare sagts ovan, att det inte är lätt att efter en genomgång av praxis sluta sig till vilka omständigheter som är avgörande, när det gäller att bedöma en oaktsamhet som ringa. Det är endast en del av de fall där tveksamhet rått vid denna bedömning eller som eljest varit oklara som finns att studera i de avgöranden som refererats. Nedanstående urval blir alltså närmast en provkarta på fall som var för sig företer någon mindre vanligt förekommande komponent.

Ett av våra fall gäller oaktsamt gående med hund. Ingen motivering ges till varför oaktsamheten bedömdes som ringa i HovR.

FFR 1971 s 161. Ledande en hund i koppel gick A längs kantmarkeringen på en riksvägs högra sida. Då en bil, förd av B, nalkades bakifrån, gjorde hunden ett ryck, varvid A, för att parera detta, tog ett steg ut i körbanan. Han påkördes därvid av bilen. HR anser att det var klart olämpligt av A att gå med ryggen mot trafiken på en livligt trafikerad riksväg. Ännu olämpligare är detta, enligt HR:s uppfattning, om man har en hund i koppel, eftersom man – även om hunden tidigare varit lugn – inte kan utesluta möjligheten att denna blir skrämmd eller av annan anledning gör oväntade häftiga rörelser. HR fortsätter: »I målet är utrett att A tagit ett steg ut i vägbanan. Att detta föranleddes av att hunden ryckte i kopplet kan icke medföra en lindrigare bedömning av A:s ovarsamhet.» HR dömde A för vårdslöshet i trafik. HovR bedömer oaktsamheten som ringa men ger inga skäl för sitt ståndpunktstagande.

Inte bara hundar kan ställa till besvär Även renar kan göra det.

¹⁸ SOU 1963:27 s 22

NJA 1960 s 292. Förare av renhjord ansågs av HD ha förfarit oaktsamt genom att inte göra medtrafikanter uppmärksamma på det hinder i trafiken som renhjorden utgjorde. (Sikten var begränsad på platsen och det var halt på vägen.) Det hade kunnat ske genom att en av de renskötare som följde med hade avdelats för en sådan uppgift. HD:s majoritet (tre JustR) bedömde denna oaktsamhet som ringa »särskilt med hänsyn till att ifrågavarande väg endast i ringa utsträckning trafikeras av motorfordon och med beaktande jämväl av att S vid förflyttningen, då han icke avdelat någon förvarnare, förfarit enligt gammalt bruk, som dittills veterligen icke påtalats och som ej heller tidigare lett till olycka».

Skälet till den milda bedömningen har alltså varit att föraren inte haft att räkna med någon större risk för trafikolycka. Det förhållandet att föraren själv räknar med att denna risk är ringa, på grund av att han gör vissa bedömningar av hur inblandade medtrafikanter kommer att bete sig, utgör en gemensam komponent i följande grupp av fall. Om föraren haft fog för de bedömningar han gjort har detta beaktats.

SVJT 1963 rf s 50. B och S färdades på en väg som strax före en vägkorsning var trefilig. Genom pilar i vägbanan visades att filen längst till höger var avsedd för fordon som i vägkorsningen skulle svänga till höger, att den mittersta filen var avsedd för fordon som skulle fortsätta rakt fram eller svänga till höger medan filen längst till vänster enbart var avsedd för fordon som skulle fortsätta rakt fram. — B som körde framför S svängde till höger i vägkorsningen samtidigt som S företog omkörning av B. (Det var vänstertrafik.) Fordonen kolliderade. HovR ansåg att B varit oaktsam genom att han inte, innan han svängde in i filen längst till höger, hade iakttagit bakomvarande trafik. Denna oaktsamhet bedömdes som ringa eftersom B på grund av filmarkeringen haft visst fog anta att han inte skulle bli omkörd till höger.

NJA 1968 s 317. (Vänstertrafik.) H förde sin personbil på en riksväg. L förde en lastbil i samma riktning bakom H. Samtidigt som H påbörjade omkörning av H:s bil svängde H till höger för färd in på en mindre skogsväg. Fordonen kolliderade och skadades. Svåra personskador uppstod och H:s hustru som medföljde som passagerare i dennes bil fick så svåra skador att hon avled samma dag. HovR:s majoritet (tre ledamöter) ansåg beträffande L att han förfarit oaktsamt. Skälet var att han utan att ha förvissat sig om att H var beredd härpå, påbörjat omkörningen trots att han märkt att H:s bil fördes närmare vägens mittlinje än vänstra vägkan- ten samt att bilen hade låg fart och att dess hastighet minskades något. HovR vill emellertid bedöma denna oaktsamhet som ringa och de skäl som anförts härför är följande. Bilarna fördes på en livligt trafikerad huvudled och den avtagsväg som H skulle svänga in på var en mindre skogsväg

som var svår att upptäcka. Förhållandena i övrigt på platsen — bortsett från avtagsvägen — var väl lämpade för omkörning. L har därför trots de iakttagelser han gjort om H:s körsätt, haft ringa anledning att räkna med H:s högersväng. En ledamot ansåg bl a att L inte haft anledning räkna med att H skulle svänga till höger, samt att han haft fog för att anta att H uppfattat den omkörningssignal som L avgivit. Ledamoten anser det inte ådagalagt att L gjort sig skyldig till ovarsamhet i trafik.

HD anser, att L inte har förfarit oaktsamt, när han företog omkörningen. Detta motiveras med, att det inte kan läggas honom till last som ouppmärksamhet att han inte upptäckt avtagsvägen, att sådana omständigheter inte visats att H:s sätt att framföra sin bil eller åtgärder från hans sida bort ge L anledning räkna med att H var i färd med att svänga till höger över vägen utan att L fastmera haft fog för sin uppfattning att H var beredd på omkörning.

NJA 1970 s 258. Bilföraren M körde på pojken R när denne sökte korsa den väg där M färdades. R skadades svårt. M åtalades för vårdslöshet i trafik och vållande till kroppsskada.

Den tilltalade uppgav att han, som körde i riktning västerut, upptäckte tre pojkar som gick i klunga österut på snökanten söder om vägen. Avståndet till dem var omkring 100 meter, när han först såg dem. Bilens hastighet var 60–70 km/tim. Eftersom han antog, att han skulle passera långt från pojkarna, sänkte han inte hastigheten. Han inriktade sin uppmärksamhet på en tankbil, som fördes på vägen österut mot honom. När avståndet till tankbilen var 30–40 meter, upptäckte han R snett framför sin bil. R hade just passerat mitten av vägbanan och såg icke åt hans håll. M bromsade, varvid bilen sladdade runt och R träffades av bilens kylare.

HD anser, att M, sedan han varseblivit pojkarna, förfarit oaktsamt genom att han underlåtit att nedbringa bilens hastighet och ägna dem tillbörlig uppmärksamhet. I betraktande av att pojkarna gick i riktning mot M på motsatta sidan av vägen, förhållandena i övrigt på platsen och det förestående mötet med tankbilen bedömer HD oaktsamheten som ringa. M frias därför från ansvar för vårdslöshet i trafik.

FFR 1970 s 213. Lastbilsföraren A skulle under färd öster ut korsa en huvudled med dubbellilig södergående körbana. Sedan trafiken i den högra södergående körfilen stannat körde A ut i korsningen, varvid kollision inträffade med en av B i den vänstra körfilen framförd bil. Såväl A som B ansågs vållande till kollisionen. HR anser att B varit oaktsam. Det förhållandet att sikten var skymd i korsningen på grund av den bil som stannat i högerfilen borde ha manat B till särskild försiktighet. HovR säger att B på sätt HR funnit varit oaktsam. HovR anser dock att B:s oaktsamhet — »med hänsyn främst till att B färdats på huvudled» är att bedöma som ringa.

