

*Olle Hoflund*

**trafik**  
*sätte*  
**brootts**  
*upplagan*  
**lagen**

*Juristförlaget*

EX LIBRIS



Juristförlaget

Denna digitala version av verket är nedladdad från [juridikbok.se](http://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>





OLLE HOFLUND

# TRAFIKBROTTSLAGEN

SJÄTTE OMARBETADE UPPLAGAN

JURISTFÖRLAGET

© Olle Hoflund och Juristförlaget  
Stockholm 1995  
ISBN 91-7598-722-8  
Gotab 13949, Stockholm 1995

# Förord till sjätte omarbetade upplagan.

Sedan den förra upplagan utkom i januari 1994 har trafikbrottslagens 1 § fått ny lydelse. Vidare har bestämmelserna i brottsbalken 1:2 om det subjektiva rekvisitet och 23:4 om medverkan reviderats på ett sätt som fått betydelse också för trafikbrotten. Vad gäller 1:2 första stycket bör dock observeras att dess nya lydelse fram till den 1 juli 1999 skall tillämpas inom specialstraffrätten endast på straffbestämmelser som har trätt i kraft eller ändrats efter utgången av juni månad 1994.

Flera av de föreskrifter som styr påföljdsbestämningen har också ändrats.

Du bör observera att frågan om nya bestämmelser för trafiknykterhetsbrott av någon som varit påverkad av annat medel än alkohol övervägs inom justitiedepartementet, liksom att en EU-anpassning kommer att göras av körkortsreglerna.

Vad gäller praxis har en hel del nya fall tillkommit. Som en konsekvens av de ändringar som har gjorts i 1 § första stycket har nästan alla fall om vårdslöshet i trafik som jag har redovisat i tidigare upplagor utmönstrats.

Jag vill göra dig uppmärksam på att åtskilliga motivuttalanden står att finna i avsnittet Historik.

Stockholm i juni 1995

*Olle Hoflund*

Min far Olle Hoflund avled i slutet av juni 1995. Vid den tidpunkten hade manuskriptet till denna upplaga inlämnats till förlaget. Min insats inskränker sig till att jag läst korrekturet. – Om min juridiska bakgrund kan nämnas att jag tog jur.kand.-examen 1982 samt förordnades till hovrättsassessor i Svea hovrätt 1991. Jag är numera verksam som bolagsjurist i ett börsnoterat företag.

Stockholm i augusti 1995

*Dan 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                                   |
| DsJu   | Departementspromemoria, Justitiedepartementet       |
| DsK    | Departementspromemoria, Kommunikationsdepartementet |
| FK     | Första kammaren(s)                                  |
| FFR    | Försäkringsjuridiska föreningens rättsfallssamling  |
| FLU    | Första lagutskottet(s)                              |
| HD     | Högsta domstolen                                    |
| HovR   | Hovrätt(en)                                         |
| HR     | Häradsrätt(en)                                      |
| JO     | Justitieombudsmannen                                |
| JuU    | Justitieutskottet(s)                                |
| JustR  | Justitieråd(et)                                     |
| KKF    | Körkortsförordningen                                |
| KKL    | Körkortslagen                                       |
| LU     | Lagutskottet(s)                                     |
| MFF    | Motorfordonsförordning(en)                          |
| MO     | Militieombudsmannen                                 |
| NJA    | Nytt juridiskt arkiv, avd I                         |
| NTfK   | Nordisk Tidsskrift for Kriminalvidenskab            |
| NU     | Nordisk Udredningsserie                             |
| Prop   | Proposition                                         |
| RH     | Rättsfall från hovrätterna                          |
| RR     | Rådhusrätt(en)                                      |
| RÅ     | Riksåklagaren                                       |
| SL     | Strafflagen 1864                                    |
| SFS    | Svensk författningssamling                          |
| SOU    | Statens offentliga utredningar                      |
| SvJT   | Svensk Juristtidning                                |
| TBL    | Trafikbrottslagen                                   |
| TFS    | 1944 års trafikförfattningssakkunniga               |
| TfSA   | Tidskrift för Sveriges Advokatsamfund               |
| TLU    | Tredje lagutskottet(s)                              |
| TTK    | Terrängtrafikkungörelsen                            |
| TU     | Trafikutskottet(s)                                  |
| Utl    | Utlåtande                                           |
| VTF    | Vägtrafikförordning(en)                             |
| VTK    | Vägtrafikkungörelse(n)                              |

# Innehåll

|                                                                                                                                                                                                                              |          |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| <b>Förord .....</b>                                                                                                                                                                                                          | <b>3</b> |
| <b>Förkortningar .....</b>                                                                                                                                                                                                   | <b>4</b> |
| <b>1 Historik .....</b>                                                                                                                                                                                                      | <b>9</b> |
| 1.1 Huvuddragen av den straffrättsliga vägtrafiklagstiftningen fram till ikraftträdandet av lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen) den 1 januari 1952 .....                                    | 9        |
| 1.2 Lagändringar i trafikbrottslagen och ej genomförda förslag till sådana efter ikraftträdandet 1952 .....                                                                                                                  | 16       |
| 1.2.1 1 §. Vårdslöshet och grov vårdslöshet i trafik.....                                                                                                                                                                    | 16       |
| 1.2.1.1 Straffskalorna justeras 1966 efter förslag av trafikmålskommittén. Kommitténs förslag att kriminaliseringen skulle gälla endast den som i väsentlig mån brustit i aktsamhet ledde inte till någon lagstiftning ..... | 16       |
| 1.2.1.2 Lagändring 1972 medför att 1 § kommer att gälla också vid förande av motordrivet fordon annorstädes än på väg .....                                                                                                  | 17       |
| 1.2.1.3 Lagändring 1975 medför att 1 § kommer att gälla också vid förande av spårvagn.....                                                                                                                                   | 17       |
| 1.2.1.4 RÅ föreslår 1984 att 1 § skall avse endast den som i väsentlig mån brustit i aktsamhet .....                                                                                                                         | 17       |
| 1.2.1.5 Åklagarutredningen föreslår 1992 att 1 § skall avse endast den som i väsentlig mån brustit i aktsamhet .....                                                                                                         | 18       |
| 1.2.1.6 1 § ändras dels så att den från och med den 1 januari 1995 gäller endast den som i väsentlig mån brustit i aktsamhet dels så att straffet skall utmätas i dagsböter.....                                             | 18       |
| 1.2.2 2 §. Hindrande eller störande av trafiken på väg.....                                                                                                                                                                  | 18       |
| 1.2.2.1 Lagändring 1975 medför att 2 § kommer att gälla också vid förande av spårvagn.....                                                                                                                                   | 18       |
| 1.2.3 3 §. Olovlig körning m m .....                                                                                                                                                                                         | 18       |
| 1.2.3.1 Ökade möjligheter 1958 att döma till fängelse .....                                                                                                                                                                  | 18       |
| 1.2.3.2 Genom lagändringar 1972, 1975 och 1978 utsträcker kriminaliseringen till att omfatta inte bara körkortspliktiga fordon utan också traktor, spårvagn och motorredskap .....                                           | 18       |
| 1.2.3.3 Genom ändringar i körkortslagen 1991 utsträcker körkortsplikten till att gälla också trafiktraktor och motorredskap klass I. Begreppet trafiktraktor utmönstras 1993.....                                            | 19       |
| 1.2.4 4 § och 4a §. Rattfylleri, rattonykterhet och grovt rattfylleri..                                                                                                                                                      | 19       |
| 1.2.4.1 Den undre gränsen för rattonykterhet sätts 1957 vid 0,5 promille .....                                                                                                                                               | 19       |



|          |                                                                                                                                                                                                                                                      |    |
|----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.2.4.2  | Förslag 1970 till ändrade promillegränser leder inte till lagstiftning men kriminaliseringen utökas 1975 genom annan ändring av gärningsbeskrivningen .....                                                                                          | 19 |
| 1.2.4.3  | Efter lagändring 1978 omfattar bestämmelserna alla motor-drivna fordon. Reglerna om promillekörning gäller dock icke fordon som är avsedda att föras av gående.....                                                                                  | 20 |
| 1.2.4.4  | Proposition 1984 om sänkt nedre promillegräns och ändrad gärningsbeskrivning återkallas .....                                                                                                                                                        | 21 |
| 1.2.4.5  | Förslag 1986 om ändrade straffskalor får negativt mottagande                                                                                                                                                                                         | 21 |
| 1.2.4.6  | 1987 införs bestämmelser om ansvarsfrihet i vissa fall .....                                                                                                                                                                                         | 22 |
| 1.2.4.7  | Genom lagändring 1989 kan också alkoholhalten i förarens utandningsluft läggas till grund för bedömningen av ansvaret ..                                                                                                                             | 22 |
| 1.2.4.8  | Gärningsbeskrivningen ändras 1990. Den nedre promillegränsen sätts vid blodalkoholhalten 0,2 promille och brottet gradindelas i rattfylleri och grovt rattfylleri .....                                                                              | 23 |
| 1.2.4.9  | Gärningsbeskrivningen ändras 1994. Promillegränsen för grovt rattfylleri sätts vid 1,0. Maximistraffet höjs från ett till två års fängelse. Vid påföljdsbestämningen skall en återgång ske till de principer som tillämpades före 1990 års ändringar | 26 |
| 1.2.5    | 5 §. Smitning .....                                                                                                                                                                                                                                  | 27 |
| 1.2.5.1  | Lagändringar 1972 medför att 5 § blir tillämplig också vid förande av motordrivet fordon annorstädes än på väg och 1975 vid förande av spårvagn .....                                                                                                | 27 |
| 1.2.5.2  | Brottet gradindelas 1987.....                                                                                                                                                                                                                        | 27 |
| 1.2.6    | En 6 § om påföljdsbestämning införs 1981 men upphör att gälla 1989 .....                                                                                                                                                                             | 28 |
| 1.2.7    | 7 §. Förverkande av fordon .....                                                                                                                                                                                                                     | 28 |
| 1.2.7.1  | En bestämmelse om förverkande av fordon införs 1987.....                                                                                                                                                                                             | 28 |
| 1.2.7.2  | Kraven för förverkande mildras 1994 .....                                                                                                                                                                                                            | 30 |
| 1.2.8    | Lagen (1971:985) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands .....                                                                                                                                                                               | 30 |
| <b>2</b> | <b>Kommentar</b> .....                                                                                                                                                                                                                               | 32 |
| 2.1      | 1 §. Vårdslöshet och grov vårdslöshet i trafik.....                                                                                                                                                                                                  | 32 |
| 2.1.1    | 1 § första stycket. Vårdslöshet i trafik .....                                                                                                                                                                                                       | 32 |
| 2.1.1.1  | Brottssubjekt och definitioner .....                                                                                                                                                                                                                 | 32 |
|          | Vägtrafikanter.....                                                                                                                                                                                                                                  | 33 |
|          | Väg .....                                                                                                                                                                                                                                            | 33 |
|          | Någon annanstans än på väg .....                                                                                                                                                                                                                     | 35 |
|          | Fordon .....                                                                                                                                                                                                                                         | 35 |
|          | Motordrivet fordon .....                                                                                                                                                                                                                             | 36 |
|          | Förare av motordrivet fordon eller spårvagn .....                                                                                                                                                                                                    | 36 |
|          | Förande vid övningskörning.....                                                                                                                                                                                                                      | 40 |

|         |                                                                                                                               |    |
|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 2.1.1.2 | Den brottsliga gärningen.....                                                                                                 | 40 |
|         | Trafikolycka.....                                                                                                             | 41 |
|         | Det oaktsamma handlandet.....                                                                                                 | 42 |
|         | Vårdslöshet i trafik och vållande till annans död eller vållande till kroppsskada.....                                        | 45 |
| 2.1.2   | 1 § andra stycket. Grov vårdslöshet i trafik.....                                                                             | 46 |
| 2.1.2.1 | Brottssubjekten.....                                                                                                          | 46 |
| 2.1.2.2 | Grov oaktsamhet.....                                                                                                          | 46 |
| 2.1.2.3 | Uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom.....                                                             | 47 |
| 2.1.2.4 | Medverkan.....                                                                                                                | 49 |
| 2.1.2.5 | Praxis.....                                                                                                                   | 49 |
|         | Grov oaktsamhet.....                                                                                                          | 49 |
|         | Uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom.....                                                             | 51 |
| 2.2     | 2 §. Hindrande eller störande av trafiken på väg.....                                                                         | 54 |
| 2.3     | 3 §. Olovlig körning, åsidosättande av föreskrifter om rätten att föra vissa färdmedel och tillåtande av olovlig körning..... | 55 |
| 2.3.1   | 3 § första och fjärde styckena. Olovlig körning.....                                                                          | 55 |
| 2.3.1.1 | Brottssubjekt och behörighetskrav.....                                                                                        | 55 |
|         | Körkortspliktiga fordon.....                                                                                                  | 55 |
|         | Skärpta behörighetsvillkor i vissa fall.....                                                                                  | 56 |
|         | Undantag från behörighetskraven.....                                                                                          | 57 |
|         | Behörighetsvillkor för förande av traktor och motorredskap.....                                                               | 57 |
|         | Behörighetskravet för förande av spårvagn.....                                                                                | 58 |
| 2.3.1.2 | Återkallelse, varning och omhändertagande av körkort eller traktorkort.....                                                   | 58 |
|         | Återkallelse.....                                                                                                             | 58 |
|         | Varning.....                                                                                                                  | 59 |
|         | Omhändertagande.....                                                                                                          | 59 |
| 2.3.1.3 | Den brottsliga gärningen.....                                                                                                 | 60 |
| 2.3.2   | Grovt brott.....                                                                                                              | 62 |
| 2.3.3   | 3 § andra och fjärde styckena. Åsidosättande av föreskrift....                                                                | 63 |
| 2.3.4   | 3 § tredje och fjärde styckena. Tillåtande av olovlig körning .                                                               | 63 |
| 2.3.5   | Medverkan.....                                                                                                                | 67 |
| 2.4     | 4 § och 4a §. Rattfylleri och grovt rattfylleri.....                                                                          | 68 |
| 2.4.1   | 4 § första och andra stycket. Rattfylleri.....                                                                                | 68 |
| 2.4.1.1 | Brottssubjekt och definitioner.....                                                                                           | 68 |
|         | Alkoholhaltiga drycker eller något annat medel.....                                                                           | 69 |
|         | Påverkan enligt 4 § första stycket.....                                                                                       | 69 |
|         | Påverkan enligt 4 § andra stycket.....                                                                                        | 71 |
| 2.4.1.2 | Den brottsliga gärningen.....                                                                                                 | 74 |
| 2.4.2   | 4a §. Grovt rattfylleri.....                                                                                                  | 74 |

## *Innehåll*

|                                                                    |                                                                            |            |
|--------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|------------|
| 2.4.3                                                              | Medverkan .....                                                            | 78         |
| 2.4.4                                                              | Det subjektiva rekvisitet .....                                            | 80         |
| 2.4.5                                                              | Påföljdsbestämning.....                                                    | 83         |
| 2.4.5.1                                                            | Rattfylleri .....                                                          | 85         |
|                                                                    | Mildrande omständigheter .....                                             | 86         |
| 2.4.5.2                                                            | Grovt rattfylleri .....                                                    | 87         |
| 2.4.6                                                              | 4 § tredje och fjärde stycket. Undantag från ansvar .....                  | 97         |
| 2.5                                                                | 5 §. Smitning.....                                                         | 99         |
| 2.5.1                                                              | Brottssubjekten .....                                                      | 99         |
| 2.5.1.1                                                            | Trafikolycka.....                                                          | 99         |
| 2.5.1.2                                                            | Med eller utan egen skuld haft del i uppkomsten av trafik-<br>olycka ..... | 104        |
| 2.5.1.3                                                            | Det krävs uppsåt till det som är trafikolycka .....                        | 105        |
| 2.5.2                                                              | Den brottsliga gärningen.....                                              | 107        |
| 2.5.2.1                                                            | Åtgärder vartill olyckan skäligen bör föranleda .....                      | 111        |
| 2.5.2.2                                                            | Uppgiftsskyldigheten.....                                                  | 112        |
| 2.5.2.3                                                            | Åtgärder verkställda av annan.....                                         | 116        |
| 2.6                                                                | 7 §. Förverkande av fordon .....                                           | 117        |
| <br><b>Litteraturförteckning.....</b>                              |                                                                            | <b>124</b> |
| <br><b>Omnämnda rättsfall fördelade efter paragraf i TBL .....</b> |                                                                            | <b>134</b> |

# 1 Historik

## 1.1 Huvuddragen av den straffrättsliga vägtrafiklagstiftningen fram till ikraftträdandet av lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen) den 1 januari 1952.<sup>1</sup>

Det gjordes försök att genom straffbestämmelser förhindra farligt färdande i städerna och på landet långt innan det fanns motorfordon på gator och vägar. Överdådigt körande och ridande med häst beivrades redan på 1600-talet.<sup>2</sup> Följande utdrag ur en resolution från 1725 ger en bild av hur vägtrafikanterna då hade det.

”Kong. 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 andra Wägfارande, innan de resa ifrån Kiöpstäderna 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 högt nödigt achtat, allment å Predikstolarne låta kundgiöra, at enär de resande om Dagen eller Nattetid mötas åt, bör 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 – – –. 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 tillhielp efterslås och gripas, samt sedan Tingföras och dömmas. – – –”<sup>3</sup>

Förhållandena i städerna var inte bättre. Följande utdrag ur en kungörelse från år 1754 beskriver hur det var i Stockholm. Det påminner inte så litet om hur det ser ut i dag. Överträdelserna beivrades emellertid på ett helt annat sätt då än nu.

”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 rådum, at wakta sig undan, utan

<sup>1</sup> En utförligare framställning finns i Hoflund, Vårdslöshet i trafik.

<sup>2</sup> Se t ex Kungl Maj:ts Placat och Förbud den 4 maj 1664 (Schmedeman s 332 ff).

<sup>3</sup> Kongl Maj:ts Resolution hwarefter alla Resande såwäl som Gästgifware, Formän och Hållkarlar hafwa sig hörsamlingen att rätta, gifwen i Råd Cammaren den 29. Octob. Åhr 1725. (Årstrycket)

esomoftast köras omkull, och undertiden jemwål tager skada til lif och lemmar, äro wäl alfvarsamma 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 sniö faller, och slädar nyttias kan, ej allenast af åkare och drängar, utan ock af bättre folk, som för ro skull fara med egne hästar eller slädtrafware, ännu utan all försyn begås; Så warder härmed än ytterligare kungjiorde, 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 fyrsprång, galopp eller fullt traf, eller och föröfwa annat häftigt körande eller ridande, skall en sådan ej allenast plickta 40 mark Silfwermynt – – 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 pojkar under Femton år ages med ris i Rådstufwugången:– –”<sup>4</sup>

Då som nu försökte en och annan som varit inblandad i en trafikolycka att smita sin väg. Redan 1750 utfärdades bestämmelser för att komma till rätta med det problemet i Stockholm:

”Och på det de Hyrkutschar och Åkare, samt Bryggare- och Bagaredrängar, som föröfwa öfwerdådigt körande, måge kunna igenkännas och till behörigt straff befordras; så är den anstalt gjord, det skola så wäl Hyrwagnar och Åkare-slädor, som Åkare- Bryggare- och Bagare-kärror, med annan dem tillhörig Åke-redskap, nu straxt sålunda utmärkas och numreras, at alla Åkare- Bryggare- och Bagare-kärror anstrykas med oljefärg, till en alns längd främst, utan på bägge kärrskalmarna, hwarpå sedan nummer sättes:– –”<sup>5</sup>

Föreskrifter om vilka åtgärder som skulle vidtas på trafikolycksplats gavs redan i början på 1700-talet men utan att ansvar stadgades för smitning. Bestämmelser därom tillkom efter hand.<sup>6</sup>

En bestämmelse om överdådig framfart intogs i 1864 års strafflag (11:15). En subsidiär regel infördes i 1868 års ordningsstadga för rikets städer (§ 3).

Så kom motorfordonen och det blev konkurrens med hästarna om utrymmet på färdvägarna. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fick 1901 i uppdrag att utarbeta ett förslag till bestämmelser om automobiltrafik. Ett sådant avlämnades redan påföljande år. Det innehöll inget förslag till lagtext. Ett sådant utarbetades inom civildepartementet med biträde av tre sakkunniga som tillkallades 1903. Ett lagförslag framlades 1904.<sup>7</sup>

I förslaget slogs det fast att automobiltrafiken inte kunde lämnas alldeles åt sig själv. Den behövde ordnas och kontrolleras för att de faror och olägenheter

<sup>4</sup> Kungjorelse och Förbud, emot olofligit körande och ridande här i staden, Stockholm den 4 december 1754. (Årstrycket)

<sup>5</sup> Förnyat Förbud, emot Olofligit Körande och Ridande här i Staden. Gifwit Stockholms Rådhus den 31 december År 1750. (Årstrycket)

<sup>6</sup> Se t ex Modée s 773 och Överståthållarämbetets förnyade kungörelse och förbud mot häftigt och överdådigt ridande inom staden, given Stockholm den 4 februari 1801. (Årstrycket)

<sup>7</sup> Förslag till bestämmelser om automobiltrafik, Stockholm 1904.

den medförde skulle kunna nedbringas så mycket som möjligt.<sup>8</sup>

En av de faror som särskilt påtalades var att de nya befordringsmedlen skulle komma att skrämma hästarna. Det pekades på hur viktigt det var att förebygga att bilarna fick ett särskilt motbjudande och för hästar skrämmande utseende.<sup>9</sup>

Utredningsarbetet ledde till att riksdagen först antog ett förslag till lag om ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik och ett förslag till ändrad lydelse av SL 11:15. Ändringen i SL medförde att ansvaret skärptes för överdådig framfart med automobil. Bestämmelserna trädde i kraft den 1 september 1906.<sup>10</sup>

Något senare antogs också ett förslag till förordning om automobiltrafik. Den trädde i kraft den 1 januari 1907.<sup>11</sup>

Förordningen innehöll bl a straffsanktionerade föreskrifter om aktsamhet i särskilt uppräknade fall. Där stadgas också ansvar för hastighetsöverträdelser, olovlig körning, tillåtande av olovlig körning och smitning.<sup>12</sup>

Åtskilligt vittnar om att bilen till en början var ett lyxföremål förbehållet de besuttna och att förandet ofta anförtröddes åt särskilt anställda chaufförer.

En motionär i andra kammaren undrade 1909 om det inte var dags för lagstiftaren att se till att det självsvåld och det översitteri som var ett utmärkande drag för en god del lustresande automobilister klämdes efter.<sup>13</sup> Han pekade på den rådande penningknappheten som något positivt i detta sammanhang eftersom den försvårat ”uppkomsten af en mängd automobilåkande finansiella stjärnor”, som han uttryckte det.<sup>14</sup>

Förhållandena ändrade sig emellertid efter hand och departementschefen framförde redan 1916 den uppfattningen att bilen från att ha varit ett lyxföremål blivit ett outhärligt och allmännyttigt samfärdsmedel av icke ringa betydelse för landets affärliv.<sup>15</sup>

En ny förordning om automobiltrafik utfärdades 1916. I den intogs bl a bestämmelser om ett allmänt körkortskrav för förande av automobil.

I 1923 års MFF infördes en bestämmelse varigenom ansvaret för hastighetsöverskridande skärptes om föraren varit berusad. Straffmaximum sattes vid fängelse tre månader.

<sup>8</sup> A förslag s 9.

<sup>9</sup> A st och LU utl 1906:47 s 19.

<sup>10</sup> Prop 1906:65.

<sup>11</sup> Prop 1906:70.

<sup>12</sup> De sakkunniga hade föreslagit, liksom tidigare väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att varje automobil skulle ha ett ordningsnummer. De ansåg nämligen att det var viktigt att varje bil kunde identifieras ”allra helst i betraktande af automobilers stora hastighet och deraf härflytande ökade möjligheter att sticka sig undan, när en förseelse skett eller en olycka timat”. (a förslag s 12) En likartad bestämmelse infördes, som ovan framgått, redan år 1750 i Stockholm, för vissa fordon.

<sup>13</sup> AK motion 1909:37 s 1.

<sup>14</sup> A motion s 2. Intet är nytt under solen.

<sup>15</sup> Prop 1916:51 s 30.

I en motion hade det också krävts att det skulle införas en bestämmelse varigenom straffet i MFF:s ansvarsstadganden skulle skärpas om föraren hade förtärt rusdrycker på sådan plats och i sådan myckenhet att han kunnat vara påverkad när han begick förseelsen.<sup>16</sup>

Den första självständiga bestämmelsen om ansvar för berusade förare kom 1925. Genom den kunde böter drabba en förare som framfört bil, motorcykel eller traktortåg synbarligen berörd av starka drycker.<sup>17</sup>

Den allmänna synen på motorfordonen förändrades successivt till det bättre. Ett belägg för det finner man i följande uttalande av 1927 års motorfordonssakkunniga: "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".<sup>18</sup>

Mot bakgrunden av denna nya syn på motorfordonen kan man se också de synpunkter som framfördes från olika håll, och som redovisas av de sakkunniga, att det inte borde uppställas några särskilda villkor för rätten att framföra automobil. Prövningen av körkortsaspiranterna ansågs inte medföra det gagn som motsvarade de kostnader och besvär dessa åsamkades. Motorfordonssakkunniga menade dock att tiden ännu inte var inne för en sådan reform.<sup>19</sup>

I det sammanhanget kan det påpekas att motorfordonssakkunniga ansåg det uppenbart att en person som t ex gjort sig skyldig till spritsmuggling eller annat brott, som förutsatte att motorfordon användes eller i varje fall främjades därav, inte borde betros med körkort.<sup>20</sup>

Motorfordonssakkunniga diskuterar också de svårigheter som förelåg när det gällde att avgöra om en förare varit straffbart påverkad av starka drycker eller inte. De sakkunniga fäste stora förhoppningar vid metoden att faställa detta genom mätning av alkoholkoncentrationen i blodet. Möjligheten att införa en presumtionsregel knuten till mängden alkohol i blodet diskuterades också.<sup>21</sup>

1930 upphävdes SL:s bestämmelse om överdådig framfart. Skälet var att den ansågs överflödigt sedan straffen för hastighetsöverträdelser i 1923 års MFF

<sup>16</sup> Se t ex ALU utl 1923:21 s 60.

<sup>17</sup> I prop 1925:63 föreslogs att bestämmelsen om fylleri i 18:15 SL skulle ändras bl a så att bötesstraff skulle drabba den som under utövning av yrke eller tjänst, varav annans säkerhet berodde, var överlastad av starka drycker. Förslaget föll. Det gjorde också ett förslag till lag om fylleri i prop 1928:32 enligt vilket böter skulle ådömas den som vid utövning av verksamhet, så beskaffad att i händelse av bristande omsorg eller besinning fara lätteligen uppstode för människors liv eller hälsa, var så påverkad att han kunde antagas icke äga nödigt herravälde över sina handlingar.

<sup>18</sup> SOU 1929:16 s 68.

<sup>19</sup> A bet s 92.

<sup>20</sup> A bet s 118.

<sup>21</sup> A bet s 135 ff.

och VTS skärpts och i vissa fall rent av satts högre än vid det straffmaximum som gällde i SL 11:15.<sup>22</sup>

Förändret av motorfordon skedde emellertid av och till på ett sådant sätt att det väckte starka negativa reaktioner. 1933 inträffade några mycket allvarliga trafikolyckor som ägnades stor uppmärksamhet i pressen. Kommunikationsministern intervjuades och sa 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."<sup>23</sup>

Dagen efter kunde man läsa: "Berusade bilbanditer köra ihjäl cyklist och lämna honom kvar" och "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 utmätta åt även notoriska dråpare i motorhuva."<sup>24</sup>

Reaktionerna var alltså desamma då som nu, 60 år senare.

De påtalade missförhållandena ledde till att ansvarsbestämmelserna för de allvarligaste överträdelserna av MFF:s och VTS:s föreskrifter placerades i en särskild lag (1934:247) om straff för vissa brott vid förande av motorfordon och att straffen skärptes. Straffbestämmelserna gällde rattonykterhet, grov vårdslöshet och smitning och fick följande lydelse.

#### 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.

<sup>22</sup> Prop 1930:217.

<sup>23</sup> Nya Dagligt Allehanda den 23 oktober 1933.

<sup>24</sup> Svenska Morgonbladet den 24 oktober 1933 resp Social-Demokraten samma dag.



Bestämmelserna ändrades 1937 och 1939 och ett stort steg i lagstiftningsarbetet togs sistnämnda år. Då tillkallades nämligen en särskild utredningsman för att inom kommunikationsdepartementet utreda frågan om lämpligheten av en ny brottsbestämning vid stadgandet om straff till skydd mot att förare av motorfordon och traktortåg befann sig i alkoholpåverkat tillstånd, som menligt kunde påverka trafiksäkerheten.<sup>25</sup>

Utredningsmannens förslag ledde bl a till att den då gällande bestämmelsen kompletterades med en presumptionsregel enligt vilken villkoret för straffbar påverkan skulle anses vara uppfyllt när alkoholkoncentrationen i förarens blod hade uppgått till 1,5 promille eller mer. Vidare infördes en ren promilleregulering enligt vilken det var straffbart att föra i paragrafen nämnda fordon om alkoholkoncentrationen i blodet uppgick till 0,8 men ej till 1,5 promille.

Det rådde stor enighet om att den övre gränsen skulle sättas vid 1,5 promille. Däremot fanns det flera uppfattningar när det gällde den undre gränsen. Utredningsmannen hade föreslagit 1,0 promille men det höjdes röster också för 0,5 promille.<sup>26</sup>

I början av 1940-talet var alltså läget det att de grundläggande bestämmelserna om vägtrafiken i huvudsak fanns samlade i två författningar, 1936 års MFF och VTS från samma år. Ansvarsbestämmelser fanns inte bara där utan också i 1934 års trafikbrottslag och i ordningsstadgan för rikets städer.

1944 tillkallades sju sakkunniga för att inom kommunikationsdepartementet biträda med utredning och förslag i fråga om revision av vissa författningar på trafikväsendets område. De antog namnet 1944 års trafikförfattningssakkunniga. Då chefen för kommunikationsdepartementet anmälde frågan om igångsättandet av en ny utredning av angivna slag framhöll han bl a att det borde göras en grundlig prövning av frågan om de olika stadgandenas systematiska uppställning och lämpliga fördelning på särskilda författningar. Han underströk vikten av att stor uppmärksamhet ägnades åt föreskrifternas stilistiska utformning. Jämsides med allmänhetens intresse av enkelhet och lättfattlighet måste det dock beaktas att det behövdes juridiskt hållbara definitioner liksom att avfattningen i övrigt blev sådan att den inte försvårade domstolarnas och myndigheternas verksamhet.<sup>27</sup>

Lagstiftningsarbetet resulterade i att samtliga föreskrifter rörande trafiken sammanfördes till en enda författning, 1951 års vägtrafikförordning (VTF).

Straffbestämmelserna fördelades mellan VTF och lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (TBL).

Till lagen fördes i fem paragrafer bestämmelser om ansvar för vårdslöshet i trafik, hindrande eller störande av trafiken på väg, olovlig körning, tillåtande av olovlig körning, åsidosättande av föreskrifter som meddelats för rätten att

<sup>25</sup> SOU 1940:17 s 3.

<sup>26</sup> SOU 1940:17, prop 1941:159 och FLU utl 1941:36.

<sup>27</sup> Se tex SOU 1948:34 s 76.

föra fordon, körning under påverkan av starka drycker eller andra berusningsmedel samt för smitning.

Även om det rått en viss tveksamhet om hur straffbestämmelserna skulle fördelas mellan VTF och TBL hade Lagrådet inget att anmärka mot den gränsdragning som slutligen gjordes. Det fann dock anledning att påpeka att begrepp som väg, vägtrafikant, bil och andra som kräver en närmare definition inte var bestämda i lagen och drog därav slutsatsen att skälet var att de avsågs få samma innebörd som motsvarande begrepp i VTF. Lagrådet hade inget att invända mot en sådan lagstiftningsteknik. Departementschefen bekräftade att syftet var just det sagda.<sup>28</sup>

Lagrådet har i ett senare lagstiftningsärende framhållit det angelägna i att de centrala författningarna på vägtrafikområdet blir föremål för en samlad lagteknisk översyn. Det ansågs önskvärt bl a att alla definitioner av olika fordonsslag så långt möjligt samlades i en och samma författning. Systemet med parallella och delvis ofullständiga definitioner i ett flertal olika författningar skulle alltså frångås. Det borde särskilt övervägas om den författning där definitionerna skulle tas in borde ha lagsskärpt karaktär.<sup>29</sup>

Såväl departementschefen som trafikutskottet anslöt sig till lagrådets uppfattning.<sup>30</sup>

För att de ändringar som gjorts i trafikbrottslagen lättare skall kunna överblickas återges den här i sin ursprungliga lydelse.

1 § Brister vägtrafikant i den omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, och är ej oaksamheten ringa, dömes för vårdslöshet i trafik till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

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

2 § Hindrar eller stör vägtrafikant onödigtvis i väsentlig mån trafiken på väg, straffes, där ej gärningen är belagd med straff enligt 1 §, med dagsböter.

3 § För någon körkortspliktigt fordon utan att vara berättigad att föra sådant fordon eller med åsidosättande av föreskrift, som meddelats vid utfärdande av körkort, dömes för olovlig körning till dagsböter.

Anställer och brukar någon såsom förare av körkortspliktigt fordon den, som icke äger rätt att föra fordonet, eller tillåter någon eljest annan att föra sådant fordon utan att denne är berättigad därtill, straffes likaledes med dagsböter.

Begår någon, efter det att han genom laga kraftvunnen dom blivit dömd för något i denna paragraf avsett brott, som hänför sig till bil eller motorcykel, ånyo sådant brott, må straffet höjas till fängelse i högst sex månader.

4 § 1 mom. Den som vid förande av bil, motorcykel, traktor eller motorredskap varit så påverkad av starka drycker, att det kan antagas, att han icke på betryggande sätt kunnat

<sup>28</sup> Prop 1951:30 ss 284 och 292. Se också prop 1972:137 s 29 f och prop 1977/78:77 s 14.

<sup>29</sup> Prop 1988/89:48 s 61.

<sup>30</sup> A prop s 17 och 1988/89:TU19 s 4.

föra fordonet, dömes för rattfylleri till fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna äro mildrande, till dagsböter, dock ej under tjugofem.

Till samma straff dömes föraren, om han av annat berusningsmedel var så påverkad som nyss sagts.

Hade förare av bil eller motorcykel eller av traktor med släpfordon en alkoholkoncentration i blodet av 1,5 promille eller däröver, skall han anses hava varit så påverkad av starka drycker, som i första stycket sägs.

2 mom. Är det ej styrkt, att förare av bil eller motorcykel eller av traktor med släpfordon 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.

5 § Om vägtrafikant, som med eller utan skuld haft del i uppkomsten av trafikolycka, genom att avlägsna sig från olycksplatsen undandraget sig att i mån av förmåga medverka till de åtgärder, vartill olyckan skäligen bör föranleda, eller om han undandraget sig att uppgiva namn och hemvist eller lämna upplysningar om händelsen, straffes med fängelse i högst ett år eller dagsböter.

Lagen trädde i kraft den 1 januari 1952.

## 1.2 Lagändringar i trafikbrottslagen och ej genomförda förslag till sådana efter ikraftträdandet

### 1.2.1 1 §. Vårdslöshet och grov vårdslöshet i trafik

1.2.1.1 *Straffskalorna justeras 1966 efter förslag av trafikmålskommittén. Kommitténs förslag att kriminaliseringen skulle gälla endast den som i väsentlig mån brustit i aktsamhet ledde inte till någon lagstiftning*

1961 tillkallades sakkunniga för att undersöka möjligheterna att begränsa tillströmningen av trafikmål till domstolarna och att i övrigt förenkla handläggningen av sådana mål. Frågorna rörande kriminalisering och åtal, användningen av strafföreläggande samt regleringen av skadeståndsanspråk borde enligt direktiven övervägas. De sakkunniga antog namnet trafikmålskommittén.<sup>31</sup>

Kommittén konstaterade bl a att de straffrättsliga regler som rörde felhandlingar i trafiken hade tillkommit under helt andra förhållanden än de som då rådde. Den ansåg sig därför böra överväga om bestämmelserna var ändamålsenligt utformade. En fråga var om det förekom någon kriminalisering som saknade betydelse från de synpunkter varpå straffhotet vilade och som följaktligen kunde avvaras utan våda för trafiksäkerheten. Av särskild betydelse var, enligt kommitténs mening, avvägningen av det straffbara området i 1 § TBL.

Kommitténs uppfattning var att det var både lämpligt och möjligt att vidta en betydande avkriminalisering av handlingar som ledde till straff enligt 1 § TBL. En sådan borde ses som en av utvecklingen betingad förskjutning av den

<sup>31</sup> SOU 1963:27 s 11.

straffrättsliga reaktionen från att mer eller mindre rutinmässigt och onyanserat avse ett mycket stort antal trafikanter som råkat ut för en olycka till att utgöra en särbehandling av de verkligt allvarliga fallen.<sup>32</sup>

Kommittén föreslog därför att fängelse skulle utgå ur straffskalan för vårdslöshet i trafik och att bestämmelsen skulle avse endast den som *brustit i väsentlig mån* i den försiktighet som erfordras för att undvika trafikolycka.<sup>33</sup>

Samtidigt ville kommittén att straffmaximum för grov vårdslöshet skulle höjas till fängelse i två år, ett förslag som tidigare framförts också av straffrättskommittén.<sup>34</sup>

Kommitténs förslag beaktades endast såtillvida att fängelse utgick ur straffskalan för vårdslöshet i trafik den 1 juli 1966 och att straffmaximum för grov vårdslöshet samtidigt höjdes till fängelse två år.<sup>35</sup>

#### 1.2.1.2 Lagändring 1972 medför att 1 § kommer att gälla också vid förande av motordrivet fordon annorstädes än på väg

En helt omarbetad trafiklagstiftning trädde i kraft den 1 december 1972. Den innebar bl a att VTF ersattes med en VTK och att trafiken i terräng reglerades i särskilda författningar. Förändringarna påverkade också 1 § TBL nämligen så att den gjordes tillämplig även på den som förde motordrivet fordon annorstädes än på väg.<sup>36</sup>

#### 1.2.1.3 Lagändring 1975 medför att 1 § kommer att gälla också vid förande av spårvagn<sup>37</sup>

#### 1.2.1.4 RÅ föreslår 1984 att 1 § skall avse endast den som i väsentlig mån brustit i aktsamhet

RÅ lämnade år 1984 ett förslag till ändring av 1 §. Det präglas av samma grundtanke som trafikmålskommitténs förslag, nämligen att 1 § bör förbehållas de allvarligare fallen av trafikovarsamhet. Straff för vårdslöshet i trafik borde ådömas endast den som i väsentlig mån brustit i omsorg och varsamhet. Förslaget ledde inte till någon lagändring.<sup>38</sup>

<sup>32</sup> A bet s 37.