FFR 1974 s 225. Under färd i mörker påkörde bilisten R — på en dåligt belyst plats ca 50 meter från en större vägkorsning med flerfiliga körbanor, åtskilda genom refuger och med väl markerade övergångsställen, en mörklädd, berusad fotgängare, som från en refuge begivit sig ut i körbanan »kryssande» mellan ett antal bilar som passerade i körfilerna på båda sidor om honom. Fotgängaren avled av vid påkörningen uppkomna skador. R åtalades för bl a vårdslöshet i trafik och vållande till annans död. TR anser att R brustit i tillbörlig omsorg och varsamhet. Med hänsyn till belysningsförhållandena (händelsen inträffade den 1 jan 1974 kl 0500 och väglampan lyste inte där den påkörde korsade vägbanan) samt till att den påkörde måste anses i betydande mån själv ha medverkat till olyckan, ansåg TR att oaktsamheten måste bedömas som ringa.

HovR (två ledamöter) konstaterar att R varit ouppmärksam. Den anser, att R dock inte haft anledning att räkna med att en fotgängare skulle korsa körbanan på platsen. Med beaktande av detta och av vad som upplysts om ljusförhållandena på platsen, den påkördes klädsel, samt trafiksituationen omedelbart före olyckan, bedömde HovR R:s oaktsamhet som ringa. Två ledamöter var skiljaktiga. De ansåg bl a, att R vid tillfället var väl förtrogen med belysningsförhållandena på platsen och medveten om att till följd av pågående elransonering bara varannan väglampa var tänd. De menar att belysningsförhållandena därför inte kan föranleda att oaktsamheten bedömas som ringa. R skulle vidare, anser dessa ledamöter, trots att sannolikheten att en fotgängare vid den aktuella tidpunkten skulle befinna sig på körbanan var ganska liten, beakta möjligheten härav och icke brista i uppmärksamhet. Även om sikten varit begränsad genom att andra bilar skymde den, kan R:s oaktsamhet inte bedömas som ringa med hänsyn till att den påkörde som var lång till växten, passerat praktiskt taget hela körbanan och det på ett anmärkningsvärt sätt och att L från sin plats i taxibilen kunnat noga lägga märke till händelseförloppet.

Det är inte alltid tillrådligt att lita på andra vägtrafikanter budskap.

SvJT 1969 rf s 10. N, som körde lastbil med tillkopplad släpvagn, åtalades för att ha företagit omkörning av en lastbil med släpvagn strax före ett backkrön, trots att sikten framåt var skymd. N gjorde följande invändning. En framförvarande mindre lastbil kördes av N:s kamrat M. M hade kört om lastbilen och efter omkörningen signalerat med bilens högra blinkers, vilket var en överenskommen signal till N, att det var klart också för honom att köra om. HovR: Genom att företaga en omkörning strax före ett backkrön med skymd sikt har N gjort sig skyldig till ovarsamhet. Vad N anfört till sitt fredande kan inte föranleda att ovarsamheten bedöms som ringa (vilket HR ansåg).

Inte heller är man ursäktad om man vill leka polis.

NJA 1960 s 283. En bilförare H hade, i avsikt att avhålla föraren S av en bakomvarande bil från att köra om, svängt in sitt fordon till mitten av vägbanan. Han åtalades för vårdslöshet i trafik. Åtalet ogillades i HR, som ansåg att H visserligen brustit i aktsamhet men att hans oaktsamhet varit ringa. HovR fastställde HR:s dom. HD ansåg att H åsidosatt VTF:s föreskrift att hålla till vänster, att H företog sin åtgärd när S:s bil befann sig på tämligen kort avstånd och närmade sig med ökande hastighet, att H:s åtgärd var ägnad att medföra risk för trafikolycka, att den tillämnade omkörningen inte innebar sådan överhängande trafikfara att H:s åtgärd därigenom var försvarlig och att sålunda H:s ovarsamhet ej var att bedöma som ringa.

Det förefaller vara av väsentlig betydelse för utgången i följande fall att den sammanstötning som ägde rum och de skador som uppstod varit av lindrigt slag. Härom är inget att säga i fall risk förelegat endast för ringa skada. Fallet visar också att det händer att den som kör för fort när det är halt kan frias från ansvar.

SvJT 1962 rf s 57. I en gatukorsning kolliderade i halt väglag bilförarna D och G. Smärre skador uppstod på fordonen. HovR ansåg att D med hänsyn till väglag och siktförhållanden kört något för fort. Emellertid fäste HovR vid oaktsamhetsbedömningen avseende vid att G varit skyldig att lämna D företräde samt att den gata varifrån D kört in i vägkorsningen varit betydligt mer trafikerad än den korsande gata varifrån G kommit. HovR anser att det vidare bör beaktas att sammanstötningen och därvid uppkomna skador varit av lindrig art. HovR bedömde D:s oaktsamhet som ringa.

Det säkraste är nog ändå att ta det extra lugnt i halt väglag.

SvJT 1953 rf s 27. S som förde en skåpbil kolliderade i halt väglag med en personbil i en vägkorsning. Båda fordonen skadades. HR anser att S färdats med något för hög hastighet och kunnat förekomma påkörningen genom iakttagande av större omsorg och varsamhet. HR finner dock oaktsamheten så ringa att den ej faller till ansvar för vårdslöshet i trafik. HovR anser, att även om den hastighet med vilken S färdades inte var särskilt hög i och för sig, så var det uppenbart, att den var för hög med hänsyn till det rådande väglaget. Den oaktsamhet S gjort sig skyldig till kan, säger HovR, inte betraktas som ringa.

5.3 RINGA OAKTSAMHET OCH VÄLLANDE TILL ANNANS DÖD ELLER VÄLLANDE TILL KROPPSSKADA ELLER SJUKDOM

5.3.1 Allmänt

Som vi har sett görs i 1 § TBL undantag från ansvar för vårdslöshet i trafik för det fall att oaktsamheten varit ringa. Något motsvarande undantag görs inte i BrB 3:7 eller 3:8 vid vållande till annans död eller kroppsskada. En fråga som diskuterats är likväl, om det skall dömas till ansvar för vållande till annans död i fall då en vägtrafikanter friats från ansvar för vårdslöshet i trafik på grund av att oaktsamheten bedömts vara ringa.

Det bör observeras att SRK, som ju önskade en regel om undantag från ansvar i BrB vid ringa oaktsamhet, inte ville att den regeln skulle gälla också inom specialstraffrätten. Ett av de skäl som SRK anför därvidlag, med en hänvisning till Thornstedt, är att den nedre gränsen för straffbar oaktsamhet ofta ligger lägre än då fråga var om ansvar enligt strafflagen.¹⁹

Den redovisade uppfattningen skulle tala för, att den som friades från ansvar för trafikovarsamhet inte heller skulle fällas till ansvar för något brottsbalksbrott i vilket hans oaktsamhet manifesterat sig. Med tanke på det utomordentligt ringa utrymme som står till buds för att fria den från ansvar för trafikovarsamhet som företagit en felhandling i trafiken skulle det strida mot allt som sagts i frågan om ringa oaktsamhet om den som företagit en sådan handling och friats från ansvar för vårdslöshet i trafik skulle dömas till ansvar för t ex vållande till annans död.

Denna uppfattning framföres också i brottsbalkskommentaren: »Man torde böra antaga, att oaktsamhet i 3:7 betyder en avvikelse från det helt aktsamma som är så stor, att oaktsamhet enligt detta lagrum icke föreligger i fall där handlingen skall gå straffri enligt trafikbrottslagen emedan oaktsamheten enligt en bedömning enligt denna lag är att anse som ringa.»²⁰ Motsvarande sägs gälla beträffande förhållandet emellan 1 § TBL och BrB 3:8.