<sup>33</sup> Redan i betänkandet SOU 1944:18 föreslogs att endast sådan ovarsamhet som var av betydelse för trafiksäkerheten skulle medföra ansvar.

<sup>34</sup> SOU 1953:14 s 143. Jfr BrB 3:9.

<sup>35</sup> Prop 1966:100 s 50 och prop 1964:191.

<sup>36</sup> Prop 1972:137. Se också SOU 1970:9.

<sup>37</sup> Prop 1975:22.

<sup>38</sup> Överträdelse i trafiken. Promemoria från Riksåklagaren, mars 1984 s 24.

*1.2.1.5 Åklagarutredningen föreslår 1992 att 1 § skall avse endast den som i väsentlig mån brustit i aktsamhet*

Åklagarutredningen säger sig med sitt förslag vilja uppnå att ansvaret för vårdslöshet i trafik skall förbehållas sådana beteenden i trafiken som är att beteckna som vårdslösa i egentlig mening.<sup>39</sup>

*1.2.1.6 1 § ändras dels så att den från och med den 1 januari 1995 gäller endast den som i väsentlig mån brustit i aktsamhet dels så att straffet skall utmätas i dagsböter.*

Så kom då äntligen den ändring till stånd med skärpta krav på oaktsamhet som hade föreslagits redan 1966.

Ändringarna innebär dels att det för straffbarhet krävs en väsentlig brist i omsorg och varsamhet, dels att straffet skall utmätas i dagsböter, vilket innebär att minimistraftet är 30 dagsböter.<sup>40</sup>

**1.2.2 2 §. Hindrande och störande av trafiken på väg**

*1.2.2.1 Lagändring 1975 medför att 2 § kommer att gälla också vid förande av spårvagn<sup>41</sup>*

**1.2.3 3 §. Olovlig körning m m**

*1.2.3.1 Ökade möjligheter 1958 att döma till fängelse*

I den bestämmelse om olovlig körning som infördes i TBL markerades en strängare syn på brottet än tidigare genom att fängelse kunde ådömas vid återfall.

Genom en lagändring 1958 utsträcktes den möjligheten till att gälla också andra fall. Fängelse kunde komma i fråga om olovlig körning ägt rum vanemälsigt eller företagits av den som haft körkort men fått detta återkallat och likaså om brottet eljest var att anse som grovt.<sup>42</sup>

*1.2.3.2 Genom lagändringar 1972, 1975 och 1978 utsträcker kriminaliseringen till att gälla inte bara körkortspliktiga fordon utan också traktor, spårvagn och motorredskap<sup>43</sup>*

<sup>39</sup> SOU 1992:61 s 556.

<sup>40</sup> Prop 1994/95:23.

<sup>41</sup> Prop 1975:22.

<sup>42</sup> Prop 1958:69

<sup>43</sup> Prop 1972:137, prop 1975:22 och prop 1976/77:113.

*1.2.3.3 Genom ändringar i körkortslagen 1991 utsträcker körkortsplikten till att gälla också trafiktraktorer och motorredskap klass I. Begreppet trafiktraktor utmönstras 1993.*

## **1.2.4 4 § och 4 a. Rattfylleri, rattonycterhet och grovt rattfylleri**

*1.2.4.1 Den undre gränsen för rattonycterhet sätts 1957 vid 0,5 promille*

1949 års trafiknykterhetsutredning föreslog att den undre straffbarhetsgränsen skulle sättas vid 0,5 promille.<sup>44</sup> Utredningen förklarade sig vara medveten om att sänkningen skulle kunna komma att innebära att en person med speciella fysiska egenskaper eller särskilt stor alkoholvana kunde komma att dömas även om man inte med de allra finaste av kända metoder skulle kunna påvisa någon nedsättning av hans förarfunktioner. Utredningen ansåg emellertid att det var en olägenhet som måste tas eftersom det från samhällets synpunkt måste vara av vikt att undanröja den ökade risk den ansåg sig ha konstaterat att förare som hade den alkoholhalten i blodet löpte. Utredningen underströk dock att detta brott närmast hade karaktären av en förseelse mot en ordningsregel och att straffet i första hand skulle vara böter.<sup>45</sup>

Förslaget togs upp i en proposition först 1957. Departementschefen förklarade då bl a att tiden syntes mogen för att i lagstiftningen ge uttryck för uppfattningen att alkoholförtäring och förande av motorfordon i princip var oförenliga.<sup>46</sup>

*1.2.4.2 Förslag 1970 om ändrade promillegränser leder inte till lagstiftning men kriminaliseringen utökas 1975 genom annan ändring av gärningsbeskrivningen*

Kommittén för lagstiftningen angående trafiknykterhetsbrott lade fram sitt betänkande 1970. Det innehöll flera förslag till lagändringar.<sup>47</sup> Ett av dessa var att den övre promillegränsen skulle sänkas från 1,5 till 1,2 promille.<sup>48</sup> Ett annat var att det skulle införas en bestämmelse om ansvar i vissa fall när föraren hade förtärt alkohol eller annat påverkansmedel efter färdens slut. Liknande förslag hade framförts också av 1949 års trafiknykterhetsutredning och diskuterats även av 1957 års trafiknykterhetskommitté.<sup>49</sup>

Inget av dessa två förslag från kommittén ledde till någon lagstiftning. Det gjorde däremot ett tredje sådant. Som kommittén önskat ändrades gärnings-

<sup>44</sup> SOU 1953:20.

<sup>45</sup> A utr s 164.

<sup>46</sup> Prop 1957:72 s 35 f.

<sup>47</sup> SOU 1970:61.

<sup>48</sup> A bet s 141 ff.

<sup>49</sup> A bet s 155 f, SOU 1953:20 s 8 och SOU 1963:72 s 73 ff.

beskrivningen så att ansvaret skulle gälla också den som uppnått eller överskridit blodalkoholgränserna efter färden. Den nya bestämmelsen trädde i kraft den 1 januari 1975.<sup>50</sup>

Det som motiverade denna ändring var det sk tillbakaräkningsproblemet. Blodprov som tas efter färden ger inte direkt besked om alkoholhalten i förarens blod under denna. För att få ett mått på hans påverkan då måste man göra en tillbakaräkning. Den blir beroende av en mängd osäkra faktorer och uppskattningen av alkoholhalten blir därför mindre tillförlitlig. Detta problem försvinner i huvudsak om den alkoholhalt som uppmäts vid provtagningen direkt får läggas till grund för bedömningen av ansvarsfrågan. Det kan synas vara en olägenhet med metoden att den som inte haft straffbar påverkan vid förandet ändå kan komma att fällas till ansvar. Varken kommittén eller departementschefen ansåg dock att detta var något allvarigare problem.<sup>51</sup>

Departementschefen anförde som argument för en lagändring också att det måste anses stötande att en förare kan gå fri från ansvar enbart för att han framför fordonet omedelbart efter alkoholförtäringen och hinner avsluta färden innan blodalkoholkurvan har nått sitt maximum.<sup>52</sup>

*1.2.4.3 Efter lagändring 1978 omfattar bestämmelserna alla motordrivna fordon. Reglerna om promillekörning gäller dock icke fordon som är avsedda att föras av gående*

Brottsbeskrivningen i 4 § 1 mom tredje stycket och 2 mom ändrades 1978 så att promillereglerna utsträcktes till att gälla alla motordrivna fordon.<sup>53</sup>

I ett nytt 3 mom gjordes dock undantag från regeln när det gällde motordrivna fordon som är avsedda att föras av gående.

Begränsningen synes ha grundats på uppfattningen att promillereglernas tillämpning i dessa fall inte kunde motiveras av trafiksäkerhetsskäl. Departementschefen ville utsträcka undantaget till att gälla också för förande annorstädes än på väg av traktor utan släpfordon eller av motorredskap. Riksdagen följde emellertid i den delen en reservation i justitieutskottet. Reservanterna anförde som argument bl a principen att förande av motorfordon inte bör ske efter alkoholförtäring.<sup>54</sup>

<sup>50</sup> SOU 1970:61 s 146 ff och prop 1974:154.

<sup>51</sup> A bet s 152 och a prop s 29 ff.

<sup>52</sup> A prop s 29.

<sup>53</sup> Prop 1977/78:77.

<sup>54</sup> A prop s 12 ff, JuU utl 1977/78:21 och riksdagens skrivelse 1977/78:156.

#### 1.2.4.4 Proposition 1984 om sänkt nedre promillegräns och ändrad gärningsbeskrivning återkallas

Ett förslag om ändringar av 4 § TBL lades fram i en proposition 1984. Det byggde på en departementspromemoria från året innan.<sup>55</sup>

Förslaget innebar bl a att brottsbeskrivningen skulle avse rattfylleri och grovt rattfylleri. Benämningen rattonykterhet, som ju allmänt använts för det mindre svåra brottet, skulle därigenom försvinna.

Straffet för rattfylleri föreslogs bli böter eller fängelse i högst sex månader och för grovt rattfylleri fängelse i högst ett år.

Det grova brottet tog sikte på fall där blodalkoholhalten uppgått till 1,5 promille eller mer men det krävdes dessutom att förandet medfört särskild fara för trafiksäkerheten för att den strängare straffskalan skulle få användas.

Den undre promillegränsen skulle enligt förslaget sättas vid 0,4 promille.

Förslaget innehöll också bestämmelser enligt vilka 4 § inte skulle tillämpas i fall som ingick i en vetenskaplig eller därmed jämförlig undersökning.

En av tankarna bakom förslaget var att böter skulle användas i större utsträckning än dittills för fall som med hänsyn till trafikfara och övriga omständigheter inte tillhörde de allvarligare. Genom en sådan ordning räknade departementschefen med att komma tillrätta med den brist på enhetlighet som han ansåg föreligga i rättstillämpningen när det gällde underrätternas påföljdval i rattfyllerimål.

Förslaget låg också i linje med det allmänt omfattade kriminalpolitiska målet att minska antalet frihetsberövanden inom kriminalvården. Departementschefen betonade dock att det inte var fråga om någon uppmjukning av samhällets inställning till trafiknykterhetsbrott.<sup>56</sup> Förslaget möttes av så stark kritik att det återkallades.<sup>57</sup>

#### 1.2.4.5 Förslag 1986 om ändrade straffskalar får negativt mottagande

Fängelsestraffkommittén ansåg att straffskalan för normalfallet av rattfylleri skulle vara böter, lägst 100 dagsböter, eller fängelse i högst ett år och för rattonykterhet böter eller fängelse i högst tre månader.

Kommittén förklarade att dess förslag var så uppbyggt att utgångspunkten skulle vara att ett högsta bötesstraff skulle ådömas när påföljden för rattfylleri skulle bestämmas. Samtidigt förklarade kommittén att majoriteten av rattfylleribrott var av sådan svårighetsgrad att ett bötesstraff, om än strängt, inte framstod som ett tillräckligt straffrättsligt ingripande. Fängelse skulle därför också enligt förslaget komma att bli den dominerande påföljden vid detta brott.<sup>58</sup>

<sup>55</sup> Prop 1984/85:21 och DsJu 1983:6.

<sup>56</sup> A prop s 24 f.

<sup>57</sup> Motionerna 1984/85:68–73.

<sup>58</sup> SOU 1986:14 s 377 f.



Förslaget fick ett mycket blandat mottagande vid remissbehandlingen och departementschefen förklarade att han inte avsåg att föra det vidare.<sup>59</sup>

#### *1.2.4.6 1987 införs bestämmelser om ansvarsfrihet i vissa fall*

För att tillgodose ett önskemål från statens väg- och trafikinstitut tillfördes bestämmelser varigenom sådana fall undantas från straffansvar där förandet av fordonet ingår som ett led i en vetenskaplig eller därmed jämförlig undersökning till vilken tillstånd har lämnats av regeringen eller myndighet som regeringen bestämt.

Genom detta tillägg har, som institutet önskade, möjligheterna ökat att utföra experimentella försök inom ramen för forskningen kring prestationsnedsättande droger av olika slag.<sup>60</sup>

#### *1.2.4.7 Genom lagändring 1989 kan också alkoholhalten i förarens utandningsluft läggas till grund för bedömningen av ansvaret*

I sin motivering till förslaget att i 4 § införa vissa värden på alkoholhalten i utandningsluften som alternativt rekvisit till den i blodet pekade departementschefen särskilt på att det fanns väsentliga olägenheter med blodprov som bevismedel. Provtagningsförfarandet är ofta tidsödande eftersom behörig blodprovstagare inte finns omedelbart tillgänglig. Många brott kom därför inte att kunna beivras eftersom blodalkoholhalten i allmänhet kunde antas ha varit högre vid körningen än vid provtagningen. Långa väntetider inverkade också menligt på polisens verksamhet och var en olägenhet också för den misstänkte. Denne fick dessutom under några dagar sväva i ovisshet om resultatet av provtagningen.<sup>61</sup>

De nämnda olägenheterna och andra skulle enligt departementschefens mening försvinna om blodproven kunde ersättas av utandningsprov.<sup>62</sup>

Departementschefen avslöjade i detta sammanhang att det år 1987 anmäldes knappt 23 000 trafiknykterhetsbrott samtidigt som det faktiska antalet sådana enligt vissa beräkningar uppgick till cirka 4 miljoner per år. Hon ansåg att det mot den bakgrunden var naturligt att en av de mest angelägna uppgifterna när det gällde trafiknykterhetsbrotten måste vara att höja upptäcktsrisken. Hon an-

<sup>59</sup> Prop 1986/87:81 s 8.

<sup>60</sup> A prop s 3 och 6 f.

<sup>61</sup> Prop 1988/89:118 s 13.

<sup>62</sup> A st.

såg att användningen av alkoholutandningsprov var ett viktigt hjälpmedel därvidlag.<sup>63</sup>

#### 1.2.4.8 *Gärningsbeskrivningen ändras 1990. Den nedre promillegränsen sätts vid blodalkoholhalten 0,2 promille och brottet gradindelas i rattfylleri och grovt rattfylleri*

Ett regeringsförslag till ändring av 4 § och införandet av en ny 4a § lades fram under hösten 1989. Det byggde i stora drag på 1984 års förslag.<sup>64</sup>

Straffbarhetsgränsen föreslogs bli sänkt från 0,5 promille i blodet eller 0,75 milligram per liter i utandningsluften till resp 0,3 och 0,15. Det motiverades med att vi fått sådana kunskaper om alkoholens betydelse för körförmågan att starka skäl talade för att den gällande gränsen låg för högt. När det gällde valet av ny gräns ansågs det vara en naturlig utgångspunkt att den borde bestämmas efter vad som var motiverat med hänsyn till trafiksäkerhetens krav. Tillgänglig forskning gav dock inget entydigt svar på frågan vilken gräns som objektivt sett var den rätta. Det gällde att finna den gräns som framstod som bäst underbyggd med hänsyn till vad som var bekant om trafiksäkerhet efter alkoholförtäring. De sk olycksriskyndersökningar som gjorts hade givit så pass osäkra resultat att det inte borde komma i fråga att lägga enbart dem till grund för en sänkning. Det fanns emellertid också moraliska skäl för en sådan. Alkoholen anses nämligen inte en särställning som riskfaktor eftersom den är klart förutsebar och möjlig att beakta för den som planerar att använda ett fordon. Det hänvisades till att en bred allmänhet säkerligen ansåg att en alkoholförtäring som leder till 0,5 promille normalt var av sådant slag att den var fullständigt utesluten i samband med bilkörning.<sup>65</sup>

Det påstods att det också genom andra undersökningar än olycksfallsriskundersökningar måste anses klart fastslaget att körförmågan påverkas negativt även av lägre alkoholhalter än 0,5 promille och så att detta värde framstod som en för hög gräns.<sup>66</sup>

Ytterligare ett argument var att det hos de remissinstanser som vid två tillfällen, 1984 och 1988, haft att ta ställning till förslag om en sänkning till 0,4 promille skett en klar förskjutning mot en mer positiv inställning till en sänkning av promillegränsen. Det ansågs återspegla bl a en större förståelse för vikten av att på sikt främja trafiknykterheten genom att i lagstiftningen starkare mar-

<sup>63</sup> A st. Det hade varit intressant att samtidigt få uppgifter av motsvarande slag för andra brott, särskilt misshandel och skadegörelse och om hur stor del av de anmälda trafiknykterhetsbrotten som lett till skada. Det torde vara rimligt att utgå från att nästan samtliga av de 4 miljoner brott som icke anmälts inte lett till skada. I så fall kan man ifrågasätta om lindrig berusning verkligen i praktiken är så riskhöjande som den påstås vara.

<sup>64</sup> Prop 1989/90:2.

<sup>65</sup> A prop s 30 f.

<sup>66</sup> A prop s 31.

kera att alkohol och trafik inte hör ihop. Departementschefen räknade med att en sådan attitydförskjutning säkert var vanlig också hos en bred allmänhet.<sup>67</sup>

Det ansågs också stå klart att redan en alkoholhalt på 0,3 promille innebär en nedsättning av körförmågan hos många förare åtminstone i mer komplicerade situationer.<sup>68</sup>

Departementschefen tog dock avstånd från tanken på att införa någon form av nollgräns. Hon hävdade att knappast någon torde påstå att varje alkoholkoncentration, oavsett hur liten den är, har en sådan negativ effekt på körförmågan att den kan motivera straffrättsligt ingripande, och att motivet till en nollgräns inte heller brukade vara hänsynen till trafiksäkerheten i det enskilda fallet. I stället brukade man hänvisa till "pedagogiska skäl". Departementschefen var dock mycket tveksam till att bygga strafflagstiftning på så indirekta effekter som det då kunde bli fråga om eftersom en sådan i princip borde begränsas till att omfatta gärningar som är klart skadliga eller farliga för den enskilde eller för samhället. Det måste finnas mycket starka skäl för att tillämpningsområdet skall utsträckas längre. När det gällde frågan om en nollgräns uppkom därför spørsmålet om de pedagogiska effekter den kunde antas medföra var så säkra och starka att de kunde motivera ett undantag från gängse lagstiftningsprinciper.<sup>69</sup>

När det gällde nämnda effekter trodde departementschefen att de blev större ju större andel låga promillehalter som förekom men pekade också på att olika kategorier av gärningsmän kunde vara olika påverkbara av det budskap som en nollgräns skulle vara. Hon antog också att den inverkan som alkoholen har som riskfaktor vid olika grader av alkoholkoncentration var av stor vikt när det gällde den pedagogiska effektens betydelse för trafiksäkerheten.<sup>70</sup>

De nämnda faktorerna talade emellertid samtliga, enligt departementschefens mening, för att det fanns anledning att vara tveksam till om positiva effekter kunde uppnås genom en nollgräns. Som stöd anförde hon sifferuppgifter som tydde på att närmare 80 % av dem som misstänkts för trafiknykterhetsbrott hade en blodalkoholkoncentration över 1 promille och att närmare 60 % hade mer än 1,5 promille. Härav drog hon slutsatsen att efterlevnaden av trafiknykterhetsbestämmelserna bland människor i allmänhet torde vara mycket god.<sup>71</sup> Den är svår att förstå om man accepterar den ovan nämnda uppgiften i prop 1988/89:118 att det faktiska antalet trafiknykterhetsbrott skulle vara cirka 4 miljoner.

På den vägen kom departementschefen emellertid fram till att problemet gällde en förhållandevis liten grupp personer, som på ett uppenbart sätt bröt

<sup>67</sup> A st.

<sup>68</sup> A prop s 32.

<sup>69</sup> A prop s 26.

<sup>70</sup> A prop s 26 f.

<sup>71</sup> A prop s 27.

mot redan gällande bestämmelser. Hon höll det för mindre troligt att den på ett märkbart sätt skulle påverkas av en nollgräns. Hennes intryck befästes när hon såg på uppgifter över dem som dömts för trafiknykterhetsbrott. Det gällde cirka 30 % av dem och andelen uppgick till mer än 40 % om man såg till dem som hade haft alkoholhalter över 1,5 promille. En mycket stor andel av de dömda hade kriminell belastning av annat slag. Minst 30 % saknade körkort och många hade alkoholproblem.<sup>72</sup>

När det gällde alkoholen som riskfaktor slutligen, konstaterade departementschefen i detta sammanhang att samstämmiga forskningsresultat klart visade att riskökningen vid låga alkoholhalter var obetydlig – om ens någon – i förhållande till den dramatiskt höjda olycksrisken vid höga alkoholkoncentrationer.<sup>73</sup>

Slutsatsen blev, som nämnts, att den pedagogiska effekten av en nollgräns inte kunde motivera ett avsteg från gängse lagstiftningsprinciper. Departementschefen uteslöt dock inte att hennes ståndpunkt kunde komma att behöva omprövas på grund av framtida forskningsresultat eller praktiska erfarenheter från andra länder.<sup>74</sup>

Justitiekammaren hade i stort sett samma uppfattning som departementschefen i den här frågan. Utskottet föreslog dock att den nedre straffbarhetsgränsen skulle sättas vid 0,2 promille alkohol i blodet och motsvarande värde för alkoholhalten i utandningsluften. Det motiverades med att detta än mer skulle tillgodose behovet att i trafiknykterhetslagstiftningen beakta den inverkan som även lägre alkoholhalter enligt utskottets mening kunde ha på körförmågan. Sänkningen skulle vidare innebära, framhölls det, att budskapet om att alkohol och trafik inte hör ihop kom till klarare uttryck också i lagstiftningen.<sup>75</sup>

Den andra stora förändringen i förslaget gällde straffbestämmelsernas uppbyggnad. Trafiknykterhetsbrotten delades in i två grader, rattfylleri och grovt rattfylleri. Lagtexten tog som första variant upp promilleregeln. Skälet var att den i praktiken omfattar de allra flesta fallen. Brottsbeskrivningen för grovt rattfylleri byggdes upp på sedvanligt sätt med angivande av vissa omständigheter som särskilt skall beaktas som kvalificerande.

Straffskalorna, böter eller fängelse i högst sex månader för rattfylleri och fängelse i högst ett år för grovt rattfylleri, överensstämde i huvudsak med vad som tidigare gällde för motsvarande brott. De avvek endast såtillvida att inget lägsta bötesbelopp fanns angivet. När det gällde det grova brottet hängde detta samman med brottskonstruktionen. Om det vid en hög alkoholhalt fanns mildrande omständigheter kunde det medföra att brottet inte bedömdes som grovt. Det kunde då, precis som tidigare, leda till bötesstraff.

<sup>72</sup> A st.

<sup>73</sup> A st.

<sup>74</sup> A prop s 27 f.

<sup>75</sup> JuU bet 1989/90:JuU2 s 18.

En konsekvens av förslaget var, som redan framgått, att begreppet rattonykterhet kom att försvinna och att det kunde dömas för rattfylleri även om alkoholhalten uppgick till 1,5 promille eller mer. Alkoholhalten var ju bara en indikation på att brottet borde bedömas som grovt. Samtidigt kunde det dömas till grovt rattfylleri även om alkoholkoncentrationen understeg 1,5 promille.<sup>76</sup>

*1.2.4.9 Gärningsbeskrivningen ändras 1994. Promillegränsen för grovt rattfylleri sätts vid 1,0. Maximistraffet höjs från ett till två års fängelse. Vid påföljdsbestämningen skall en återgång ske till de principer som tillämpades före 1990 års ändringar*

I sitt betänkande SOU 1992:131, Grovt Rattfylleri och Sjöfylleri, föreslog Väg- och sjöfyllerikommittén bl a att gränsvärdet för grovt rattfylleri skulle sänkas från 1,5 promille alkohol i blodet resp 0,75 milligram alkohol per liter utandningsluft till 1,0 resp 0,50 och att maximistraffet skulle höjas från ett till två års fängelse.

(Jag begränsar mig i fortsättningen liksom tidigare till att som regel nämna endast promillereglerna.)

Utredningen hade ju i sina direktiv fått uppdraget att se över rattfylleribestämmelserna med inriktning på sänkta gränsvärden och skärpta straff för grovt rattfylleri och uppfyllde genom sitt förslag de förväntningar som ställts på den.

Förslaget ledde till lagstiftning. I propositionen finns anvisningar för påföljdsbestämningen. De skiljer sig markant från vad som tidigare gällde och innebär en återgång till de förutsättningar som gällde före 1990 års reform. Det betyder bl a att fängelse skall vara normalstraff för grovt rattfylleri och att en icke frihetsberövande påföljd skall kunna komma i fråga endast om det föreligger särskilda skäl.

Sänkningen av promillegränsen för grovt rattfylleri och höjningen av straffmaximum betyder bl a att det blir en väsentlig straffskärpning i de fall som tidigare regelmässigt bedömdes som rattfylleri och normalt följdes av böter.

Ambitionen att åstadkomma straffskärpningar har också lett till ändringar av BrB 3:7 och 3:8 när det gäller grova brott. Straffmaxima har höjts från resp fyra år till sex och från två år till fyra. Har gärningen begåtts vid förande av motorfordon skall det vid bedömningen av om brottet är grovt särskilt beaktas om gärningsmannen varit påverkad av alkohol eller något annat medel.

Också lagen om alkoholutandningsprov har ändrats bl a så att polisen ges generell rätt att ta sådana prov på förare av motordrivet fordon.

Ändringarna stöds med bl a följande motiveringar.

Påföljdspraxis med större andel villkorliga domar hade mjukat upp inställningen till alkohol i trafiken och det kunde ifrågasättas om det var förenligt med

<sup>76</sup> En historik om trafiknykterhetslagstiftningen finns i JT 1992–93 nr 1, Påföljd för trafiknykterhetsbrott.

de krav som kan ställas från allmänpreventiva utgångspunkter. Utvecklingen i praxis var olycklig också för att många av de dömda hade alkoholproblem. De principer som låg bakom påföljdsbestämningen var komplicerade och ställde ofta domstolarna inför mycket svåra avgöranden. Det framstod som ofrånkomligt att olika domare ibland kom till skilda resultat på likartat faktiskt underlag vilket var allvarligt ur rättvise- och säkerhetssynpunkt.

Det hade riktats kritik mot påföljdsbestämningen vid vållande till annans död i samband med trafiknykterhetsbrott. Regeringen ansåg att man i högre grad än tidigare borde se allvarligt på trafiknykterhetsbrotten då berusningen bidragit till att föraren vållat annan persons död, kroppsskada eller sjukdom.<sup>77</sup>

Lagrådet riktade stark kritik mot förslaget: det var inte bra med en reform så tätt inpå den föregående, det var i princip olämpligt att med motivuttalanden styra praxis och särskilt betänkligt i detta fall genom att de syftade till skärpningar i påföljdsvalet, det fanns inte tillräckliga skäl att höja straffmaximum, eftersom normalpåföljden enligt förslaget skulle vara fängelse en månad skulle det komma att bli en relativt stel tillämpning där detta straff dömdes ut i ett ganska brett band av fall, en strängare praxis skulle inte leda till ytterligare nämnvärda vinster från allmänpreventiv synpunkt.<sup>78</sup>

## 1.2.5 5 §. Smitning

*1.2.5.1 Lagändringar 1972 medför att 5 § blir tillämplig också vid förande av motordrivet fordon annorstädes än på väg och 1975 vid förande av spårvagn.<sup>79</sup>*

*1.2.5.2 Brottet gradindelas 1987*

I en promemoria från RÅ 1984 framfördes önskemål att smitningsbrottet skulle gradindelas. RÅ förklarade att det länge, framför allt från åklagarhåll, varit ett starkt önskemål att strafföreläggande skulle kunna användas vid lindrigare förseelser såsom när någon avvikit efter att ha haft del i uppkomsten av parkeeringsskador eller liknande. Detta skulle bli möjligt om brottet gradindelades. Lagtexten borde enligt RÅ:s mening utformas så att den gav uttryck för att det inte var avsett att åstadkomma någon ändring av påföljdsbedömningen.<sup>80</sup>

Förslaget genomfördes och bestämmelserna trädde i kraft den 1 januari 1987.<sup>81</sup>

<sup>77</sup> Prop 1993/94:44 s 20 f.

<sup>78</sup> A prop 1993/94:44 s 109 ff.

<sup>79</sup> Prop 1972:137 och prop 1975:22.

<sup>80</sup> Överträdelser i trafiken. Promemoria från Riksåklagaren, mars 1984 s 48 ff.

<sup>81</sup> Prop 1986/87:34.

### 1.2.6 En 6 § om påföljdsbestämning infördes 1981 men upphörde att gälla 1989

1981 infördes bestämmelser i TBL som gjorde det möjligt att vid påföljdsbestämningen ta hänsyn till en befarad körkortsåterkallelse. När föreskrifter om straffmätning och påföljdsval intogs i brottsbalken genom lagändring som trädde i kraft den 1 januari 1989 kunde det beaktas genom BrB 29:5 och 30:4, varför 6 § TBL upphörde att gälla.<sup>82</sup>

### 1.2.7 7 §. Förverkande av fordon

#### 1.2.7.1 En bestämmelse om förverkande av fordon införs 1987

Frågan om föreskrifter om förverkande av fordon skulle införas i TBL togs tidigt upp till diskussion närmast som ett led i sökandet efter effektiva åtgärder mot rattonykterhetsbrott.<sup>83</sup>

De överväganden som gjordes före 1983 utmynnade i en nästan total enighet om att bestämmelser av ifrågavarande slag inte borde införas.

En ledamot av Lagrådet hörde till dem som hade annan uppfattning. Han talade i utlåtandet över 1957 års förslag till ändring av TBL 4 § för att en förverkandebestämmelse skulle införas som sanktion efter grov vårdslöshet i trafik och rattfylleri. Förverkande skulle komma i fråga om det var påkallat till förebyggande av brott eller när eljest särskilda skäl föreslå. Han ansåg att när ett dylikt stadgande hade trängt ut till allmän kännedom bland motorförare så borde det i den presumtive rattfylleristens medvetande kunna åstadkomma en tillräckligt konkret och känsloladdad association mellan lusten att sätta sig vid ratten och hotet att förlora den egna bilen, vilket han ofta hade en stark affektiv bindning till.

Synpunkterna vann inte tillräckligt gehör. Departementschefen förklarade att han inte fann det erforderligt att då ta ställning till vad denne ledamot av Lagrådet hade anfört.<sup>84</sup>

Den grundligaste utredningen i frågan svarar trafiknykterhetsbrottskommittén för. Den ansåg att någon förverkandebestämmelse inte skulle införas. Kommittén anförde som ett starkt skäl att en sådan regel skulle komma att drabba slumpmässigt och ojämnt.<sup>85</sup>

Trafikutskottet avstyrkte 1980 ett yrkande i en motion om förverkande framför allt av trafikfarliga fordon som vanemässigt använts vid olovlig körning. Utskottet motiverade sitt ställningstagande med att det vid 1968 års översyn

<sup>81</sup> Prop 1979/80:178 och prop 1987/88:120.

<sup>83</sup> SOU 1940:17 s 87, SOU 1953:20 s 204 f, prop 1957:72 ss 40 och 42, SOU 1970:61 ss 226 f och 276 ff, JuU 1980/81:33 s 17 f samt TU 1980/81:1 s 20 f.

<sup>84</sup> Prop 1957:72 ss 40 och 42.

<sup>85</sup> SOU 1970:61 s 227.

av BrB:s förverkanderegler uttalats att en viss restriktivitet borde iakttas till förverkande som kriminalpolitiskt instrument och att man i första hand borde undersöka om straffskalan kunde utformas så att man fick en lämplig påföljd. Utskottet ansåg att dessa uttalanden borde vara vägledande även då det gällde trafiksäkerhetsåtgärder.<sup>86</sup>

Ett av de exempel som brukat anföras på fall där BrB 36:3 skulle kunna användas för att förverka bilar har just varit att fordonet haft avsevärda brister som gjort det farligt ur trafiksäkerhetssynpunkt.<sup>87</sup> Det finns dock anledning att ställa sig tveksam till utgången i ett fall där denna fråga bedömts, nämligen *RH 42:81*.<sup>88</sup>

HD gjorde i *NJA 1982 s 59* uttalanden av principiellt intresse för hithörande frågor.<sup>89</sup>

I en departementspromemoria 1983 kom emellertid ett förslag till lagstiftning. Det godtogs i princip av departementschefen som i oktober året efter lade fram ett förslag i en proposition. Den drogs senare tillbaka av skäl som inte hade med förverkandeförslaget att göra.<sup>90</sup>

Departementschefen återkom med förslaget om förverkandebestämmelser i en ny proposition 1987. Det godkändes av riksdagen och bestämmelserna trädde i kraft den 1 juli 1987.

I propositionen konstaterade departementschefen inledningsvis att reglerna i BrB 36:3, som också är tillämpliga inom specialstraffrätten, knappast skulle kunna komma till användning annat än i de undantagsfall som nämns ovan. Den generella återhållsamhet som anbefalldes inför 1968 års lagstiftning om förverkande när det gällde att använda ett sådant instrument i bestraffande syfte nämns också liksom att riksdagen, som ovan anförts, tagit klart avstånd från att använda bestämmelser av detta slag vid olovlig körning.<sup>91</sup>

Samtidigt framhölls i propositionen att samma betänkligheter inte mötte mot att införa bestämmelser om förverkande i brottsförebyggande syfte. Det underströks att möjligheten att förverka fordon skulle fylla en funktion inte bara vid rattfylleri utan också vid olovlig körning. Departementschefen räknade med att en sanktion av detta slag skulle få en stark allmänpreventiv effekt. Ett förverkande av ett föremål som hade direkt anknytning till brottet skulle få en stark pedagogisk och psykologisk betydelse och dessutom skulle åtgärden få kännbara ekonomiska följder.<sup>92</sup>

Departementschefen delade den uppfattning som framförts i departements-

<sup>86</sup> TU 1980/81:1 s 20 och prop 1968:79.

<sup>87</sup> T ex prop 1986/87:81 s 4.

<sup>88</sup> Se härom Hoflund, Straff och andra reaktioner på brott.

<sup>89</sup> Fallet behandlas i Hoflund, Straff och andra reaktioner på brott. Det gällde frågan om en bil som använts vid tillgreppsbrott kunde förverkas jämlikt BrB 36:2.

<sup>90</sup> DsJU 1983:6 s 123 ff och 133 ff samt prop 1984/85:21 s 34 ff och 47 ff.

<sup>91</sup> Prop 1986/87:81 s 4 f.

<sup>92</sup> A prop s 4.



promemorian att det praktiska utrymmet för att förverka fordon i brottsförebyggande syfte var mycket begränsat och att återfallsrisken endast i speciella fall var så påtaglig att ett förverkande tedde sig rimligt. När det å andra sidan inträffade sådana fall ansågs det vara närmast stötande att det inte fanns någon möjlighet att förverka fordonet.<sup>93</sup>

#### 1.2.7.2 Kraven för förverkande mildras 1994

7 § ändrades 1994 så att möjligheterna att förverka fordon utvidgades. Det räcker numera med att det behövs för att förebygga brott mot TBL, under förutsättning att förverkandet inte är oskäligt. Enligt det ursprungliga förslaget skulle det räcka med att förverkandet inte var uppenbart oskäligt men efter påpekande från Lagrådet ändrades detta.

Regeringen ansåg att det kunde ifrågasättas, särskilt vad gällde trafiknykterhetsbrotten, om den restriktivitet som rådde när det gällde förverkande i detta fall var befogad. Den menade att en jämförelse med vad som gällde på andra områden visade att det i här aktuella fall var i hög grad rimligt att förverka i större utsträckning än tidigare. En sådan utvidgning ansågs också ha pedagogiskt och brottsförebyggande värde.

Lagrådet riktade stark kritik mot förslaget i remissen, som innebar en mycket kraftig ökning av förverkandemöjligheterna. Det erinrade om de betänkligheter ”som på goda grunder och under lång tid” (!) hade framförts mot fordonsförverkande. Erfarenheterna av den gällande bestämmelsen var dessutom begränsade påpekade Lagrådet, och ansåg att det var klokast att gå försiktigt fram när tillämpningsområdet nu skulle vidgas, så mycket mer som förslaget inte hade varit föremål för sedvanlig remissbehandling.

Regeringen godtog Lagrådets förslag till omformulering.<sup>94</sup>

#### 1.2.8 Lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands

Den tveksamhet som tidigare rådde när det gällde frågan om trafikförfattningarnas tillämpningsområde undanröjdes genom lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands. Lagen trädde i kraft den 1 april 1972.<sup>95</sup>

Av lagen framgår att inte bara TBL är tillämplig på utomlands begången gärning utan att under vissa förutsättningar också straffbestämmelser i vissa andra trafikförfattningar, bl a VTK, är det. Den som i nordiskt land överträtt vissa där gällande trafikregler som saknar motsvarighet i Sverige kan också

<sup>93</sup> A prop s 5.

<sup>94</sup> Prop 1993/94:44 ss 52 ff och 111 f.

<sup>95</sup> Prop 1971:114.

straffas här. Detta gäller även i vissa fall för gärning begången i utomnordisk stat.<sup>96</sup>

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

<sup>96</sup> En fullständigare redogörelse för bestämmelserna finns i Vårdslöshet i trafik s 142 ff.

## 2 Kommentar

### 2.1 1 §. Vårdslöshet och grov vårdslöshet i trafik

#### 2.1.1 1 § första stycket. Vårdslöshet i trafik

Brister vägtrafikant, den som för spårvagn eller den som någon annanstans än på väg för motordrivet fordon i väsentlig mån i den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, döms för vårdslöshet i trafik till dagsböter.

Paragrafen fick sin lydelse genom en lagändring som trädde i kraft den 1 januari 1995. I förhållande till vad som tidigare gällde har kravet på oaksamhet skärpts så att det numera skall vara fråga om en *väsentlig* brist i omsorg och varsamhet.