Thornstedt anser, att den i brottsbalkskommentaren anförda uppfattningen medför en i sak tillfredsställande lösning, men att frågan måste anses stå öppen i avvaktan på ett uttryckligt avgörande i HD.²¹

¹⁹ SOU 1953:14 s 380 Thornstedt: Företagaransvar s 58

²⁰ BrB I s 163 f

²¹ SvJT 1970 s 63

Det förefaller emellertid som om en viss tveksamhet skulle råda i praxis när det gäller att ej ådöma ansvar för vållande till annans död i de fall då oaktsamheten varit ringa och den tilltalade friats från ansvar för vårdslöshet i trafik. En förklaring kan kanske vara, att Fredrikson framhåller, att, även om en tilltalad frias från ansvar från vårdslöshet i trafik på grund av att hans oaktsamhet varit ringa, han i förekommande fall skall fällas till ansvar jämlikt 3:7 och 3:8 BrB.²² I NJA 1968 s 317, som behandlas nedan, synes RÅ ha intagit motsatt uppfattning och ger uttryck för samma tankegångar som ovan finns framförda.

5.3.2 Praxis

I tre av de fall som behandlats ovan under ringa oaktsamhet var också frågan uppe om ansvar skulle ådömas för vållande till annans död eller vållande till kroppsskada trots att trafikovarsamheten bedömts som ringa. I intet av dessa fall har dock HD tagit ställning till frågan.

NJA 1968 s 317. L dömdes i HR jämlikt 1 § TBL och BrB 3:7. Ordföranden och två av nämndemännen var skiljaktiga. De ansåg att oaktsamheten varit ringa och ville döma enbart för vållande till annans död. HovR (tre led) bedömde L:s oaktsamhet som ringa men dömde för vållande till annans död. (En led ansåg att L ej förfarit oaktsamt och ville alltså frikänna.) HD ansåg att L ej handlat oaktsamt och frikände honom.

NJA 1970 s 258. HR (nämnden) ogillade åtalet för vårdslöshet i trafik men fällde för vållande till kroppsskada genom samma förfarande. (HR:ns ordf ville döma till ansvar för både vårdslöshet i trafik och vållande till kroppsskada.) HovR dömde för vårdslöshet i trafik och vållande till kroppsskada. HD ansåg att oaktsamheten varit ringa och lämnade åtalet utan bifall vad gällde vårdslöshet i trafik. Åtalet för vållande till kroppsskada togs (av processuella skäl) ej upp till prövning.

FFR 1974 s 225. TR bedömde oaktsamheten som ringa och drar följande slutsats: »Åtalet mot R för vårdslöshet i trafik skall därför lämnas utan bifall. I följd härav kan ej heller åtalet för vållande till annans död vinna bifall.» Också de två ledamöter som bestämde HovR:s dom ansåg att oaktsamheten varit ringa. De säger att den oaktsamhet som R visat »måste bedömas som så ringa att åtalet för vårdslöshet i trafik och vållande till annans död ej kan vinna bifall».

Genom sin dom har HovR lämnat den möjligheten för tolkning öppen, att den inte anser att all ringa vårdslöshet i trafik automatiskt leder till att inte heller ansvar skall ådömas jämlikt 3:7 BrB utan att detta gäller bara vid särskilt ringa oaktsamhet.

²² Fredrikson s 364

5.4 GROV VÅRDSLÖSHET

5.4.1 Allmänt

Bestämmelsen i 1 § andra stycket TBL om ansvar för grov vårdslöshet gäller bara en begränsad del av de brottssubjekt som omfattas av första stycket i paragrafen. Det är förare av motordrivet fordon och förare av spårvagn. Ansvar skall som synes ådömas sådan förare, som ådagalagt grov oaktsamhet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom.

Någon diskussion av vad som skall krävas för att en oaktsamhet i sådana här sammanhang skall anses vara grov har inte förts i förarbetena.

Jag skall redovisa några fall där det i praxis kommit i fråga att tillämpa stadgandet. Först drog efter att ha studerat en del av dessa fall slutsatsen, att man möjligen kunde komma fram till att följande omständigheter medförde att oaktsamheten blev grov, nämligen:

a) höggradig brist på hänsyn, t ex genom medvetet risktagande, fortsatt vådlig framfart trots inträffade olyckor eller tillbud samt

b) svår effekt av oaktsamheten, t ex vållande till annans död eller till svåra kroppsskador.²³

Först menar, att det subjektiva, bristen på hänsyn, torde bära tillmätas den största betydelsen, men att det objektiva, effekten, nog spelar den största rollen i praxis. Detta är naturligt, menar Först, emedan effekten är lättare att konstatera än graden av oaktsamhet.

Det bör i anledning av det sagda erinras om, att en svår skada inte behöver vara ett tecken på grov oaktsamhet, och att en oaktsamhet kan vara grov även om någon skada ej följt. Man kan väl säga, att depch intog den ståndpunkten när han uttalade att det för frågan om ovarsamhet i och för sig är utan betydelse huruvida någon olycka inträffat eller ej.²⁴ Att också RÅ har den uppfattningen framgår av yttrande i NJA 1956 s 293, som anföres nedan.²⁵

Stöd för Försts påstående kan hämtas ur bl a SvJT 1962 rf s 65, som redovisas nedan. En annan sida av detta är, att det inte är motiverat att ådöma fängelsestraff för en överträdelse där den skada som riskeras är ringa, ens om gärningsmannen är medveten om att han tar en stor risk.

²³ SvJT 1960 s 219 ff

²⁴ Prop 1951:30 s 267

²⁵ Detta framgår också av vad RÅ uttalat om ringa oaktsamhet i cirkulär 1951:47, citerat ovan på s 217.

5.4.2 Praxis

I flera av de fall som avgjordes innan TBL trädde i kraft är det oklart vad som föranlett domstolarna att bedöma vårdslösheten som grov. Det sägs nämligen endast, utan motivering, att föraren ådagalagt grov vårdslöshet. Hit hör NJA 1931 s 134, NJA 1935 s 506, NJA 1936 s 465, NJA 1936 B 581, och NJA 1940 s 149.

Ett av de fall som 2 § i 1934 års lag omfattade var att föraren överskridit medgiven hastighet och därvid ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar ligkiltighet för andra människors liv eller egendom. I några avgöranden har grov vårdslöshet ansetts föreligga just för att hastigheten varit för hög.

NJA 1937 s 326. HD konstaterar att S ådagalagt grov vårdslöshet genom att med den av honom förda bilen överskrida medgiven hastighet.

NJA 1948 s 510. I åtal mot K sägs bl a att han ådagalagt grov vårdslöshet genom att hålla så hög hastighet att han förlorat herraväldet över bilen. RR fällde K till ansvar för de gärningar vilka åklagaren lagt honom till last.

Också i nyare fall är det den omständigheten att föraren hållit för hög hastighet som medför att han anses ha förfarit grovt oaktsamt.

NJA 1955 s 464. I rubriken till rättsfallsreferatet sägs: »Bilförare, som under mörker färdades på huvudled, i visst fall med hänsyn bl a till den hastighet varmed han förde bilen i korsning mellan huvudleden och annan allmän väg, fälld till ansvar för grov vårdslöshet i trafik och vållande till annans död.»²⁶

HD:s majoritet (tre JustR) säger, efter att ha noterat att bilföraren, F, förde bilen med en hastighet, som säkerligen inte understeg 80 km/tim, att de vid bedömande av frågan om en så hög hastighet var försvarlig beaktade, att de båda vägar, som korsade varann var livligt trafikerade samt att vägkorsningen var svagt upplyst. Av betydelse var också att ljuset från en lastbil, som stannats norr om vägskalet föll över riksvägen och medförde, att F först på några få meters avstånd kunde upptäcka trafikanter i vägkorset på andra sidan ljusknippet. De fortsätter: »Under sådana förhållanden har, ehuru F färdades på huvudled, den hastighet varmed han förde sin bil i vägkorsningen betydligt överskridit vad trafiksäkerheten och behörig hänsyn till omständigheterna i övrigt krävde.» Ett JustR ansåg att F:s oaktsamhet inte var grov eftersom han färdades på huvudled och sett först åt den ena sedan åt den andra delen av den korsande vägen utan att upptäcka annan trafikant. Ett JustR ville fastställa HovR:s domslut. (Ansvar för grov vårdslöshet i trafik och vållande till annans död.)