Bakgrunden till ändringen finns att söka i de allmänna uttalanden som regeringen har gjort i den proposition 1994/95:23, där förslaget till den har lagts fram. Efter att ha erinrat om bestämmelsen i BrB 1:2 första stycket, att en gärning, om inte annat sägs, skall anses som brott endast då den begås uppsåtligen, numera gäller också inom specialstraffrätten, påpekar regeringen, att det inom specialstraffrätten ibland, i vart fall vid lindrigare förseelser, har räckt med en mycket ringa oaksamhet för att straffansvar har ansetts böra utkrävas, och att ansvaret vid vissa bagatellartade förseelser har bedömts vara i det närmaste strikt. Regeringen menar, att det starkt måste ifrågasättas om en straffsanktion skall användas på det sättet. Syftet med en kriminalisering är, att människor skall avhålla sig från det straffsanktionerade beteendet. För att straffhotet skall fylla någon funktion, måste det därför vara möjligt att undgå att göra sig skyldig till det straffbara förfarandet. Strikt ansvar bör därför i princip inte förekomma inom straffrätten. Inte heller bör en hur liten oaksamhet som helst vara straffbar. För att ett straffanspråk skall uppfattas som befogat bör det i princip krävas, att gärningsmannen har gjort sig skyldig till ett medvetet risktagande, eller att vårdslösheten framstår som i något avseende särskilt klandervärd. Det skall vara möjligt för gärningsmannen att undvika händelsen genom ett utifrån hans egen kapacitet sett positivt och rationellt handlande.<sup>1</sup>

##### 2.1.1.1 Brottssubjekt och definitioner

Brottet vårdslöshet i trafik kan begås av den som är vägtrafikant, den som för spårvagn eller den som någon annanstans än på väg för motordrivet fordon.

Frågan om vilka som ingår i nämnda personkategorier får man delvis besva-

<sup>1</sup> Prop 1994/95:23 s 54 f

rad genom definitioner i vägtrafiklagstiftningen, i första hand VTK. Där finns betydelsen av vägtrafikant och av motordrivet fordon bestämd. Genom att där anges också vad som avses med väg kan man sluta sig till innebörden i uttrycket någon annanstans än på väg.

Någon ledning av detta slag får men inte när det gäller förande eller förare. Frågan om innebörden av dessa begrepp har diskuterats i lagstiftningsförarbeten och besvarats i rättstillämpningen.

Någon legaldefinition på spårvagn finns inte.

### Vägtrafikant

Var och en som färdas eller eljest uppehåller sig på väg eller i fordon på väg är vägtrafikant (VTK 2 §).

Det framgår av definitionen på fordon (t ex i VTK 2 §, se vidare nedan) att anordningar av skilda slag som löper på skenor inte omfattas av denna. Det betyder att den som uppehåller sig i spårvagn eller tåg som befinner sig på väg inte anses vara vägtrafikant. Däremot är den som färdas i eller eljest uppehåller sig i flygplan som är inrättat för färd på marken och som befinner sig på väg att anse som vägtrafikant.

Definitionen på vägtrafikant innehåller två andra begrepp, nämligen väg och fordon.

### Väg

I VTK 2 § definieras väg som

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.

I definitionen ingår som synes ett obestämt vägbegrepp, nämligen i uttrycket ”sådan väg”. När ”väg” ingår som beståndsdel i andra begrepp som är definierade i VTK, t ex vägtrafikant, får man utgå från att det är i den här definierade betydelsen.

Definitionerna i 1972 års vägtrafiklagstiftning kommenteras i en departementspromemoria.<sup>2</sup> Där sägs när det gäller vägbegreppet bl a

*att man vid bestämningen av detta strävat efter att, med hänsyn bl a till önskemålen om nordisk enhetlighet, undvika anknytning till specifikt svenska begrepp som allmän och enskild väg,*

*att vägtrafikreglerna, till skillnad från terrängtrafikreglerna är avpassade till*

<sup>2</sup> Kommunikationsdepartementet. Departementspromemoria ang vissa definitioner till den nya vägtrafiklagstiftningen.

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,

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,

att i uttrycket ”allmänt användes för trafik” ligger ett krav dels på att trafikeringsringen med motorfordon inte skall vara 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 samfärdsel” och ”farväg” i VTF som de uttolkats i rättspraxis.<sup>3</sup>

Det påpekas vidare, att eftersom det 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.<sup>4</sup>

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 samfärdsel endast vintertid avsedd körled” enligt VTF inte kunde anses som väg under annan årstid. Mera tillfälliga trafikeringshinder förändrar inte ledens karaktär av väg.<sup>5</sup>

När det gäller leder för cykeltrafik i punkt 2 avses med begreppet ”anordnad” att täcka sådana leder, som genom röjning och hårdgörning eller motsvarande åtgärder iordningställts för cykeltrafik och/eller, som genom därför avsett vägmärke anvisats för cykeltrafik. 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. Enbart det förhållandet att en led faktiskt används för cykeltrafik gör inte att den anses som väg.<sup>6</sup>

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 trafikseparering inte skett. Gång- eller ridbanor som är belägna inom bostadskvarter och inte löper invid motorfordons- eller cykelled är inte att anse som väg.<sup>7</sup>

Frågan om vad som är gångbana prövades i *RH 1990:10*.

<sup>3</sup> A promemoria s 7.

<sup>4</sup> A st

<sup>5</sup> A st

<sup>6</sup> A st

<sup>7</sup> A st

## Någon annanstans än på väg

I en proposition 1972 om körning i terräng med motordrivet fordon anförde departementschefen att uttrycket terräng i detta sammanhang avsåg område i naturen.<sup>8</sup>

I en annan proposition samma år med förslag till ändringar av TBL föreslogs bl a att 1 § första stycket i lagen skulle gälla även den som förde motordrivet fordon i terräng. Där talades om "trafiken utanför väg – dvs i terrängen" och departementschefen förklarade att han hade använt uttrycket terräng som beteckning för område som inte var att anse som väg.<sup>9</sup>

I yttrande över sistnämnda förslag skrev Lagrådet att innebörden av uttrycket terräng inte var alldeles klar. Å ena sidan var det uppenbarligen främst trafiken på obanade naturområden som skulle regleras för terrängfordon dvs fordon som var lämpade att framföras på sådana områden. Det gick enligt Lagrådets mening väl samman med vad som enligt allmänt språkbruk åsyftas med terräng. Å andra sidan hade departementschefen ju uttalat att uttrycket terräng använts som beteckning på område som inte var att anse som väg. Det sistnämnda skulle, framhöll Lagrådet, betyda att det skulle anses som trafik i terräng bl a att framföra en skördetröska på en åker, en självgående motorgräsklippare på en gräsmatta i en park och av en lasttruck på ett verkstadsgolv. Det fanns i sak inget att anmärka mot att § 1 första stycket TBL utsträcktes till att omfatta ovarsamhet vid framförande i sådana situationer förklarade Lagrådet men menade att samtliga åsyftade lokalteter knappast kunde omfattas av uttrycket terräng enligt vanligt språkbruk. Lagrådet förordade därför att "i terräng" ersattes med "annorstädes än på väg". Så skedde men det uttrycket har som framgått sedan ersatts med "någon annanstans än på väg."

Lagförslaget ändrades i enlighet härmed och godkändes av riksdagen.<sup>10</sup>

Tilläggas kan att uttrycket "annorstädes än på väg" liksom "någon annanstans än på väg" enligt allmänt språkbruk omfattar också områden som inte är farbara med motordrivna fordon.

## Fordon

Med fordon avses en anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad för färd på marken och ej löper på skenor (VTK 2 §).

I VTK och den trafiklagstiftning som är knuten till denna indelas fordonen i motordrivna fordon, släpfordon, terrängsläp, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon. Betydelsen av dessa senare beteckningar finns också angiven. Till kategorin övriga fordon hör lekfordon. Av särskilt intresse i detta sammanhang är bestämningen av motordrivet fordon.

<sup>8</sup> Prop 1972:99 s 20.

<sup>9</sup> Prop 1972:137 ss 15 och 17.

<sup>10</sup> A prop ss 30 och 31.

## Motordrivet fordon

Ett motordrivet fordon är ett fordon som för framdrivande är försett med motor, dock ej flygplan eller sådan eldriven rullstol som är att hänföra till cykel (VTK 2 §).

Motordrivna fordon indelas i motorfordon, traktorer, motorredskap och terängmotorfordon. Dessa kategorier definieras också i bl a VTK 2 §.

Ett flygplan är alltså enligt VTK inget motordrivet fordon men den som framför ett sådant på väg eller vistas i det på väg är, som tidigare nämnts, vägtrafikant.

## Förare av motordrivet fordon eller spårvagn

Förandebegreppet finns som nämnt inte definierat i trafiklagstiftningen. Det har dock diskuterats i flera lagstiftningsförarbetena och i doktrinen, oftast i anslutning till en genomgång av de bedömningar som gjorts i praxis i denna fråga. Vid några tillfällen har det utan resultat föreslagits, senast av 1957 års trafiknykterhetskommitté, att en definition på förare skulle tas in i TBL.<sup>11</sup>

Enligt allmänt språkbruk torde uttrycket förande i varje fall ange att en förflyttning har ägt rum och säkert också att denna varit styrd, dvs att det varit fråga om en kontrollerad rörelse. Det sistnämnda kravet har dock icke ställts i praxis.

Domstolarna har i huvudsak haft att ta ställning till frågan om förandebegreppets omfattning vid ifrågasatt ansvar för olovlig körning eller rattfylleri. Av det material som föreligger går det inte att dra någon slutsats om att ett förande skulle avse skilda beteenden vid dessa båda brott. Det är rimligt att utgå från att de slutsatser som kan dras av de fall som avser olovlig körning och rattfylleri gäller också vid vårdslöshet och grov vårdslöshet i trafik samt vid smitning, även om man kan tänka sig exempel som skulle kunna föranleda en strängare bedömning vid sistnämnda gärningar.<sup>12</sup>

De fall som redovisas nedan gäller bilar. Det kan därför inte uteslutas att de slutsatser som presenteras i punkterna 1–5 inte i allo gäller för andra typer av färdmedel.

1. En förflyttning skall ha ägt rum för att det skall vara ett förfarande men sträckans längd är oväsentlig.

*SvJT 1932 rf s 78.* W, som var alkoholpåverkad, satte sig i sin bil och startade motorn i avsikt att köra från platsen. Innan han hunnit lossa bromsen eller lägga i någon växel blev han anhållen. HovR ansåg att W vid det förhållandet att bilen inte hade satts i rörelse inte kunde anses ha fört den.

<sup>11</sup> En redogörelse för de uttalanden som gjorts i skilda lagförarbeten finns i Vårdslöshet i trafik s 173 ff.

<sup>12</sup> Se Vårdslöshet i trafik s 187 f.

Slutsatsen bekräftas i följande två avgöranden. Det första av dem talar dessutom för att förflyttningens längd är irrelevant.

*SvJT 1968 rf s 33 II.* E var påverkad av alkoholhaltiga drycker. Han satt i en lastbil som han med backväxels hjälp försökte gunga upp sedan dess vänstra hjulpar hade sjunkit ned i sand vid sidan av vägbanan. Bilen rörde sig därvid knappt en meter fram och åter. HovR ansåg att E hade fört bilen även om det inte skulle ha varit möjligt för honom att föra den från platsen enbart med hjälp av bilens motor.

I *SvJT 1968 rf s 33 I* försökte den alkoholpåverkade P att på i fallet ovan likartat sätt få rullning på sin bil sedan bakhjulen sjunkit ned i en grop. Bakhjulen slirade och han lyckades inte förflytta bilen. HovR nämner bl a att det av en vittnesberättelse inte framgick att bilen rörde sig framåt eller bakåt men väl att det inte var möjligt att enbart med bilens motor få upp bakhjulen ur gropen. HovR konstaterar därpå att det av vad sålunda och i övrigt framkommit inte styrkts att bilen bragts i rörelse av sådan art och omfattning att åtgärderna kan anses innefatta ett förande i den mening som avses i § 4 TBL.

Motiveringen antyder att HovR i det senare av de två fallen hade en annan uppfattning än i det första när det gäller betydelsen av möjligheten att föra fordonet från platsen.

2. Det är förande att sitta vid ratten och manövrera en bil som rullar, även om dess motor inte är igång eller om den är obrukbar.

*SvJT 1974 rf s 33.* N bogserade en bil som manövrerades av V. HovR ansåg att V var förare av den bogserade bilen.

*NJA 1936 s 69.* S satt vid ratten i en bil och styrde den medan den rullade utför en gatuslutning. Motorn kom aldrig igång. S dömdes för rattfylleri.

*NJA 1934 s 616.* En bil, vars motor hade gått sönder bogserades av en annan bil och styrdes av X. HovR dömde X till ansvar för bl a olovlig körning.

Tilläggas kan att moped med icke funktionsduglig motor i praxis har jämförts med cykel. Det har därför inte ansetts vara förande av motorfordon när mopeden har framförts medelst trampning. (*SvJT 1956 rf s 24*, *NJA 1958 s 39*, *NJA 1973 B 11* och *NJA 1978 s 458*.)

I *RH 1989:108* ansåg HovR att det inte fanns anledning att se annorlunda på det fallet att man sparkar sig fram i sittande ställning på en moped med fränkopplad motor. Domstolens utgångspunkt var att frågan om det är ett förande av motorfordon bör besvaras med hänsyn till trafikfarligheten.

3. Det är *inte* förande av bil att gå vid sidan av den och skjuta den framåt eller bakåt när dess motor inte är igång, inte ens om den som förflyttar bilen samtidigt styr den med hjälp av ratten.

*NJA 1961 s 352.* B hade, gående vid sidan av en bil vars motor inte var igång, skjutit bilen några meter bakåt och därefter framåt. Därvid hade han hållit handen mot bilens sidostolpar, i det senare skedet möjligen även ena handen på ratten. Denna var låst medelst rattlås. HD ansåg att B:s förfarande inte kunde bedömas som sådant förande som avses i 3 och 4 § i TBL. Det innebar enligt HD:s mening inte heller sådan oaksamhet som kunde föranleda ansvar jämlikt 1 § första st.



Det har rätt delade meningar i frågan om detta fall skulle innebära en ändring i förhållande till två tidigare avgöranden i HD, nämligen *NJA 1935 s 354* och *NJA 1950 C 53*. I det första av dessa fall hade L bl a låtit en bil rulla utför en gatusluttning för att få igång motorn. Han gick vid sidan av bilen och styrde den. Det ansågs vara ett förande. I det andra fallet hade A öppnat bildörren, satt axeln till kanten och fört bilen framåt, under det att han styrde med ena handen på ratten. En annan person gick bakom bilen och sköt på. Sedan polis kommit till platsen lade A in tvåans växel för att få stopp på bilen. – A dömdes i HovR för rattonykterhet. Han klagade men HD beviljade inte prövnings-tillstånd.<sup>13</sup>

En skillnad mellan gärningarna är att bilen i 1961 års fall inte kunde styras. I 1950 års fall tillkom dessutom att den tilltalade hade befattat sig med annat manöverorgan, nämligen växelspaken.

I följande fall synes HovR ha tolkat 1961 års avgörande så att det saknat betydelse att ratten varit låst. Domen bekräftar den slutsats som formulerats i rubriken 3. ovan.

*SvJT 1972 rf s 4*. L hade brutit sönder rattlåset och slitit loss tändningskablarna på en bil, varefter han, gående vid sidan av fordonet, skjutit det ett 30-tal meter. HovR anser att L:s förfarande, vare sig han manövrerat bilen med ratten eller ej, inte har innefattat sådant förande som avses i 3 och 4 § TBL.

Varken i 1961 eller 1972 års fall har bilens motor varit igång. Detta torde inte ha varit av någon betydelse för utgången. I de fall där ett motordrivet fordon framdrives med hjälp av motorn torde det däremot vara fråga om ett förande även i sådana fall där det manövreras av någon som går vid sidan av det. Det finns också motordrivna fordon som är avsedda att föras av gående.

Det bör observeras att den som leder, skjuter eller drar *moped* anses som gående (VTK 4 § andra st).

4. Passagerare som under körning med bil tar hand om ratten är att anse som förare.

*NJA 1935 s 506*. Under färd med en bil satt C i förarsätet vid ratten med W till höger om sig. C lät småningom W ta hand om ratten medan han själv höll fötterna på gas- och bromspedalerna. W, som saknade körkort, dömdes till ansvar för olovlig körning och rattfylleri för att han hade biträtt vid körningen.

*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 ratten och styrde bilen så att den hamnade vid sidan av vägen, i ett dike. B dömdes för bl a rattfylleri.

*NJA 1989 s 552*. C manövrerade på normalt sätt en bil men tvingades stanna sedan en annan bil kört in framför henne och bromsat. När hon kunde fortsätta färdens och långsamt passerade det framförvarande fordonet hoppade M upp på motorhuven. K, som satt vid sidan av C, satte då en fot på gaspedalen och åstadkom en snabb hastighetsök-

<sup>13</sup> Se härom vidare i Vårdslöshet i trafik s 179 ff.

ning upp till c:a 70 km/tim varefter han tryckte ned bromspedalen hårt. M föll av och K satte åter en fot på gaspedalen. – Både C och K ansågs ha varit förare. – Se vidare om fallet nedan i avsnitt 2.1.1.2 under Det oaktsamma handlandet.

5. För ansvar krävs i princip att det är frågan om ett uppsåtligt förande.

Som redan nämnts har BrB 1:2 ändrats så att första stycket numera gäller också inom specialstraffrätten för bestämmelser som trätt i kraft eller ändrats efter utgången av den 30 juni 1994. När det gäller begreppet förande skulle det i och för sig kunna innebära att det tills vidare kan ställas andra krav i de paragrafer i TBL där frågan om förande blir av betydelse och som inte har ändrats. Det torde dock förhålla sig så att det redan tidigare gällt att det i princip krävs en uppsåtlig förflyttning för att det skall vara fråga om ett straffbart förande. Det normala förandet föregås vanligen av ett beslut att en färd skall företas. Är det fråga om ett motorfordon föregås förandet av sådana åtgärder som att en motor startas och att vissa manövreringsorgan hanteras. Ett fordon kan emellertid komma i rörelse till följd av någons oaktsamhet utan att det förelegat uppsåt till en förflyttning. En annan variant är att det visserligen föreligger uppsåt till en förflyttning men att denna, efter en oaktsam igångsättning, kommer till stånd på ett helt annat sätt än som var avsett.

*NJA 1967 s 211.* Av oaktsamhet vred Z på startnyckeln i en bil varvid fordonet rörde sig framåt någon meter och stötte mot en framförvarande bil. Han åtalades för olovlig körning och rattfylleri. – HD konstaterar att Z visserligen av oaktsamhet satt bilen i rörelse men att han inte haft uppsåt att vidtaga någon åtgärd för att förflytta den. Därför kan hans handlande, säger HD, ej föranleda ansvar för olovlig körning eller rattfylleri.

Motiveringen innebär motsättningsvis att det enligt HD:s mening väl kan vara förande även om igångsättandet skett av oaktsamhet, nämligen om det förelegat uppsåt till någon åtgärd som skulle utmynna i en förflyttning av fordonet. Det skulle kunna vara fallet även om fordonet t ex kommit igång tidigare eller på annat sätt än som varit tänkt. Det krävs alltså inte att fordonet har manövrerats under den tid det har varit i rörelse för att det enligt HD:s mening skall vara ett förande. Fallet ovan gäller, liksom några äldre mer svårtolkade avgöranden med likartade förutsättningar, en kort förflyttning men det kan inte ha varit av någon betydelse för utgången. Visserligen kan det i praktiken normalt sett inte bli fråga om att ett fordon förflyttas annat än mycket korta sträckor utan att det styrs under tiden, men en bil som kommer i rullning i en nedförsbacke kan komma rätt långt även utan en förare vid ratten.<sup>14</sup>

<sup>14</sup> Se mera om dessa fall i Vårdslöshet i trafik s 184 ff och i SOU 1970:61 s 186 ff och s 193 ff.

## Förande vid övningskörning

Den som har uppsikt över övningskörning som inte sker i gymnasieskolan eller inom polisväsendet anses som förare vid sådan körning (KKF 81 § första st).

Om någon som har körkort vill öva upp sin färdighet att föra fordon av det slag som körkortet gäller och därför träffar avtal om övningskörning med någon som driver körskola så anses den som enligt avtalet skall ha uppsikt över körningen som förare (KKF 81 § andra st).<sup>15</sup>

Anförda bestämmelser talar för att det också är den som har uppsikt över körningen i dessa fall som normalt sett bör bära det straffrättsliga ansvaret för de överträdelse av trafikreglerna som begås.

HD har gjort ett uttalande i den frågan i nedanstående fall. Den föreskrift i VTK som HD hänvisar till motsvarade den som för närvarande är intagen i 81 § KKF.

*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 den då gällande 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. Förhållandena 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 instruktioner." I fallet ansåg HD att G på grund av bristande uppmärksamhet gjort sig skyldig till vårdslöshet i trafik och vållande till annans död.

Frågor om övningskörning behandlas också i bl a *SvJT 1957 rf s 14*, *RH 46:80*, *RH 53:81*, *RH 99:82* och *RH 114:82*.

### 2.1.1.2 Den brottsliga gärningen

Den brottsliga gärningen består i att i väsentlig mån brista i den omsorg och varsamhet som betingas av omständigheterna. Det är alltså fråga om en mer kvalificerad oaktsamhet än tidigare, då all oaktsamhet som inte var ringa kriminaliserades i detta första stycke av 1 §. Ändringen innebär inte att det blir en total avkriminalisering av fall som inte uppnår den gräns som nu har dragits. Överträdelse av de primära handlingsregler som finns uppställda för trafiken t ex i VTK, TTK och i förordningen (1990:1165) om säkerheten vid järnväg,

<sup>15</sup> De föreskrifter som gäller för övningskörning finns i KKF 72–81 §§.

tunnelbana och spårväg är i stor utsträckning straffsanktionerade, liksom bestämmelser av annat slag som kan bli av betydelse i sammanhanget, t ex de om fordon's utrustning i fordon'skungörelsen. Ansvar skall dock inte utkrävas enligt kungörelserna eller förordningen om straff kan ådömas enligt TBL eller BrB (VTK 167 § första st, TTK 78 § första st, järnvägssäkerhetsförordningen 16 § tredje st och fordon'skungörelsen 113 §).<sup>16</sup>

## Trafikolycka

Begreppet trafikolycka förekommer i TBL inte bara i 1 § utan också i 5 §. (Se 2.5.1.1) I den sistnämnda är det en förutsättning för ansvar att en trafikolycka har inträffat. Begreppet är inte definierat och man kan lika litet som när det gäller förande utgå från att trafikolycka i rättstillämpningen skulle anses ha samma innebörd i de två paragraferna. Till saken hör att det i äldre motsvarigheter till dessa användes andra och olika uttryck.

När det gäller gärningar av den typ som beskrivs i 1 § talades det sålunda om "förekommande av olycksfall" i de bestämmelser som gällde närmast innan TBL infördes. I förslaget till allmän aktsamhetsregel i VTF förklarar de sakkunniga att "olycksfall" bytts ut mot "trafikolycka" för att sistnämnda uttryck var det som i förevarande sammanhang allmänt brukades. De avsåg alltså inte att ändringen skulle få någon betydelse i sak.<sup>17</sup>

En fråga som har diskuterats i detta sammanhang är om ansvar kan ådömas i fall där en vägtrafikanter har blivit nedstänkt av en förbipasserande bil.

I 1948 års förslag till VTK fanns bland de icke straffsanktionerade bestämmelserna om hastighetsanpassning sådana där 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. Samtidigt omfattade förslagens bestämmelse om ansvar för vårdslöshet i trafik inte fall där endast obetydlig skada hade vållats. Det skulle normalt sett innebära att en nedstänkning inte skulle vara straffbar.

Detta förhållande påtalades i några remissyttranden. En förseelse av nämnda slag borde generellt medföra straff, ansåg kritikerna som särskilt pekade på det obehag en sådan gärning medförde för den nedstänkte och den brist på hänsyn den vittnade om från fordon'sförarens sida.

Departementschefen tog upp frågan. Han ansåg att överträdelserna i fråga knappast heller skulle medföra ansvar enligt departementsförslagens bestämmelse om vårdslöshet i trafik. Då också han var av den uppfattningen att den här sortens förseelser borde medföra ansvar kompletterades VTF med en straff-

<sup>16</sup> VTK gäller trafik på väg (VTK 1 § första st) medan TTK gäller trafik i terräng, dvs områden som ej är att anse som väg (TTK 1 § första st).

<sup>17</sup> SOU 1948:34 s 217.

sanktionerad föreskrift härom<sup>18</sup> (numera VTK 63 § och 164 § 3.).

Man kan fråga sig om det var för att departementschefen ansåg att en nedstängning inte var en trafikolycka i 1 §:s mening som bestämmelsen om vårdslöshet i trafik inte skulle vara tillämplig eller om han menade att oaktsamheten i sådana fall alltid var ringa.

I *SvJT 1963 rf s 59* dömde HovR (tre ledamöter) med tillämpning av VTF:s ansvarsbestämmelse när två fotgängare hade fått kraftiga smutsstänk från en förbipasserande bil. Åklagaren hade yrkat ansvar för vårdslöshet i trafik men också för smitning. Bilföraren fälldes till ansvar för sistnämnda brott vilket innebär att HovR i varje fall ansåg att en trafikolycka hade inträffat i den mening detta uttryck har i 5 § TBL.

En avsiktlig påkörning bedömdes i *NJA 1990 s 319* som trafikolycka. Se om fallet i avsnitt 2.5.1.1.

Det oaktsamma handlandet<sup>19</sup>

Den oaktsamhet som i 1 § första stycket är kriminaliserad som vårdslöshet i trafik beskrivs som en avvikelse i väsentlig mån från det aktsamhetskrav som föreskrivs i 5 § första st VTK och i 38 § första st TTK. Trafiklagstiftningen innehåller som bekant ett stort antal andra, mera bestämt formulerade, regler för beteendet. Det kan naturligtvis vara just överträdelsen av en sådan som läggs den till last som åtalas för vårdslöshet i trafik. Den som inte har iakttagit en sådan föreskrift kan som ovan nämnts numera i stor utsträckning dömas till ansvar också med stöd av bestämmelser som är intagna i den författning där föreskriften finns, t ex VTK 164–167 §§. Det krävs mer för att 1 § TBL skall kunna tillämpas. Även om det är fråga om en avvikelse i väsentlig mån från det aktsamma beteendet, det ”riktiga beteendet”, är det inte sagt att den brist i omsorg och varsamhet, den oaktsamhet, detta ger uttryck för också är oaktsamt med avseende på uppkomsten av trafikolycka.

Det ligger i sakens natur, att det inte är möjligt att uttömmande ange vad som är sådant oaktsamt beteende i trafiken att 1 § TBL blir tillämplig. Även om en viss typsituation föreligger där en särskild föreskrift överträtts är det omständigheterna i det särskilda fallet som avgör om ett visst beteende är att bedöma som vårdslöshet i trafik. Rent allmänt krävs för straffbarhet att någon har gjort sig skyldig till medvetet risktagande eller annan allvarlig oaktsamhet. Det skall vara fråga om beteenden som är att beteckna som vårdslösa ”i egentlig mening”. När en trafikregel har överträtts skall det tas hänsyn till vilken betydelse den har för trafiksäkerheten. Till beteenden som typiskt sett bör föranleda an-

<sup>18</sup> Prop 1951:30 s 257.

<sup>19</sup> Begreppet oaktsamhet analyseras av Jareborg i NTfK 1977 s 217 och i *Brotten*, första häftet, andra uppl, Lund s 225 ff. Se också Erenius, *Oaktsamhet*, Stockholm 1971 och densamme i *Svensk rätt i omvandling*, 1976 s 143 ff.

svar enligt 1 § hör förande av bil i uttröttat tillstånd, allvarliga brott mot regler till skydd för oskyddade trafikanter, trafikfarliga omkörningar, brott mot stoppplikt eller sådan körning mot rödljus som medfört eller kunnat medföra en trafikfarlig situation, allvarligare hastighetsöverträdelser i trafikfarliga miljöer och förande av trafikfarliga fordon. I fall föraren har tagit på sig en särskilt ansvarsfull trafikuppgift, t ex att köra en skolbuss, bör också det beaktas.

Även om avgöranden i tidigare praxis som regel inte längre kan anses vara vägledande för bedömningen vill jag ändå återge följande fall av hastighetsöverträdelse som inte ens enligt då gällande bestämmelse föranledde ansvar för vårdslöshet i trafik.

HovR ansåg i *RH 1991:11* att det inte var oäktsamt att i betydande grad överskrida gällande hastighetsgränser (mätningar från helikopter visade att den tilltalade där gränsen låg vid 90 km/tim färdats med i genomsnitt 160 km/tim på ett vägvägnitt och 129 km/tim på ett annat samt där gränsen låg vid 70 km/tim kört med i genomsnitt 90 km/tim). HovR grundade sin slutsats på att körningen ägde rum på en Europaväg, att det rådde skymning men inte var mörkare än att hastighetsmätning kunde ske från helikopter, att det duggregnade men att vägbanan inte var blöt, bara fuktig, och att det inte hade påståtts att själva körningen hade innefattat några andra moment som skulle ha kunnat innebära risker för trafiksäkerheten än den höga hastigheten. (Se också *RH 1990:7* och *RH 1992:6* som gäller bevisfrågor vid påstådda hastighetsöverträdelser, samt *RH 1991:90*.)

Det finns ytterligare en sida av denna sak. Den gäller själva begreppet oäktsamhet. Det anses nämligen att det inte är tillräckligt att konstatera att ett handlande avviker hur litet som helst från det helt aktsamma för att det skall kunna betecknas som oäktsamt. Eftersom inte ens all oäktsamhet omfattas av 1 § TBL är denna distinktion inte av någon avgörande betydelse i detta sammanhang. Det blir den däremot när det gäller frågan om ansvar skall utkrävas för gärningar som bedöms inte kunna föranleda ansvar för vårdslöshet i trafik men där samtidigt gärningsbeskrivningen i t ex BrB 3:7 om vållande till annans död är uppfylld. I BrB 3:7 görs det ju inget explicit undantag för ringa oäktsamhet. Frågan behandlas nedan under särskild rubrik.<sup>20</sup>

För att någon skall kunna dömas för att ha handlat oäktsamt krävs också att det kunde begäras av den person det gäller att han handlade godtagbart. Hänsyn skall tas till den individens förmåga att handla, närmast så att bristande förmåga därvidlag kan medföra att han inte döms till ansvar. Detta understryks i förarbetena till den ändring av paragrafen som nu har genomförts. Det framhålls där att det vid bedömningen bör ses mer till skyldigheten att inte skapa trafikfarliga situationer än till vad den enskilde trafikanten har visat av större eller mindre skicklighet att klara problem som har uppstått i trafiken. Om trafikanten på grund av tillfällig ouppmärksamhet har gjort en felbedömning av trafiksituationen, bör det normalt sett inte leda till ansvar enligt paragrafen och inte heller

<sup>20</sup> Strahl, Allmän straffrätt i vad angår brotten s 190.

om det är fråga om ett rent manövreringsmisstag. Det påpekas att fall av det slaget ofta inträffar vid besvärliga väderleks- och siktförhållanden. Det nämns att det i tidigare praxis ofta inte ansågs som någon ursäkt att trafikanten var okunnig, oerfaren eller visade andra intellektuella brister och att några remissinstanser hade velat att man skulle hålla fast vid den tidigare principen att vid bedömningen av oaktsamhet utgå från den normalt skicklige föraren. Regeringen anser visserligen att en jämförelse av det slaget kan vara av betydelse men att det, om den bedömningen leder till slutsatsen att det föreligger oaktsamhet, vid den fortsatta bedömningen måste beaktas, om gärningsmannen hade insett eller bort inse att hans handlande innebar ett sådant risktagande och huruvida han borde ha kunnat undvika att den trafikfarliga situationen uppkom. Det är alltså i detta senare led som det numera bör tas större hänsyn till gärningsmannens egna förutsättningar. Han bör inte anses ha brustit i omsorg och varsamhet bara för att han i ett visst fall har visat sig vara mindre skicklig än den normale trafikanten om hans färdigheter inte förslog för det. Det påpekas dock också att det är en annan sak att en trafikant som borde ha insett att han inte hade tillräckliga förutsättningar för att påta sig en ansvarsfull uppgift i trafiken kan anses vara oaktsam om han ändå gör det.<sup>21</sup>

Följande avgörande torde fortfarande ha sitt intresse i sammanhanget.

*NJA 1989 s 552.* C manövrerade på normalt sätt en bil men tvingades stanna sedan en annan bil kört in framför henne och bromsat. När hon kunde fortsätta färden och långsamt passerade det framförvarande fordonet hoppade M upp på motorhuven. K, som satt bredvid C, satte då en fot på gaspedalen och åstadkom en snabb hastighetsökning till c:a 70 km/tim varefter han tryckte ned bromspedalen hårt. M föll av och K satte åter foten till gaspedalen. M blev överkörd och släpades med under bilen i c:a 2,5 km innan bilen stannades. – C åtalades för vårdslöshet i trafik och vållande till annans död. – HD slog fast att C hade haft möjlighet att ingripa för att få stopp på bilen genom att trampa på bromspedalen när K ökade farten och bedömde det som sannolikt att det skulle ha minskat riskerna för M, åtminstone om åtgärden vidtagits i ett tidigt skede. Frågan var då om det kunde begäras av henne att hon skulle ha ingripit på nämnda sätt. För att få ett svar på det beaktade HD till en början att stämningen i bilen var uppjagad redan när C började köra förbi den blockerande bilen och att upphetsningen måste ha förstärkts när M hoppade upp på motorhuven. K misstänkte nämligen att personerna i det fordonet var ute efter honom. HD godtog också C:s uppgift att K:s agerande kom oväntat för henne. Domstolen drog därför slutsatsen att det inte rimligen kunde krävas av C, som ju måste styra bilen, att hon under dessa omständigheter och med den korta tid som stod till buds skulle hinna besluta sig för någon ytterligare åtgärd för att förhindra en olycka. Hennes underlåtenhet att bromsa kunde därför enligt HD:s mening inte läggas henne till last som ovarsamhet varför hon inte kunde fällas till ansvar för vårdslöshet i trafik och därmed inte heller för vållande till annans död.

<sup>21</sup> Prop 1994/95:23 ss 60, 61 och 122.

## Vårdslöshet i trafik och vållande till annans död eller vållande till kroppsskada

Det händer förhållandevis ofta att människor dödas eller skadas i följd av trafik. I BrB 3:7 stadgas ansvar för vållande till annans död för den som av oaktsamhet orsakar annans död och i 3:8 för vållande till kroppsskada eller sjukdom för den som av oaktsamhet åsamkar annan person sådan kroppsskada eller sjukdom som ej är ringa. Den som handlat så oaktsamt att han kan dömas för vårdslöshet i trafik kan dömas också jämlikt BrB 3:7 eller 3:8 om han har haft anledning att räkna med risken för att hans handling skulle få just en sådan effekt som beskrivs i nämnda bestämmelser.

I den tidigare lydelsen av 1 § andra stycket föreskrevs undantag från ansvar för det fallet att oaktsamheten hade varit ringa. Eftersom någon begränsning av det slaget inte finns vare sig i BrB 3:7 eller 3:8 uppstod frågan om en gärningsman som hade friats från ansvar för vårdslöshet i trafik i förekommande fall ändå kunde dömas för något av de två andra brotten. I äldre underrättspraxis kunde man finna exempel på att det under sådana förutsättningar hade dömts för vållande till annans död, en uppfattning som man kunde finna stöd för i *Fredriksons* kommentar till 1951 års trafiklagstiftning. Motsatt mening fann man redan i brottsbalkskommentaren 1968. *Thornstedt* uttalade sympati för den i en recension och jag har i tidigare upplagor ansett mig kunna påstå, att den har kommit till uttryck också i praxis från senare tid.<sup>22</sup> Samma problematik kan förstås uppstå också efter lagändringen om domstolen tvingas pröva frågan om oaktsamheten har varit ringa.

Åklagarutredningen säger sig ha funnit exempel i vart fall från underrättspraxis där det har friats från ansvar för vårdslöshet i trafik men fällts för brott enligt BrB 3:7 eller 3:8 och menar att den situationen skulle kunna bli vanligare efter lagändringen.<sup>23</sup> Detta är i och för sig riktigt liksom att en sådan utgång kan synas otillfredsställande. Det bör dock observeras att det som ovan benämnts motsatt mening vilade på uppfattningen att det skulle frias från ansvar för brottsbalksbrotten i nämnda fall eftersom "oaktsamhet" i dessa bestämmelser avsåg en avvikelse från det helt aktsamma som var så stor, att den inte var uppnådd där oaktsamheten efter en bedömning enligt TBL var att anse som ringa. I motiven säger regeringen att det av åklagarutredningen påtalade förhållandet är oundvikligt om det straffbara området inskränks för 1 § TBL och behålls oförändrat i BrB 3:7, men att det inte i sammanhanget fanns anledning att överväga ändringar vare sig i BrB 3:7 eller 3:8. Den tillägger dock att det inte kan uteslutas att tillämpningar av dessa två bestämmelser i någon mån kan komma att påverkas av att bedömningen av vad som är oaktsamhet enligt 1 § TBL kommer att bli mer nyanserad.<sup>24</sup> Det kan med anledning härav finnas an-

<sup>22</sup> Fredrikson s 364, BrB I andra uppl 1968 ss 132 och 135 samt SvJT 1970 s 63.

<sup>23</sup> SOU 1992:61 s 556.

<sup>24</sup> Prop 1994/95:23 s 62.



ledning påpeka att den meningen har framförts, att gränsen allmänt sett för vad som är att betrakta som oaktsamhet ligger lägre inom specialstraffrätten än inom brottsbalken.<sup>25</sup>

### 2.1.2 1 § andra stycket. Grov vårdslöshet i trafik<sup>26</sup>

Om någon vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn gör sig skyldig till grov oaktsamhet eller visar uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, döms för grov vårdslöshet i trafik till fängelse i höst två år.

I andra stycket av 1 § TBL skärps ansvaret för den som vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn ådagalagt grov oaktsamhet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom.

Det är alltså möjligt att döma för grov vårdslöshet i trafik utan att motivera detta med att den tilltalade förfarit grovt oaktsamt, nämligen om han anses ha visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom. Det förekommer domar där den tilltalade dömts för att både ha ådagalagt grov oaktsamhet och visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv och egendom (t ex *NJA 1957 s 513*).

I *RH 1994:78* friades en tilltalad från ansvar för bl a grov vårdslöshet i trafik eftersom handlandet stått utanför hans kontroll på grund av att han led av en manodepressiv psykos.

#### 2.1.2.1 Brottssubjekten

En jämförelse med första stycket visar att det bara är en del av personkretsen i detta som omfattas av den strängare straffskalan i andra stycket, nämligen förare av motordrivet fordon eller spårvagn.