²⁶ Trafik på huvudled hade absolut företrädesrätt

SvJT 1957 rf s 52. S hade, utan att tillfyllest behärska fordonet och dess köregenskaper, företagit ett körprov för att demonstrera fordonet för ett par spekulanter. HR anser att hastigheten därvid med hänsyn till omständigheterna varit för hög. HR påtalar också att fara hade kunnat uppstå för andra trafikanter på den livligt trafikerade väg där bilen framfördes och bedömer S:s oaktsamhet som grov. HovR instämmer med HR härvidlag.

NJA 1978 s 251. E åtalades för att vid förande av personbil ha ådaga-lagt grov oaktsamhet genom att på E 4 i korsningen med Råsundavägen i Solna föra fordonet mot rött ljus med en hastighet av 130 km/tim. HD anser det utrett att trafiksignalerna slog om till rött ljus när E befann sig 75–100 meter från korsningen, att E fortsatte mot och genom korsning-en med en hastighet som – även om den i detta skede var något lägre än 130 km/tim – var mycket hög samt att korsande trafik satte sig i rörelse när E passerade vägkorsningen. HD konstaterar att E grovt överträtt två trafikregler av grundläggande betydelse för trafiksäkerheten genom att dels köra ut i korsningen trots att trafiksignalerna slagit om till rött ljus långt innan han kom fram till den, dels kraftigt överskrida högsta tillåtna hastighet på platsen. HD påpekar också att korsningen är hårt trafikerad. HD gör den bedömningen att E med den hastighet han höll inte kan ha haft någon möjlighet att säkert bedöma om han skulle hinna passera kors-ningen innan korsande trafik satte sig i rörelse. Han har också säger HD, genom att hålla så hög hastighet satt sig ur stånd att avvärja kollision med plötsligt uppdykande hinder. HD:s slutsats blir att, på grund av det an-förda, E:s oaktsamhet är att bedöma som grov.

I sistnämnda fall anger HD ett par särskilt trafikfarliga beteenden. Det är uppenbarligen så, att den som betar sig på ett särskilt trafikfarligt sätt riskerar att få sin oaktsamhet bedömd som grov. Utöver vad HD nämnde i fallet ovan torde man utan vidare hit kunna hänföra också fall där en bilförare färdas på fel sida av vägbanan. Att framkalla sådana objektivt mycket farliga situationer kan alltså föranleda ansvar för grov vårdslöshet, vare sig de framkallats genom bristande uppmärksamhet eller genom med-vetet risktagande. En annan sida av detta är att domstolarna i flera fall som gällt frågan om oaktsamheten varit grov fäst avgörande vikt vid huru-vida det varit fråga om ett medvetet risktagande eller inte. Det har inte bara betytt att oaktsamheten ansetts vara grov om den handlande medve-tet tagit en viss risk utan också att det ibland setts som en förmildrande omständighet att någon sådan risk inte tagits.

I några fall ges i domarna explicita uttryck för denna uppfattning. I andra fall kan man förmoda att denna omständighet varit av avgörande betydelse, i synnerhet som gärningsbeskrivningen talar för att den tillta-

lade varit medveten om de risker han tagit. Ibland kan det vara tveksamt om en förare, även om han varit medveten om att en viss risk för trafikolycka förelegat, varit medveten om att risken varit så stor som den han tagit. Det här gäller ofta fall där domstolen klandrar vederbörande för att han inte visat tillräckligt stor uppmärksamhet, eller underlåtit att dra de slutsatser som den anser att han haft förutsättningar att göra.

I följande fall är det en kvalificerat bristande uppmärksamhet som föranleder bedömningen att vårdslösheten varit grov.

FFR 1943 s 27. (NJA 1944 B 183) En bilförare F, som skulle passera en svängbro, observerade inte i tid att bron var öppen och avspärrad med bommar utan fortsatte ned i broöppningen. HovR säger bl a, att F, genom den ouppmärksamhet han visat och för vilken han var förfallen till ansvar jämlikt 2 § och 38 § 1 mom VTS, med hänsyn såväl till F:s lokalkännedom som till beskaffenheten av de säkerhetsanordningar och varningssignaler, vilka funnits anbragta på och invid bron, måste anses ha gjort sig skyldig till grov vårdslöshet.²⁷ HovR konstaterar, att, då det inte var styrkt att F överskridit medgiven hastighet, tillämpning av 2 § i 1934 års lag inte kunde komma ifråga.

Ett nyare fall som överensstämmer med det föregående såtillvida som att omständigheterna, bl a förarens lokalkännedom, synes påkalla att förarens uppmärksamhet bör vara särskilt skärpt är

FFR 1957 s 340. Till följd av nedsatt sikt framåt (kraftigt regn, vindrutetorkarna fungerade otillfredsställande, imma på vindrutan) observerade en lastbilsförare inte i tid ljussignalerna vid en järnvägsövergång som han kände till och kolliderade därför med ett järnvägståg. En passagerare i bilen omkom. Föraren klandras för att han, trots den nedsatta sikten, underlåtit att nedbringa hastigheten samt förvissa sig om huruvida något tåg nalkades och HovR bedömer oaktsamheten som grov.

Också i följande fall är det särskilda omständigheter som föranleder att krav ställs på skärpt uppmärksamhet.

FFR 1959 s 164 (NJA 1959 B 26). I anledning av en på riksväg inträffad trafikolycka blev västra delen av körbanan blockerad. Varningsskyltar med texten »Trafikolycka» sattes upp på ömse sidor om olycksplatsen. En norrifrån kommande bilist A passerade olycksplatsen (utan att ens observera där befintliga fordon och personer) med en fart av ca 60 km/tim. HD:s majoritet (4 JustR) säger, att A:s beteende, att, ehuru han hade kännedom om den norr om olycksplatsen placerade varningsskylten och dess innebörd och han i rådande mörker inte kunde bedöma vilken trafik-

²⁷ Straffskärpning medgavs i 38 § 1 mom av 1936 års VTS vid försvårade omständigheter vid förande av motorfordon

fara som uppkommit, fortsätta färden mot olycksplatsen och förbi denna utan att nedbringa farten mer än som skett, är grovt oaktsamt. HD dömer till ansvar jämlikt 1 § andra stycket TBL. Ett JustR anser, att A väl har visat allvarlig brist på uppmärksamhet och därigenom gjort sig skyldig till vårdslöshet i trafik, men att sådana omständigheter inte ådagalagts att han kan anses förfallen till ansvar för grov vårdslöshet i trafik.

FFR 1959 s 260. På en riksväg verkställde en motorcyklist L, med överdådigt hög hastighet, omkörning av en bilkolonn i en vänsterkurva /obs vänstertrafik/ strax före en väl synlig och genom vägmärken angiven vägkorsning. Han kolliderade med en bil, som bröt sig ur kolonnen för att svänga till höger i korsningen. L skadades allvarligt. HovR konstaterar att L med överdådigt hög hastighet företagit omkörningen och därvid till den grad brustit i uppmärksamhet att han inte ens sett vägkorsningen. HovR anser att L:s färdssätt, inte minst med tanke på att han nalkades ett backkrön, medfört synnerlig risk för den övriga trafiken på riksvägen och dömer till ansvar för grov vårdslöshet i trafik.

FFR 1963 s 177. En bilförare H, hade i en kurva begränsad sikt i hög fart kört om en polisbil. I samband med omkörningen och innan han hunnit helt tillbaka på sin väghalva hade han mött en annan bil. Omkörningen fullbordades utan kollision. Därefter kom H:s bil i sladdning och hasade av vägen på höger sida, varvid bilen och ett staket skadades. HR anser, att, på grund av vad som framkommit om förhållandena på platsen för omkörningen, en bilförare som ägnat minsta tanke åt de med en på denna plats företagen omkörning förenade riskerna, klart måste ha insett, att platsen var synnerligen illa lämpad för omkörning av en bil. Genom att trots detta företa omkörning på sätt som skett hade H lämnat prov på en utomordentlig omdömeslöshet samt visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv och egendom. HR fällde därför till ansvar för grov vårdslöshet i trafik. HovR:s majoritet (tre led) säger sig i likhet med HR ha funnit att H vid tillfället ådagalagt grov oaktsamhet och gjort sig förfallen till ansvar för grov vårdslöshet i trafik. En ledamot ansåg att utredningen ej visat att H:s omkörning skett under sådana omständigheter att den kunde anses grovt vårdslös eller eljest förskylla ansvar enligt 1 § andra stycket trafikbrottslagen. HD fann ej skäl meddela prövningstillstånd.