#### 2.1.2.2 Grov oaktsamhet

Några uttalanden av särskild vikt för bedömningen av frågan när en oaktsamhet är att bedöma som grov i de sammanhang det här är fråga om ges varken i lagen eller dess förarbeten.

Efter att ha studerat praxis från tiden före 1960 menade *Fürst* att man möjligen kunde komma fram till att det som i första hand var av betydelse för domstolarnas bedömning var att oaktsamheten medfört svår effekt, t ex lett till dödsfall eller svår kroppsskada. Det var naturligt att det var så, ansåg *Fürst*, eftersom effekten var lättare att konstatera än graden av oaktsamhet.<sup>27</sup>

Domen i *SvJT 1962 rf s 65*, som redovisas nedan, bekräftar *Fürsts* påstående.

<sup>25</sup> Thornstedt, Om företagaransvar, s 58 med instämmande av SRK i SOU 1953:14 s 380.

<sup>26</sup> En utförligare framställning finns i *Vårdslöhet i trafik* s 230 ff.

<sup>27</sup> *SvJT 1960 s 219* ff.

Det finns anledning att erinra om att en svår skada inte behöver vara resultatet av en grov oaktsamhet och att oaktsamheten kan ha varit grov utan att den medfört någon skada. Departementschefens tidigare nämnda uttalande att det för frågan om ovarsamhet i och för sig är utan betydelse om någon olycka inträffat eller ej uttrycker samma uppfattning. Den framförs också av RÅ i *NJA 1956 s 293*.<sup>28</sup>

Bland andra omständigheter som domstolarna ansåg kvalificera oaktsamheten nämnde Först det medvetna risktagandet. Som jag tidigare framhållit kan inte heller detta vara ensamt utslagsgivande. Även om gärningsmannen varit medveten om att han tagit en stor risk syns det omotiverat att döma till fängelse om den kunnat utmynna endast i en ringa skada. Den uppfattningen bekräftas i motiven till 1995 års ändringar. Som framgått anges i dem just medvetet risktagande som ett exempel på vad som krävs för att första stycket skall bli tillämpligt.

### 2.1.2.3 Uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom

Det kan alltså dömas till ansvar för grov vårdslöshet i trafik också om den tilltalade visat uppenbar likgiltighet för annans liv eller egendom. Det är oklart varför lagstiftaren inte har nöjt sig med att ange endast grov oaktsamhet som villkor för att döma för grov vårdslöshet i trafik utan tillfogat också detta likgiltighetsrekvisit. Är det inte tillräckligt för att tala om oaktsamhet och grov sådan att någon visat en sådan likgiltighet under förandet? Som jag anförde i annat sammanhang anser jag att denna andra straffskärpningsgrund inte fyller någon självständig funktion och skulle kunna utgå ur bestämmelsen.<sup>29</sup> Den intogs första gången i 1916 års automobilförordning och har sedan följt med när lagstiftningen ändrats. Ursprungligen anknöt den till en aktsamhetsbestämmelse i vilken också ingick föreskrifter om åligganden vid trafikolycka. För sådana fall kan det givetvis vara motiverat med straffskärpning för den som visar uppenbar likgiltighet inför trafikolyckans resultat. Däremot ifrågasätter jag om nämnda rekvisit kan vara uppfyllt utan att föraren kan klandras för att ha varit grovt oaktsam. Det kan tilläggas att de sakkunniga i det förslag som låg till grund för 1916 års bestämmelser om automobiltrafik formulerade sig sålunda när det gällde uttrycket ”visat likgiltighet för andra människors lif eller egendom” i § 36 som gällde körkortsåterkallelse. ”Den ledande principen vid bestämmande af de fall, då — — — förlusten af rätten att föra automobil skulle tillämpas, har — — — varit att binda densamma vid sådana förseelser, som angiva högre mått af vårdslöshet eller oförsiktighet eller, med andra ord, där föraren ådagalagt likgiltighet för andra människors lif eller egendom”(min

<sup>28</sup> Detta framgår också av det som RÅ uttalat om ringa oaktsamhet i cirkulär 1951:47.

<sup>29</sup> Vårdslöshet i trafik s 238 f.

understrykning).<sup>30</sup> 1920 års automobilsakkunniga säger för övrigt om nämnda uttryck att det ”synes alltför svävande för att böra bibehållas”.<sup>31</sup>

*Strahl* anser att uppenbar likgiltighet torde förutsätta ”viss medvetenhet om risk för olycka”.<sup>32</sup>

Jag är inte beredd att tolka bestämmelserna så. Där förutsätts att någon ”visar” uppenbar likgiltighet. Det synes därför vara tillräckligt att hans agerande ger intryck av att vara ett utslag av förarens likgiltighet för annans liv eller egendom. En sådan tolkning ligger också i linje med det i samma stycke uppställda kravet att någon ”ådagalagt” grov oaktsamhet. I ovan nämnda 1916 års förordning stod för övrigt ”ådagalagt grov vårdslöshet eller uppenbar likgiltighet ---”. Det senare tillkomna tillägget av ”visat” kan ses som en redaktionell ändring av språklig art.<sup>33</sup>

HD ansåg i *NJA* 1992 s 653 att en tilltalad som hade varit kraftigt berusad och kört en lastbil med släpvagn på motorväg och på den körbana som var avsedd för motgående trafik hade visat uppenbar likgiltighet för andra trafikanters säkerhet. Man kan fråga sig om han ens var medveten om trafikförhållandena. Sedan mannen hade stoppats av polis hade han inte ens klarat av att stänga av motorn.

Det är i detta sammanhang också värt att nämna att HD som motivering för att någon handlat med uppsåt att döda har börjat använda lokutionen att gärningsmannen i vart fall varit likgiltig (*NJA* 1975 s 594) eller helt likgiltig (*NJA* 1985 s 757) för om den han angripit skulle avlida eller inte.

En jämförelse visar att en gärningsman för att han skall dömas för mord eller dråp skall ha varit likgiltig eller helt likgiltig för effekten medan en förare skall dömas för grov vårdslöshet i trafik om han visat uppenbar likgiltighet för annans liv eller egendom. Enligt den uppfattning jag hävdar ovan kan man visa likgiltighet utan att vara likgiltig. Skulle en förare ha varit likgiltig inför att hans agerande skulle leda till att någon påkördes och dödades borde han i normala fall kunna åtalas och dömas för försök till mord eller dråp, eller i förekommande fall för det fullbordade brottet, om man skulle följa HD:s ovan nämnda domar.

Även om man skulle anse att det krävs ”viss medvetenhet om detta” i dessa fall enligt 1 § andra st TBL torde det där använda uttrycket dock inte kunna tolkas så att det skulle avse en uppsåtsvariant av det slag HD använt. Det rör sig ju ändå här om ansvar för vårdslöshet.

<sup>30</sup> Betänkande i fråga om revision af förordningen om automobiltrafik den 21 september 1906 m m, Stockholm 1912, s 81.

<sup>31</sup> SOU 1922:39 s 115.

<sup>32</sup> *Strahl*, Allmän straffrätt i vad angår brotten s 190.

<sup>33</sup> Se text § 41 i 1923 års MFF.

#### 2.1.2.4 Medverkan

I äldre praxis har det i några fall dömts till ansvar för medverkan till vårdslöshet i trafik. Sedan så skett av TR i *RH 1992:47* och hovrätten i en välmotiverad dom tagit avstånd från en sådan rättstillämpning har något fall med sådan utgång dock inte refererats. Som redan framgått gäller numera enligt BrB 23:4 att ansvar för medverkan inom specialstraffrätten förutsätter att fängelse är föreskrivet för gärningen. Det betyder i detta sammanhang att medverkan är kriminaliserad endast för brotten i 1 § andra stycket.

#### 2.1.2.5 Praxis<sup>34</sup>

##### Grov oaktsamhet

Hög hastighet har i flera fall bidragit till att oaktsamheten ansetts vara grov.

Ett exempel på detta är *NJA 1978 s 251*, där E åtalades för att han vid förande av personbil hade ådagalagt 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 korsningen 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 var hårt trafikerad. HD gör bedömningen att E med den hastighet han höll inte kan ha haft någon möjlighet att säkert avgöra om han skulle hinna passera 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 anförda, E:s oaktsamhet är att bedöma som grov.

I ovannämnda 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 kunna hänföra hit också fall där en bilförare färdas på fel sida av vägbanan. Att framkalla sådana mycket farliga situationer kan alltså föranleda ansvar för grov vårdslöshet, vare sig de framkallats genom bristande uppmärksamhet eller genom medvetet risktagande. En annan sida av detta är att domstolarna i flera fall fäst avgörande vikt vid att den handlande inte medvetet tagit en viss risk och sett det som en förmildrande omständighet.

I *SvJT 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 inne-

<sup>34</sup> En utförlig redovisning av äldre rättsfall finns i *Vårdslöshet i trafik*, s 231 ff.

fattat 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.

*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 (två ledamöter) 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 till att S inte anses ha medvetet tagit risker och visat hänsynslöshet i trafiken, inte kunna bedöma S:s oaksamhet som grov.

*SvJT 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 tunnel vid en T-banestation. Ett vittne i polisbilen uppgav att tunneln var så trång att polisbilen nätt och jämnt kunnat köra igenom den och att den var ca 6 m lång. – HovR ansåg att F under färden, särskilt vid körningen genom tunneln, ådaga-lagt grov oaksamhet.

Det är oklart om det i följande fall var bristande uppmärksamhet eller medvetet risktagande som föranledde bedömningen att det var fråga om grov oaksamhet.

*RH 5:80:* T, som var kraftigt alkoholpåverkad, körde bil mot rött ljus vid ett övergångsställe. Han körde i vägbans vänsterfil och körde om fordon som stannat i högerfilen. Fotgängare befann sig på övergångsstället i omedelbar närhet av bilen. T sade sig inte ha lagt märke till de bilar som stannat i högerfilen. – HovR ansåg att dessa fordon i varje fall i viss mån måste ha begränsat sikten över högra delen av övergångsstället. Som en förklaring till T:s agerande pekar HovR på att han var kraftigt alkoholpåverkad och att han, strax innan den här händelsen inträffade, bakifrån hade kört på en bil som stannat för rött ljus. HovR finner, att det måste hållas för visst, att T:s färsätt inneburit en överhängande fara för påkörning av fotgängare och att det inte berott på T att allvarlig trafikolycka inte inträffat. Ett sådant körsätt anser HovR vara grovt oaksamt och dömer T till ansvar för grov vårdslöshet i trafik.

Måhända ansåg hovrätten i nedanstående fall att det var fråga om ett medvetet risktagande.

*RH 1991:115:* C åtalades för grov vårdslöshet i trafik. Åklagaren ansåg att C ådalagt grov oaksamhet och visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv och egendom genom sitt sätt att föra fordonet på E 4:an. C påstods ha bländat framförvarande förare A med helljuset, därefter kört om i hög hastighet och girat in framför A:s bil så att denne var tvungen att bromsa. Vidare skulle C vid upprepade tillfällen ha hindrat A att köra om genom att föra ut sin bil till vänster och på så sätt utnyttja både hela det egna körfältet och mötande körfält. C påstods också ha prejat A:s bil så att den fördes på vänstra vägrenen och C hade därvid bromsat så att A fick kast på sin bil så att bilarna kolliderade sida mot sida. – Det sagda bekräftades såväl av målsäganden som tre vittnen. – HovR ansåg gärningen styrkt och att det var fråga om grov vårdslöshet. Det motiveras med att gärningen var av allvarlig karaktär och att den hade inneburit en påtaglig risk både

för medtrafikanterna i A:s fordon och för den mötande trafiken. –

I några fall ges således i domarna explicita uttryck för den ovan nämnda uppfattningen beträffande medvetet risktagande. I andra fall kan man förmoda att ifrågakvarande omständighet haft avgörande betydelse. 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 rätten bedömt den vara. 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.

*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.

*FFR 1959 s 260:* På en riksväg verkställde en motorcyklist L med mycket 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 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.

*IRH 1988:140* körde en bilförare, i relativt hög hastighet, på höger sida om tre bilar på Ölandsbron. Det var tät mötande trafik och omkörningarna kom överraskande för de framförvarande bilarnas förare. HovR ansåg att det varit påtaglig risk för svår trafikolycka och dömde för grov vårdslöshet i trafik.

## Uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom

Ett fall som direkt anknyter till det som anförts ovan i avsnitt 2.1.2.3 är följande hovrättsavgörande.

*RH 1988:23:* C åtalades för grov vårdslöshet i trafik. Åklagaren påstod att C genom sitt körsätt hade ådagalagt grov oaktsamhet och visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv och egendom. – HovR noterar att C hade erkänt att han kört oaktsamt genom att hålla en hastighet som med hänsyn till vägens beskaffenhet var för hög. Den ansåg det också klarlagt att C, redan innan föraren i den bil som han var förföljd av gjorde försök att köra om honom, hade förstått att det rörde sig om en polisbil. HovR ansåg det utrett att C för att hindra en omkörning hade hållit något åt vänster och därmed kommit att tränga polisbilen så att bilarna stötte samman. C:s körning innebar enligt HovR:s mening fara för en allvarlig trafikolycka med hänsyn till den hastighet bilarna höll och med betraktande av vägens beskaffenhet. HovR:s slutsats blir att C genom sitt färdssätt hade visat grov oaktsamhet. HovR tar emellertid också upp frågan om detta inneburit att C visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom. HovR anser därvidlag att lagtexten, såvitt den rör andra människors liv, ”enligt gängse språkbruk” innefattar ett krav på att domstolen är övertygad om att den tilltalade skulle ha

handlat på samma sätt även med vetskap om att gärningen skulle få någon annans död till följd. HovR anser att utredningen i målet inte ger stöd för en sådan övertygelse.

Det torde framgå av vad jag anfört i avsnitt 2.1.2.3 ovan att jag inte delar HovR:s uppfattning. Om HovR känt sig övertygad i nämnda avseende skulle det efter vad jag kan förstå innebära att t o m eventuellt uppsåt ansetts vara styrkt. HovR tycks ju utgå från att C insett möjligheten att hans agerande skulle kunna leda till att någon miste livet.

*RH 1993:98*: B hade under en körning i Stockholms centrala delar överträtt ett flertal grundläggande trafikregler. Han hade kört mycket fort och hade vid åtminstone ett par tillfällen förlorat kontrollen över fordonet. HovR fann att risken för allvarlig trafikolycka hade varit överhängande. B tycktes inte ens ha försökt undvika att kollidera med mötande trafik när han körde på fel körbana på en av gatorna. Att en trafikolycka inte hade inträffat bedömdes helt bero på att förarna av de mötande fordonen hade lyckats väja undan. HovR ansåg att B genom sitt handlingssätt hade visat en "fullständig" likgiltighet för andra människors liv och egendom och dömde honom för grov vårdslöshet i trafik.

*RH 1994:9*: En person hade fört bil genom en folksamling och kört på två personer. Gärningen ansågs begången i nödvärn i förhållande till dessa två och i nöd i förhållande till de övriga

Det torde vara välbekant att det i följande fall i första hand yrkades ansvar för dråpförsök men att uppsåt inte kunde styrkas.

*NJA 1959 s 63*: O körde bil med låg hastighet på en skogsväg. Polismannen A som befann sig på skogsvägen gav stopptecken när bilen befann 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 motorhuv. Med A sålunda liggande körde O upp bilen till höger på den allmänna vägen, där A, sedan han fått båda fötterna på marken föll i ett dike.

HR ansåg 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 fastställde HR:s dom i denna del och HD fastställde HovR:s domslut i samma del.

Ett renodlat exempel finner man i följande hovrättsavgörande.

*FFR 1964 s 226*: Sedan en polis hejdat en personbil gick han fram till bilen och öppnade dess högra framdörr. Medan polisen 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.

Ett fall med likartade förutsättningar föranledde annan bedömning.

*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.



## 2.2 2 §. Hindrande eller störande av trafiken på väg

Hindrar eller stör vägtrafikanter eller den som för spårvagn onödigtvis i väsentlig mån trafiken på väg, dömes, där ej gärningen är belagd med straff enligt 1 §, till böter.

2 § TBL utgör en komplettering till 1 §. Den omfattar vägtrafikanter och förare av spårvagn men gäller endast trafiken på väg. Det har ansetts att en sådan bestämmelse inte behövs för trafiken i terräng eftersom det är det begränsade utrymmet på väg som ligger bakom bestämmelserna i 2 § TBL.<sup>35</sup>

Trafikförfattningssakkunniga motiverade motsvarande regel i sitt förslag med att det inte bara var av vikt att trafikanterna i trafiksäkerhetens intresse iakttog aktsamhet och försiktighet utan också att de för framkomlighetens skull uppträdde så att de inte onödigtvis hindrade eller störde trafiken.<sup>36</sup>

Det är närmast vissa överträdelser av anvisningarna i 5 § första stycket andra punkten VTK som kriminaliseras genom 2 § TBL. Det sägs där att vägtrafikanter skall uppträda så att han ej onödigtvis hindrar eller stör trafiken. Även 70 och 74 § VTK som innehåller föreskrifter om stannande och parkering kan bli av betydelse för frågan om paragrafens tillämplighet.

Det bör observeras att om trafikanten hindrat eller stört på sådant sätt att villkoren i 1 § TBL är uppfyllda så blir den paragrafen tillämplig och inte den förevarande. De inskränkande uttrycken ”onödigtvis” och ”i väsentlig mån”, som inte närmare kommenterats i förarbetena, torde medföra att stadgandet i andra fall av hindrande och störande får en mycket begränsad tillämpning.

*Fredrikson* anser, att om den åtgärd som inneburit hinder och störning inte har varit påkallad av trafikförhållandena eller eljest rimligen kunnat ursäktas, så har den företagits onödigtvis.<sup>37</sup>

Den här problematiken kan belysas av fallet

*NJA 1960 s 283*: En bilförare hade, genom att svänga in sitt fordon mot mitten av vägbanan, sökt hindra en bakomvarande bilist från att köra om. Han åtalades för vårdslöshet i trafik men friades i HR, som ansåg att han visserligen förfarit oaktsamt men att oaktsamheten varit ringa. HovR fastställde HR:s dom. I revisionsinlägga sade RÅ bl a: ”Skulle domen stå fast torde det i framtiden endast i undantagsfall bli möjligt att in-skrida mot en bilist, som medvetet söker hindra omkörning och därigenom framkallar trafikfara.” HD dömde föraren för vårdslöshet i trafik.

Brottsbeskrivningen leder närmast till tanken till uppsåtliga beteenden. Jag kan dock inte se annat än att i den mån handlingar av detta slag begås av oaktsamhet också de skall beivras enligt paragrafens regler.<sup>38</sup>

Bestämmelserna har tillämpats i fall där personer satt sig i körbanan för att hindra bilister från att framföra sina fordon. (Se t ex Göteborgs tingsrätt avd 6:5, domar nr DB 595 den 7 maj 1992 och nr DB 928 den 27 augusti 1992.)

<sup>35</sup> Prop 1972:137 s 17.

<sup>36</sup> SOU 1948:34 s 287.

<sup>37</sup> Fredrikson s 375.

<sup>38</sup> Jfr Machnow Specialstraffrätt s 26.

## 2.3 3 §. Olovlig körning, åsidosättande av föreskrifter om rätten att föra vissa färdmedel och tillåtande av olovlig körning

### 2.3.1 3 § första och fjärde styckena. Olovlig körning

För någon körkortspliktigt fordon utan att vara berättigad att föra sådant fordon, dömes för olovlig körning till böter. Har han tidigare innehaft körkort som blivit återkallat eller har brottet skett vanemässigt eller är det eljest att anse som grovt, må dömas till fängelse i högst sex månader.