FFR 1958 s 347. Då D försökte göra en omkörning i en kurva, kolliderade hans bil såväl med en mötande bil som med den bil han försökte köra om. En person dödades och två skadades svårt varjämte betydande materiella skador uppstod. — Det rädde skymning. D hade inte fri sikt över erforderlig sträcka av framförliggande vägbana. HR anser att ett skyddsräcke som fanns i kurvan måste ha skymt i vart fall så stor del av en i kurvan kommande bil att ett tänt parkeringsljus inte kunnat iakttä-

gas. Därest ett annalkande fordon haft låg höjd vore det över huvud taget tveklaktigt om det kunnat observeras av D. För övrigt måste D, säger HR, ha varit medveten om att den fallande skymningen gjorde det svårt att mot bakgrunden av den trädbevuxna slänten på vägens norra sida upptäcka ett fordon som ej helt doldes av raket. HR anser att D vid dessa förhållanden genom att företa omkörning brustit i tillbörlig omsorg och varsamhet. Oaksamheten var i och för sig av allvarlig beskaffenhet, fortsätter HR, och härtill kom att vägen på platsen hade förhållandevis ringa bredd och att vägbanan inte var i bästa skick. Trafiken på vägen var mycket tät och mötande fordon måste därför ständigt förväntas. Detta gällde inte minst vid olyckstillfället, nyårsaftonen 1956. Betydande trafikinskränkningar skulle inträda några timmar efter kollisionen. HR dömer till ansvar för bl a grov vårdslöshet i trafik.

D hade invänt att han icke iakttog annat mötande fordon än en bil som på 200–250 meters avstånd framfördes med tänt parkeringsljus. Han påbörjade därför omkörningen och upptäckte då plötsligt den mötande bil, med vilken han sedan kolliderade, 20–25 meter framför honom. HovR sätter tilltro till denna invändning. HovR anser vidare att utredningen i målet inte gav vid handen att den plats där sammanstötningen skett, i och för sig var olämplig för omkörning i den riktning D färdades. HovR framhåller vidare, att även om det inte kan hållas för visst, att, sett från D:s bil, den mötande bilen skulle ha varit synlig genom hela kurvan om den haft parkeringsbelysning tänd – som försiktigheten närmast bort föränleda – det dock får antagas att D i sådant fall kunnat, åtminstone vid något fall, i den långsträckta kurvan uppmärksamma den mötande bilen i så god tid att han kunnat avstå från omkörning. »Vid nu angivna förhållande», säger HovR, »och då utredningen inte ger belägg för att D medvetet tagit risker eller eljest visat hänsynslöshet, inskränker sig vad i målet kan föras honom till last till en felbedömning, i det att D, trots den till följd av skymningen mindre goda sikten, ansett sig kunna räkna med att vägen vore fri för omkörning.» HovR bedömde därför icke oaksamheten som grov.

FFR 1958 s 388. Under färd på Hamngatan i Stockholm omkring kl 1 på natten korsade bilisten S Regeringsgatan med en fart av ca 55 km/tim trots att trafiksignalerna visade rött sken och en bil var på väg ut i korsningen på Regeringsgatan. S var på dåligt humör under färden och hade innan den här händelsen inträffade ilsknat till ytterligare. HovR fann det inte kunna hållas för visst att S, på grund av sitt sinnestillstånd, observerat vare sig att trafiksignalerna visade rött eller att ett fordon var på väg ut i vägkorsningen. HovR säger sig särskilt med hänsyn således till att S

inte anses ha medvetet tagit risker och visat hänsynslöshet i trafiken, inte kunna bedöma S:s oaktsamhet som grov.

FFR 1962 s 359. Bilisten O, som kommit i dispyt med en fotgängare J, fattade tag i dennes slips och satte bilen i rörelse med påföljd att J tvingades springa intill bilen ca 10–15 m, varefter han föll omkull på vägen.

HR: Även om det ej kan anses, att O visat uppenbar likgiltighet för J:s liv har dock O:s förfarande inneburit stora risker för att J skulle komma till skada. O har i vart fall ådagalagt grov oaktsamhet vid förande av bil, och han är därför förvunnen till ansvar för grov vårdslöshet i trafik. HovR fann ej skäl göra ändring i HR:s dom.

SwJT 1964 rf s 62. F körde, förföljd av en polisbil, på fel sida om åtminstone en trafikdelare och på olika parkvägar i en park, över och även på gångbanor, och genom en för fotgängare avsedd ca 6 meter lång tunnel vid en T-banestation. HovR ansåg att F under färden, särskilt vid körningen genom tunneln, ådagalagt grov oaktsamhet.

NJA 1956 s 293. V körde lastbil. Vid åtskilliga tillfällen under färden utsatte han andra trafikanter för fara. Han vinglade från den ena sidan av vägen till den andra och var på fel sida av vägen före ett backkrön. Sedan var han nära att köra på två personer. Inne i en stad körde han med mycket hög hastighet och på fel sida av körbanan samt tvingade därvid en mötande bilist att föra sitt fordon upp på trottoaren. HR bedömde detta färdssätt som grovt vårdslöst. HovR (två led.) ansåg att det inte varit grovt oaktsamt. Två ledamöter fann ej skäl göra ändring i HR:s dom. HD fastställde HR:s dom.

FFR 1961 s 171. (NJA 1961 C 238) E framförde en bil med vetskap om att handbromsen ej fungerade och att fotbromsen var dålig. Ett barn påkördes och dödades. RR ansåg att E ådagalagt grov vårdslöshet. HovR gjorde ingen ändring i RR:s dom. HD meddelade ej prövningstillstånd.

Det är givetvis ingen ursäkt för vårdslöst bilförande att vederbörande varit påverkad av alkohol. Den som under sådana omständigheter företar åtgärder av speciellt trafikfarligt slag anses också ha förfarit grovt oaktsamt.

FFR 1963 s 312. Under pågående antabusbehandling drack L en mindre kvantitet sprit och förde därefter i omtöcknat tillstånd en tung lastbil på en livligt trafikerad väg. L hade av läkare varnats för att förtäring av alkohol även av liten koncentration och i ringa mängd kunde vid medicineringsmed antabus få svåra följder för honom. L förde tidvis bilen på fel sida av vägbanan och höll därvid på att kollidera med mötande fordon. Småningom körde han av vägen och mot ett par träd. HR säger att L:s alkoholförtäring varit oförsvarlig. Rätten konstaterar att L uppenbarligen saknat nödiga förutsättningar att köra bilen på ett betryggande sätt och

att han utsatt andra trafikanter för påtaglig fara. HR anser förty att L:s oaktsamhet inte kan betraktas annorlunda än som grov.

NJA 1968 s 471. (Vänstertrafik) P förde en personbil på motorväg och var därvid så påverkad av starka drycker att det kunde antagas att han inte på betryggande sätt kunde framföra fordonet. P åtalades för att han hade ådagalagt grov oaktsamhet och visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom genom att vara ouppmärksam på framförvarande körbanor och underlåta att på motorvägen med dess livliga trafik föra sitt fordon på den vänstra körbanan i körriktningen. Det ledde till att han, efter att ha fört sitt fordon in på den mellan de skilda körbanorna befintliga mittremsan och där på en sträcka av 975 meter nedkört 9 stolpar och markeringskäppar, kört in på den högra körbanan i körriktningen räknat som var avsedd för trafik i motsatt riktning och där med en hastighet av ca 75 km/tim färdats 6 750 meter. Fara för omfattande trafikolycka förekom vid två skilda tillfällen. P sammanstötte slutligen med en mötande personbil varvid en person avled.

HD anser att ruset var patologiskt men att P varit så medveten om sitt handlande att han haft uppsåt att föra bilen. HD:s slutsats blir att P genom sitt handlande under körningen får anses ha gjort sig skyldig till sådan grov oaktsamhet som åtalet avser.

En annan fråga är om det i sig är en försvärande omständighet, att den som betar sig oaktsamt i trafiken är alkoholpåverkad. Den bedömningen gjorde uppenbarligen HD i följande fall. Man kan knappast av detta fall dra slutsatsen att varje oaktsamhet av en bilförare som förtärt alkohol före färden därigenom kommer att bedömas som grov.

NJA 1957 s 513. Efter spritförtäring körde L en bil, där han låtit sex personer ta plats. L körde igenom ett broräcke och bilen hamnade i vattnet. Fyra av passagerarna omkom. Det lades L till last bl a att han kört med alltför hög hastighet och att han varit ouppmärksam med avseende på den framförvarande vägbanan. L åtalades också för rattonykterhet men talan ogillades i denna del i RR, vars dom härvidlag vann laga kraft. RR: Genom att i sitt spritpåverkade tillstånd föra bilen med för hög fart och vara ouppmärksam har L ådagalagt grov oaktsamhet och uppenbar likgiltighet för andra människors liv och egendom. Med hänsyn till omständigheterna finner RR den trafikovarsamhet varom L sålunda övertygats vara att anse såsom grov vårdslöshet i trafik. HovR gillade RR:s dom bl a i vad avsåg brottsrubricering. HD: Lika med domstolarna finner KM utrett, att L fört bilen med oförsvarligt hög fart och varit ouppmärksam med avseende å den framförvarande vägbanan. Det måste härvid läggas L till last såsom en försvärande omständighet, att det var efter betydande spritförtäring som han, med sex passagerare i bilen, förde denna på sätt

som skedde. L har förty — gjort sig skyldig till grov vårdslöshet i trafik.

I *SwJT 1962 rf s 65* medförde ett medvetet risktagande inte att oaktsamheten bedömdes som grov, i första hand tydligen för att ingen olycka hade inträffat. T företog omkörning av en lastbil strax före ett backkrön med skymd sikt. HR, som noterar att T var väl förtrogen med förhållandena på platsen, anser att T medvetet tagit en avsevärd risk och att oaktsamheten därför måste bedömas som grov. HovR anser att omkörningen innefattat en betydande fara för kollision med mötande fordon och att T måste antas ha varit medveten om risken. »Särskilt med hänsyn till att T:s körning icke lett till någon trafikolycka kan emellertid övertygande utredning icke anses förebragt om att vårdslösheten varit av sådan beskaffenhet att den bör medföra frihetsstraff.» HovR dömde därför jämlikt 1 § första stycket TBL.

Den som medvetet utsätter sina medtrafikanter för risker kan därigenom dokumentera sin likgiltighet för andras liv och egendom. För att falla under den strängare straffskalan i andra stycket skall det dock vara fråga om en uppenbar likgiltighet. Vad man kan undra över är om det är möjligt att visa uppenbar likgiltighet för annans liv och egendom utan att detta samtidigt innefattar att man medvetet utsätter annan för stora risker för skada på liv och egendom. Det är måhända möjligt att genom bristande uppmärksamhet eller annan underlåtenhet försätta sig i en situation där man inte är medveten om de risker man tar. Jag har svårt att tänka mig att det i sådana fall inte skulle gå att tillämpa andra stycket i 1 § även om den här nämnda straffskärpningsgrunden inte fanns där. Jag ifrågasätter alltså om den inte skulle kunna utgå. I fallet FFR 1961 s 171 ovan konstaterar HR som en bekräftelse på denna syn, att även om det inte kan anses att O visat uppenbar likgiltighet för J:s liv så har dock O:s förfarande inneburit stora risker för att J skulle komma till skada och O i vart fall ådagalagt grov oaktsamhet vid förande av bil. I likaledes ovan redovisade NJA 1957 s 513 säger RR att L ådagalagt grov oaktsamhet och uppenbar likgiltighet för andra människors liv och egendom. Jag tvivlar också på att det inte skulle dömts för grov vårdslöshet i trafik i nedanstående fall om det här särskilda momentet inte funnits angivet i bestämmelsen. Det har bara följt med från bestämmelser i äldre rätt, närmast 2 § i 1934 års lag, där det ju för övrigt var begränsat till att omfatta endast förare som gjort sig skyldig till onykterhet i trafik eller överskridit medgiven hastighet. Det kan vidare i sammanhanget observeras att en straffskärpningsbestämmelse för den som ådagalagt grov oaktsamhet eller uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom första gången intogs i § 31 i 1916 års automobilförfordning. Den avsåg förare

som överträtt de särskilda föreskrifterna om aktsamhet i § 16 mom 5. Bland dessa ingick också bestämmelsen om åligganden vid trafikolycka. För sådana fall passar det här uttrycket utmärkt.

NJA 1959 s 63. O körde med ringa hastighet bil på en skogsväg. Polis-
mannen A som befann sig på skogsvägen gav stopptecken när bilen be-
fann sig ett 10-tal meter från honom, omedelbart intill den plats där
skogsvägen mynnade ut i allmän väg. Mellan bilen och A låg vid vänstra
vägkanten, i bilens färdriktning räknat, en sten. När denna skulle passeras
frikopplade O med ettans växel ilagd. Sedan bilen passerat stenen och
var 2—3 meter från A släppte O kopplingspedalen samtidigt som han gav
gas. Bilen ryckte därvid häftigt till framåt. När bilen var nära A hoppade
denne upp i luften och hamnade på bilens vänstra stänkskärm och motor-
huv. Med A sålunda liggande körde O upp bilen till höger på den allmän-
na vägen, där A sedan han fått båda fötterna på marken föll i ett dike.

HR anser att O vid förandet av bilen visat uppenbar likgiltighet för
människoliv och dömde därför till ansvar för bl a grov vårdslöshet i trafik.
Medpassageraren C dömdes för bl a medhjälp till detta brott. HovR fast-
ställde HR:s dom i denna del och HD fastställde HovR:s domslut i samma
del.

FFR 1964 s 226. Sedan en polis hejdat en personbil gick han fram till
bilen och öppnade dess högra framdörr. Medan han stod med ena foten i
dörröppningen och med ena handen i grepp i dörröppningens överkant
körde bilföraren P under acceleration framåt en sträcka av 25 m. RR:
Genom att föra bilen under angivna förhållanden har P visat uppenbar
likgiltighet för annans liv och förty gjort sig skyldig till grov vårdslöshet
i trafik. HovR gjorde ej ändring i RR:s dom.

6 Hindrande och störande av trafiken

1 § TBL kompletteras med bestämmelser i 2 § om sådant hindrande och störande av trafiken på väg som inte kan bedömas som vårdslöshet i trafik. Genom 2 § sanktioneras i första hand föreskriften i 5 § första stycket andra punkten VTK. Där sägs, att vägtrafikanter skall uppträda så, att han ej onödigtvis hindrar eller stör trafiken. Andra föreskrifter av hithörande slag är de särskilda reglerna om stannande och parkering i t ex 70 och 74 §§ VTK.

Ansvar enligt 2 § kommer i fråga endast om den gärning det gäller har hindrat trafiken på väg. Depch uttalade i samband med ändringarna i TBL år 1972 att det var det begränsade utrymmet på väg, som motiverade bestämmelsen i 2 § och att något behov av en sådan bestämmelse därför inte torde finnas för trafiken i terräng.¹

De brottssubjekt som omfattas är vägtrafikanter och förare av spårvagn.

Innebörden av de inskränkande rekvisiten »onödigtvis» och »i väsentlig mån» har inte förklarats närmare i lagförarbetena.

¹Fredrikson anser att »onödigtvis» torde böra tolkas såsom innebärande att den åtgärd som inneburit hinder och störning inte skall ha varit påkallad av trafikförhållandena eller eljest rimligen kunnat ursäktas.²

RÅ kommenterar bestämmelsen i en revisionsinläga i fallet NJA 1960 s 283 som är anført ovan under ringa oaktsamhet. En bilförare H som sökt hindra en bakomvarande bilist från att köra om genom att svänga in sitt fordon mot mitten av vägbanan åtalades där för vårdslöshet i trafik. Han friades i HR, som visserligen ansåg att föraren ådagalagt oaktsamhet men att denna varit ringa. HovR fastställde HR:s dom.

RÅ ansåg det från trafiksäkerhetssynpunkt vara olyckligt om H:s förfarande inte skulle föranleda ansvar för vårdslöshet i trafik, och fortsätter: »Skulle domen stå fast, torde det i framtiden endast i undantagsfall bli möjligt att inskrida mot en bilist, som medvetet söker hindra omkörning och därigenom framkallar trafikfara.» HD dömde föraren för vårdslöshet i trafik. RÅ:s yttrande kan ses som ett uttryck för, att utrymmet är

¹ prop 1972:137 s 17

² Fredrikson s 375

mycket begränsat, när det gäller att beivra fall av den typ, som avses i 2 §, när de inte kan bedömas efter 1 §.³

³ Av 35 975 domar, strafförelägganden och ordningsbot avseende TBL år 1976 gällde 49 st 2 § TBL. 11 st av dessa var domar. (Rättsstatistisk Årsbok 1977, tab. 3.4.14.)

7 Konkurrens

Det framgår av 167 § 1 st VTK att straff inte skall ådömas enligt kungörelsen för gärning som är belagd med straff enligt BrB eller TBL.

Detta utesluter givetvis inte, att när straff skall utmätas jämlikt 1 eller 2 §§ TBL också VTK (eller TTK eller annan trafikförfattning) kan tillämpas för någon överträdelse som inte har med t ex den ådagalagda oaktsamheten att göra. Andra fall av olikartad brottskonkurrens kan föreligga i förhållande till övriga paragrafer i TBL. Vissa åklagare har tydligen varit benägna att låta vårdslöshet som begåtts i samband med trafikonykterhetsbrott konsumeras av detta. RÅ säger emellertid att olikartad brottskonkurrens enligt hans mening regelmässigt föreligger mellan vårdslöshet i trafik och brott enligt 4 § TBL.¹ Utrymmet för att, på grund av konsumtion, inte åtala för vårdslöshet i trafik, som sker i samband med brott enligt 4 § TBL anser RÅ därför vara synnerligen begränsat.

Det kan också nämnas att depch inte hade någon invändning att göra mot trafikförfattningssakkunnigas åsikt att 1 § skulle tillämpas i brottskonkurrens inte bara med bestämmelsen om vållande till annans död utan också med trafikonykterhetsbrotten.²

Att brottskonkurrens föreligger mellan 1 § TBL och 3:7 och 3:8 BrB har framgått av vad som ovan anförts under rubriken ringa oaktsamhet och vållande till annans död eller vållande till kroppsskada eller sjukdom. Andra fall som innehåller konkurrensfrågor redovisas nedan.

SVJT 1955 rf s 53. B körde med sin bil på en annan bil som stod parkerad på vägens vänstra sida i den riktning B körde. Han åtalades 1. för att ha brustit i omsorg och varsamhet genom att dels föra bilen trots att den saknade funktionsdugliga bromsar dels genom att trots detta köra för nära en framförvarande bil varvid han inte i tid observerade den parkerade bilen utan kolliderade med denna, 2. för att ha fört bilen trots att han saknade körkort, 3. för att bilens fotbroms var oduglig och handbromsen otillfredsställande. (B hade märkt att fotbromsen inte fungerade tillfredsställande) och 4. för att namnskylt saknades på bilen. HR dömde B jämlikt 1 § första stycket TBL, jämfört med 3 § 1 mom b) och 45

¹ RÅ-nytt 1979-02-28 nr 5. Åtalspraxis för vårdslöshet i trafik i samband med trafikonykterhetsbrott

² SOU 1948:34 s 286 f och prop 1951:30 s 261

§ 1 mom fjärde stycket VTF³ för vårdslöshet i trafik, vidare, enligt särskilda lagrum, varvid också SL 4:1 och 4:2 åberopades, för olovlig körning och för att namnskylt saknats på bilen, till 20 dagsböter om 5 kronor.

HR anförde, att särskilt straff inte borde ådömas, för det att bilen brukats oaktat att bromsarna inte var funktionsdugliga. HovR ansåg, att B var förfallen till ansvar enligt de lagrum som HR åberopat men ändrade i betraktande av de föreliggande omständigheterna straffet till 40 dagsböter om 5 kr.

Någon invändning mot HR:s dom synes knappast kunna göras. Brukandet av bilen trots att dess bromsar var funktionsdugliga var ett led i den oaktsamhet som åklagaren lagt B till last varför särskilt straff enligt VTF inte skall ådömas härför. Att bilen inte var försedd med namnskylt var däremot en helt fristående förseelse.

Följande fall hör till samma kategori.

NJA 1955 s 549. H, som var spritpåverkad, framförde sin bil på en väg som var avstängd för genomgående trafik i den riktning H färdades. Han underlät att hålla till vänster vid ett möte på denna väg med en lastbil, varvid fordonen kolliderade och skadades. H dömdes för vårdslöshet i trafik jämlikt 1 § första stycket TBL och för förande av fordon i förbjuden färdriktning jämlikt 61 § 1 mom och 68 § första stycket VTF (numera 147 § andra stycket 2 och 164 § 10. VTK).

I *FFR 1962 s 332* dömdes en bilpassagerare, som kastade ut en flaska, som träffade en person i huvudet, till ansvar jämlikt 1 § första stycket TBL.

I följande fall, där en passagerare handlade grovt oaktsamt, dömdes emellertid inte för grov vårdslöshet i trafik utan för framkallande av fara för annan jämlikt 3:9 BrB.

NJA 1969 s 233. En värnpliktig, O, som färdades på militär lastbils flak, avlossade några lösa skott i samband med att en personbil fördd av C började köra om lastbilen. HovR anser att O:s skottlossning lätteligen kunnat påverka C på sådant sätt, att bilen förts av vägen, varvid såväl förare som passagerare kunnat komma att tillfogas svår kroppsskada. O, som inte förvissat sig om att andra trafikanter inte befunnit sig på motorvägen i närheten av lastbilen, måste, enligt HovR, ha insett hur en skottlossning från lastbilen kunnat skrämma andra vägtrafikanter. O döms till

³ Enligt 3 § 1 mom b) VTF skulle bil vara försedd med effektiv bromsutrustning. Enligt 45 § 1 mom fjärde stycket skulle, då fordon fördes efter annat fordon, avståndet till det framförvarande fordonet avpassas så, att fara för påkörning inte förelåg om detta fordon stannades eller dess hastighet minskades.

ansvar jämlikt 3:9 BrB för att av grov oaktsamhet ha framkallat fara för annan. HD fann ej skäl att meddela prövningstillstånd varför HovR:s dom stod fast.

Allmänfarlig vårdslöshet har ansetts inte konsumera vårdslöshet i trafik.

NJA 1958 s 90. En personbil förd av V sammanstötte vid en järnvägsövergång med ett rälsbusståg bestående av två bussar fört av M. Bommarna var på grund av försummelse av järnvägsfunktionär inte fälllda. Bilen blev helt förstörd och den främre bussen skadades. V och tre barn som medföljde som passagerare i hans bil erhöill skador.

HR klandrar V, för att han, som fört sin bil in i korsningen med en fart av ca 30 km/tim fast han var medveten om att sikten delvis var synnerligen dålig, inte hållit tillräckligt låg hastighet. Genom syn på platsen hade HR konstaterat, att en förare, för att kunna iaktta den lagstadgade skyldigheten att genom uppmärksamhet på järnvägen förvissa sig om huruvida tåg nalkats, måste intill korsningen hålla krypfart. HR anser att V därutinnan uppenbarligen felat. HR fäller V till ansvar för allmänfarlig vårdslöshet jämlikt 19:5 SL. HovR gillade HR:s bedömning och fastställde dess domslut. HD (3 JustR) hade emellertid en annan bedömning och ansåg att V genom sitt körsätt inte framkallat fara för sådan ofärd som avsågs i 19:5 SL. HD ansåg att V gjort sig skyldig till vårdslöshet i trafik. Två JustR hade avvikande mening. Lika med majoriteten fann de att V gjort sig skyldig till vårdslöshet i trafik. De ansåg vidare att V genom sin oaktsamhet tillika måste anses ha framkallat fara för tågolycka, varför han jämväl var förfallen till ansvar för allmänfarlig vårdslöshet.

De två dissidenterna ansåg alltså att brottskonkurrens förelåg mellan vårdslöshet i trafik och allmänfarlig vårdslöshet.

SvJT 1962 rf s 59. Lastbilsföraren J åtalades för att han vid en oövakad järnvägsövergång grovt brustit i varsamhet genom att med lastbilen passera korsningen trots att han strax dessförinnan iakttagit, att en rälsbuss nalkades korsningen på cirka 100 meters avstånd. HR fann det styrkt att J gjort sig skyldig till vårdslöshet i trafik genom att inte stanna fordonet före korsningen och låta rälsbussen passera och dömde till ansvar jämlikt 1 § första stycket TBL. (75 dagsböter à 7 kr.) HovR (tre ledamöter) ansåg emellertid att kollisionsrisken varit stor och, dels på grund härav samt med hänsyn till att rälsbussen nalkades korsningen med betydande hastighet och övriga omständigheter i målet, att J genom sin ovarsamhet framkallat fara för sådan ofärd som avsågs i 19:3 SL (allmänfarlig ödeläggelse). HovR dömde till ansvar jämlikt 1 § första stycket TBL och 19:5 SL för vårdslöshet i trafik och allmänfarlig vårdslöshet, till samma bötesstraff som ådömts i HR.

Den ledamot som var skiljaktig ansåg att J inte framkallat fara för sådan ofärd som avsågs i SL 19:5.

Slutligen ett avgörande som torde vara en illustration av subsidiaritet.

SvJT 1968 rf s 58. Bilföraren S körde med avsikt bakifrån på en personbil så att den erhöll skador. RR ansåg att enär S:s handlande skett avsiktligt och inte av oaktsamhet så borde ansvar för vårdslöshet i trafik inte komma ifråga men väl för skadegörelse.



Omnämnda rättsfall

NJA	1931 s 134	231	NJA	1959 s 63	216, 239
	1931 s 138	177, 184		1959 s 558	208
	1934 s 81	179		1959 s 612	196, 203
	1934 s 616	180		1960 s 18	213
	1935 s 354	179		1960 s 202	196, 203
	1935 s 506	183, 231		1960 s 283	227, 240
	1936 s 69	180		1960 s 292	224
	1936 s 203	191		1960 s 299	208
	1936 s 465	231		1960 s 430	143, 214
	1936 B 581	231		1960 s 660	213
	1937 s 326	231		1961 s 352	180
	1940 s 149	231		1961 s 507	143
	1940 s 230	178, 185		1961 s 596	143
	1944 s 307	178, 180, 185		1963 s 290	208
	1946 s 462	170		1963 s 550	210
	1947 s 253	181		1964 s 136	209
	1948 s 510	231		1964 s 279	196, 203
	1949 s 195	178, 186		1965 s 404	196, 204
	1949 s 817	161		1967 s 211	187
	1950 C 53	180		1967 s 409	143
	1951 s 314	181		1968 s 139	196, 204
	1955 s 26	208		1968 s 145	208, 215
	1955 s 102	208		1968 s 217	196, 205
	1955 s 418	196, 202		1968 s 317	224, 229
	1955 s 423	162		1968 s 471	237
	1955 s 464	231		1968 s 581	183
	1955 s 549	243		1969 s 233	243
	1956 s 293	230, 236		1970 s 258	213, 225, 229
	1956 s 639	200		1971 s 204	208
	1956 s 688	205		1971 s 261	208
	1957 s 129	196, 202		1973 s 449 I	214
	1957 s 139	210		1973 s 449 II	214
	1957 s 513	237		1973 B 11	182
	1957 s 631	207		1974 s 562 I	211
	1958 s 39	182		1974 s 562 II	212
	1958 s 90	201, 244		1976 s 161	208
	1958 s 239	206		1977 s 468	210
	1958 s 461	202		1978 s 251	232
	1958 s 508	207		1978 s 458	183
	1958 s 567	206			

SvJT	1925 rf s 40	156
	1932 rf s 78	177
	1938 rf s 37	170
	1939 rf s 48	170
	1940 rf s 44	157
	1942 rf s 34	158
	1942 rf s 88	170
	1947 rf s 30	181
	1950 s 967	163
	1953 rf s 27	227
	1953 rf s 68	186
	1954 rf s 14	216
	1954 rf s 18	205
	1954 rf s 21	208
	1955 rf s 4	200
	1955 rf s 43	208
	1955 rf s 53	242
	1955 rf s 61	208
	1956 rf s 7	208
	1956 rf s 24	182
	1956 rf s 66	213
	1957 rf s 6	208
	1957 rf s 52	232
	1957 rf s 63	208
	1958 rf s 47	216
	1959 rf s 7	192
	1961 rf s 61	216
	1961 rf s 83	197
	1962 rf s 29	179, 186
	1962 rf s 57	227
	1962 rf s 59	201, 244
	1962 rf s 65	230, 238
	1963 rf s 14	208
	1963 rf s 50	224
	1963 rf s 59	193, 198
	1964 rf s 36	192
	1964 rf s 49	208
	1964 rf s 62	236
	1967 rf s 2	182
	1968 rf s 33 I	178
	1968 rf s 33 II	178
	1968 rf s 52	215
	1968 rf s 58	245
	1968 rf s 75	215
	1969 rf s 10	226
	1972 rf s 4	181
	1974 rf s 33	180, 216
	1978 rf s 9	209

FFR	1943 s 27	233
	1948 s 296	170
	1955 s 229	182
	1957 s 340	233
	1958 s 347	234
	1958 s 388	235
	1959 s 164	233
	1959 s 260	234
	1959 s 303	171
	1961 s 171	236
	1962 s 332	171, 243
	1962 s 359	236
	1963 s 177	234
	1963 s 312	236
	1963 s 345	187
	1964 s 226	239
	1970 s 213	225
	1971 s 161	223
	1974 s 225	226, 229

Boken ger en historisk översikt över viktiga delar av vägtrafiklagstiftningen med tyngdpunkten förlagd till de regler, som rör frågan om vad som är vårdslöshet i trafik. Den behandlar vidare ingående innehållet i nu gällande bestämmelser om vårdslöshet i trafik.

Författaren ger en samlad redovisning av argument, som framförts i skilda vägtrafikfrågor under årens lopp. Därigenom speglas den ständigt pågående konflikten mellan förare av motorfordon och övriga trafikanter, om rätten att färdas på gator och vägar. Man kan bl a notera, att frågan om fordonens hastighet alltid väckt debatt och att inläggen haft praktiskt taget oförändrat innehåll genom årtiondena.

Olle Hoflund

Vårdslöshet i trafik

**Historisk utveckling
Lagkommentar**



Som helt unikt måste det betraktas, att författaren i flera sammanhang citerar vad som under årens lopp sagts i riksdagen av mer eller mindre berömda ledamöter. Vi får på så sätt ta del av både livfulla beskrivningar från det samhälle som var och av fantasifulla visioner om det som skulle komma.

Allt detta gör boken till en både lärorik och roande läsning inte bara för jurister, samhällsvetare och politiker utan för envar av oss.

Olle Hoflund är professor i straffrätt vid Stockholms u

ISBN 91-1-797451-8