Första, andra och tredje styckena äger motsvarande tillämpning på förare av traktor, motorredskap eller spårvagn och på den som anställer eller brukar sådan förare eller eljest tillåter någon att föra traktor, motorredskap eller spårvagn.

#### 2.3.1.1 Brottssubjekten

Det är förare av körkortspliktiga fordon, traktor, motorredskap eller spårvagn som kan begå brottet olovlig körning (3 § första och fjärde st). För att brottssubjekten skall kunna identifieras måste vi därför göra klart vad som avses med förande, vilka fordon som är körkortspliktiga och hur behörigheten är reglerad för övriga i paragrafen nämnda fordon.

När det gäller begreppet förande hänvisas till framställningen i avsnitt 2.1.1.1.

#### Körkortspliktiga fordon

Vissa fordon är alltså körkortspliktiga. De får, med vissa undantag, föras endast av den som har körkort för fordonet. Bil, motorcykel och terrängvagn är sådana fordon liksom motorredskap klass I (KKL 2 § och KKF 4 §).

Det torde knappast annat än i extrema undantagsfall uppstå några problem när det gäller att avgöra vare sig om ett fordon är en bil eller om det är en motorcykel. Jag avstår därför från att införa de legaldefinitioner som finns (t ex VTK 2 §).

Det bör observeras att moped inte räknas som motorcykel.<sup>39</sup>

En terrängvagn är ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt över 400 kilo. Ett terrängmotorfordon är ett motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas vid person- eller godsbefordran i terräng (VTK 2 §).

En traktor är ett motordrivet fordon med minst två hjulaxlar som är inrättat huvudsakligen för att dra annat fordon eller arbetsredskap och som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras till högre hastighet. En traktor får vara inrättad för transport av gods och för fordran av passagerare (VTK 2 §).

<sup>39</sup> Se t ex KKF 4 § där alla nämnda kategorier av fordon definieras.

Ett motorredskap är ett motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen som arbetsredskap eller för kortare förflyttningar av gods (VTK 2 §).

Motorredskap indelas som framgått i klass I och klass II.

Till motorredskap klass I hänförs sådana fordon som är konstruerade för en hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen (VTK 2 §).

Ett motorredskap av klass II skiljer sig från ett av klass I endast såtillvida att det inte är avsett att föras med högre hastighet än 30 kilometer i timmen. Det handlar om fordon som kyrkogårdstruckar, skördetröskor, vägvältar, grävmaskiner samt sådana fordon som är avsedda att föras av gående.<sup>40</sup>

Ett körkort får utfärdas endast för den som har ett gällande körkortstillstånd. I detta får villkor föreskrivas, t ex av medicinska skäl, som begränsar körkortets giltighet (KKL 7–9 §§ och KKF 12 och 32 §).

Körkortet är indelade i klasser alltefter den behörighet de ger (KKL 1 § och KKF 7 §).

Ett körkort kan återkallas eller omhändertas (KKL 16–19 §§ och 23 §).

Ett körkort gäller inte innan det har lämnats ut och inte heller medan det är återkallat eller omhändertaget eller om det har ersatts med ett annat körkort (KKL 15 §).

En person vars körkort har omhändertagits kan i vissa fall få medgivande att föra fordon av det slag som körkortet har berättigat honom till (KKL 15 § tredje st och 23 § andra st).

I vissa fall görs det som nämnts undantag från körkortskravet och i andra fall gäller skärpta behörighetskrav.

### Skärpta behörighetsvillkor i vissa fall

Den som har körkort för motorcykel, behörighet A, får föra tung motorcykel först när han har fyllt 18 år (KKL 1 och 2 §).

Den som för en bil till vilken ett släpfordon har kopplats skall ha körkortsbehörighet också för detta (KKL 2 §).

Personbil, lätt lastbil eller terrängvagn får föras i yrkesmässig trafik för personbefordran endast av den som har körkort med taxibehörighet eller körkort för buss (KKL 5 §). Det bör observeras att en överträdelse av denna föreskrift beivras genom straffbestämmelsen i KKL 35 §.

<sup>40</sup> Prop 1988/89:48 s 21.

### Undantag från behörighetskraven

Körkortskravet gäller inte vid övningskörning eller förarprov eller vid färd med fordon inom inhägnat järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt inhägnat område. Det gäller inte heller vid färd med fordon, som är avsett att föras av gående, eller släpfordon, som kopplats till sådant fordon (KKL 6 §).

Ett undantag av detta slag beaktades i *RH 21:80*.

Körkortskraven i 2 § första st, 4 § första st och 5 § gäller inte heller i sådana fall där ett körkort ännu inte lämnats ut men där föraren har ett gällande körkortstillstånd och har avlagt godkänt förarprov (KKL 6a §).

Som ovan framgått är ett körkort som har omhändertagits inte giltigt. Om det har omhändertagits på grund av brott som anges i KKL 16 § 4 (t ex körning mot rött ljus, hastighetsöverträdelser m m) kan dock medgivande lämnas för förande i vissa fall under tre dagar av fordon av det slag som körkortet berättigar till (KKL 15 § första st 3 och tredje st samt 23 § andra st).

I övrigt görs för körkortspliktiga fordon följande undantag (KKL 2 § andra st):

1. Lastbil, släpfordon eller buss får föras utan last eller passagerare inom garageområde, verkstadsområde eller bensinstationsområde eller eljest kortare sträcka av den som har körkort med behörigheten B, dvs behörighet att föra personbil, lätt lastbil och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon, terrängvagn och motorredskap, klass I.
2. Om föraren har körkort med behörigheten B och har fyllt 19 år får lastbil, släpfordon eller buss föras med last eller passagerare i fall som avses under 1., om färden äger rum i samband med bärgning, reparation eller liknande åtgärd beträffande fordonet.
3. Motorcykel, lastbil, släpfordon eller buss får föras i tjänsteutövning av polisman som har körkort med behörigheten B.
4. Den som har haft ett körkort med viss behörighet men fått detta återkallat, får föra fordon av det slag behörigheten gällde inom garageområde, verkstadsområde eller liknande utan last eller passagerare, om medgivande, som får avse en tid av högst tre år, har lämnats därtill.

Undantag från bestämmelserna i 2 § görs i vissa fall för utomlands bosatt person som har fyllt 15 år och som tillfälligtvis vistas här (KKL 3 § tredje st).

### Behörighetsvillkor för förande av traktor och motorredskap

Som framgått är 3 § första stycket direkt tillämpligt på motorredskap klass I. Vad beträffar i 3 § fjärde stycket därutöver nämnda motorredskap, dvs de av klass II, fordras traktorkort för förande på väg. Det gäller också för traktor med gummihjul. Dessa villkor gäller dock inte om det är fråga om tillfälligt förande

en kortare sträcka på väg till eller från en arbetsplats eller mellan en gårds ägor för liknande ändamål (KKL 4 §).

De regler om körkortstillstånd och körkort som anförts ovan gäller i huvudsak också för traktorkort (KKL 27–28 §§). Så kan t ex föreskrift meddelas om särskilda villkor för behörigheten.

Förande av traktortåg, tung terrängvagn eller motorredskap med tillkopplat släpfordon i yrkesmässig trafik kräver särskild behörighet (KKL 5 § andra st. Överträdelser beivras med stöd av KKL 35–36 §§).

Det ovan i nämnda undantaget från behörighetskravet vid övningskörning och färder inom vissa inhägnade områden m m gäller också här (KKL 6 §).

### Behörighetskravet för förande av spårvagn

Spårvagn får föras endast av den som har körkort med behörigheten B (förordning (1990:1165) om säkerheten vid järnväg, tunnelbana och spårväg, 9 §).

#### 2.3.1.2 Återkallelse, varning och omhändertagande av körkort eller traktorkort

En körkortshavare kan förlora sin behörighet genom att körkortet återkallas eller omhändertas (KKL 15–19 §§ och 23 §).

### Återkallelse

Grunderna för återkallelse anges i 10 punkter i KKL 16 §. Av särskilt intresse i denna framställning är att förutsättningarna i flera fall är knutna till att körkortshavaren har begått brott och att det inte enbart är fråga om trafikbrott.<sup>41</sup>

Ett körkort skall alltså återkallas bl a

1. om körkortshavaren har brutit mot 1 § andra stycket eller 4 § eller 4a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, eller 30 § första, andra eller tredje stycket järnvägssäkerhetslagen (1990:1157),
2. om körkortshavaren har brutit mot 5 § TBL och överträdelsen inte kan anses som ringa,
3. om körkortshavaren genom upprepade förseelser i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som gäller i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse för förare av motordrivet fordon eller spårvagn,
4. om körkortshavaren i annat fall vid förandet av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har överskridit högsta tillåtna hastighet, kört mot rött ljus, un-

<sup>41</sup> Se KKF 83 §. Det har sagts att tonvikten skall läggas på våldsbrott och narkotikabrott i dessa sammanhang (prop 1975/76:155 s 70 ff).

derlåtit att iaktta stopplikt, kört om vid övergångsställe eller brutit mot någon annan från trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig regel, allt om överträdelsen inte kan anses ringa,

5. om det med hänsyn till brottslig gärning som körkortshavaren har gjort sig skyldig till kan antagas att han inte kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken eller om han på grund av sina personliga förhållanden i övrigt ej kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon.

Om behörigheten gäller buss eller taxi får körkortet återkallas om körkortsinnehavaren gjort sig skyldig till brottslig gärning som visar att han inte är lämplig att inneha körkort med nämnda behörighet (KKL 17 §).

Frågan huruvida brott föreligger skall besvaras med ledning av dom som vunnit laga kraft eller av beslut om åtalsunderlåtelse enligt RB 20:7 eller motsvarande bestämmelse i annan författning (KKL 18 § och 26 §).

Det bör observeras att punkterna 1. och 2. omfattar envar som är körkortshavare och inte bara den som är förare.

Körkortet skall återkallas tillsvidare i avvaktan på slutligt avgörande bl a på någon av ovannämnda grunder om det på sannolika skäl kan antas att det kommer att slutligt återkallas. Om beslutet grundas på misstanke om brottslig gärning skall körkortets giltighetstid begränsas (KKL 19 §).

Varning kan komma i fråga i vissa fall i stället för återkallelse (KKL 22 §).

Nämnda bestämmelser i KKL 15 § första st, 16 § och 18–19 §§ och 22 § gäller i tillämpliga delar också för traktorkort (KKL 31 §).

## Varning

I fall som avses i 2–6 kan det meddelas varning i stället för återkallelse om det av särskilda skäl anses vara tillräckligt. Avsikten är att möjliggöra en differentierad behandling när det gäller hastighetsöverträdelser. Det är omständigheterna i det enskilda fallet som skall avgöra om överträdelsen är så allvarlig att den bör följas av en återkallelse.<sup>42</sup> (KKL 22 § första st).

Det kan bli fråga om varning också vid brott mot 4 § första st TBL och 30 § första st järnvägssäkerhetslagen när alkoholkoncentrationen under eller efter färden inte uppgått till 0,5 promille (KKL 22 § andra st).

## Omhändertagande

Ett körkort skall omhändertas bl a

1. om körkortshavaren vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har företett tydliga tecken på påverkan av starka drycker eller annat ämne,

<sup>42</sup> Prop 1992/93:189 s 4 f och TU bet 1992/93:37 s 4.

2. om det på sannolika skäl kan antas att körkortet kommer att återkallas enligt ovan anförda KKL 16 § 1 eller 4,
3. om körkortshavaren till följd av sjukdom, skada eller dylikt saknar förutsättningar att föra körkortspliktigt fordon på ett trafiksäkert sätt eller
4. om körkortet är återkallat (KKL 23 § första st).

Bestämmelserna gäller även traktorkort (KKL 31 §).

Att körkortshavaren kan medges begränsad rätt till förande trots att körkortet är omhändertaget har tidigare nämnts (KKL 15 § första och andra st samt 23 § andra st).

### *2.3.1.3 Den brottsliga gärningen*

Den brottsliga gärningen vid olovlig körning består i att inte iaktta de villkor som ställts upp för förandet av körkortspliktiga fordon, traktor, motorredskap och spårvagn (3 § första och fjärde styckena).

Det torde sällan uppstå några problem när det gäller att avgöra om det objektiva rekvisitet är uppfyllt. Ett fall där frågan om ansvar för olovlig körning var avhängig av hur en bils tjänstevikt skulle bestämmas har prövats i *NJA 1982 s 193*.

Av och till har man i praxis haft att ta ställning till fall där invändning gjorts att det varit fråga om övningskörning. Några exempel på det finns i avsnitt 2.3.3 nedan.

Frågan om det för ansvar krävs att föraren uppsåtligen har överträtt behörighetsvillkoren har besvarats jakande av HD ( 3 JustR) i *NJA 1986 s 392*. HD hänvisar till att domstolen i *NJA 1967 s 211* uttalat att förandet vid olovlig körning (och rattfylleri) bör omfattas av uppsåt och i *NJA 1970 s 240*, som gällde rattfylleri, att detsamma gäller fordonets egenskap av bil. ”Körkortspliktigt fordon” i 3 § svarar enligt HD:s mening närmast mot sistnämnda gärningsmoment. Med hänsyn till utgången i 1970 års fall anser HD därför att också det får antas kräva uppsåt och att det under sådana förhållanden inte kan anses motiverat att uppställa ett lägre krav på subjektiv täckning för momentet ”utan att vara berättigad” såvida det inte oundgängligen krävs för att tillgodose stadgandets syfte. Domstolen ger därefter exempel på ett sådant undantag, nämligen tillåtande av olovlig körning enligt 3 § tredje st. I *NJA 1978 s 725*, (se avsnitt 2.3.2) ansågs det tillräckligt för straffansvar att den som tillät körandet kunde klandras för oaktsamhet med avseende på den andres behörighet. I det fall som förelåg till bedömande var det emellertid inte fråga om ett handlande av annan än fordonsföraren själv. För att ett påstående av denne att han trodde sig vara berättigad att föra fordonet skall förtjäna tilltro måste det, framhåller HD, föreligga särskilda omständigheter. Med hänsyn därtill, fortsätter HD, kräver tillgodoseendet av stadgandets syfte inte oundgängligen att straffbarhet skall inträda redan vid oaktsamhet. Domstolen drar följaktligen slutsat-

sen att rekvisitet ”utan att vara berättigad” i 3 § första st TBL därför bör kräva uppsåt hos gärningsmannen för att ansvar skall kunna utdömas.

Trots detta uttalande har HovR i *RH 1990:69* dömt till ansvar för olovlig körning fast det bara förelåg oaktsamhet med avseende på rekvisitet i fråga. HovR har fäst avseende vid den möjlighet till undantag som ligger i att HD uttalat att det inte var motiverat att ställa lägre krav än uppsåt med mindre än att det, för att tillgodose stadgandets syfte, oundgängligen krävdes att redan oaktsamhet skulle kunna föranleda straffansvar. Däremot har HovR inte beaktat den generella slutsats HD sedan drar att tillgodoseendet av syftet med 3 § första st inte oundgängligen kräver att straffbarhet skall inträda redan vid oaktsamhet och att det därför krävs uppsåt av gärningsmannen för att ansvar skall kunna utdömas.

HD återkom i *NJA 1993 s 157* med samma besked som ovan. Fallet gällde en förare W vars körkort varit återkallat och som kört bil sedan spärrtiden löpt ut, trots att han inte hade ansökt om körkortstillstånd. Han åtalades för olovlig körning och dömdes för det i underrätterna. HD hänvisar till *NJA 1986 s 392* och säger att det för ansvar krävs att rekvisitet ”utan att vara berättigad” omfattas av uppsåt hos gärningsmannen. I tydlighetens intresse tilläggs att straffbarhet således inte kan inträda redan vid oaktsamhet. Enligt HD:s bedömning saknades det anledning till antagande att W, som trott sig vara berättigad att köra bil sedan spärrtiden gått ut, skulle ha framfört den om han insett att han saknade behörighet.

En man som kört under spärrtiden friades i *RH 1993:33* likaledes på grund av bristande uppsåt. Se också *RH 1993:80*.

Man torde kunna utgå från att den slutsats HD dragit i *NJA 1986 s 392* gäller samtliga färdmedel i paragrafen.

I *NJA 1987 B13* stod M åtalad för olovlig körning. Han saknade svenskt körkort men hade ett utländskt som han trodde berättigade honom att köra i Sverige. – HD ansåg sig inte kunna lämna M:s invändning utan avseende. Domstolen fann att det saknades anledning att anta att M skulle ha fört bilen om han insett att han inte var berättigad till det och ogillade därför åtalet.

Se också *RH 81:81*.

Ett annat avgörande av intresse är:

*NJA 1986 s 525*. Enligt 15 § andra st körkortslagen (1977:477) gällde tidigare att ett körkort blev ogiltigt om det inte efter ansökan av körkortshavaren förnyades inom viss tid. Efter lagändring som trädde i kraft den 1 juli 1985 gäller enligt samma lagrum att ett körkort blir ogiltigt först om det inte efter anmaning förnyas. En person som före lagändringen körde bil utan att ha förnyat sitt körkort enligt de regler som då gällde åtalades för olovlig körning men frikändes i HD med stöd av BrBP 5 § andra meningen, eftersom körningen inte var straffbar enligt den lag som gällde när domen meddelas. – Enligt nämnda bestämmelser i 5 § BrBP är det en huvudregel att straff skall bestämmas efter den lag som gällde när gärningen företogs. Om annan lag gäller när dom meddelas och den leder till frihet från straff skall emellertid den lagen tillämpas. Också från den regeln görs undantag, nämligen i fråga om gärning som varit straffbelagd under viss tid



på grund av då rådande särskilda förhållanden. HD ansåg att det sistnämnda undantaget inte var tillämpligt i fallet.

### 2.3.2 Grovt brott

Bland omständigheter som skall beaktas vid bedömningen av om den strängare straffskalan är tillämplig nämns i lagtexten (3 § första st andra meningen)

- a) att gärningsmannen tidigare har innehaft körkort som återkallats och
- b) att brottet har skett vanemässigt.

Det har ansetts vara en allmän förutsättning för straffskärpning att brottet begåtts med bil eller motorcykel.<sup>43</sup>

J, som fört traktor på Solvägen–Arkivgatan i Lund, dömdes emellertid i TR för olovlig körning, grovt brott. (Ystads tingsrätts dom nr DB 353 den 10 okt 1990.) Det motiverades med att J:s körkort var återkallat och att körningen ägde rum inom Lunds tätort. – HovR fastställde och HD fann inte skäl att meddela prövningstillstånd.

Brottet har ansetts vara vanemässigt då någon ”bevisligen fört motorfordon olovligt vid ett flertal tillfällen”.<sup>44</sup> Det citerade får inte tolkas så att brottet skulle vara ett kollektivdelikt. HD har i *NJA 1962 s 525* slagit fast att särskilt brott föreligger för varje tillfälle som en tilltalad fört körkortspliktigt fordon utan att vara berättigad till det.

Bland omständigheter som eljest kan föranleda att den strängare straffskalan tillämpas har Lagrådet nämnt

- c) att gärningsmannen fört motorfordon efter att ha vägrats körkort på grund av uppenbar olämplighet, eller
- d) att det varit fråga om olovlig körning i större omfattning utan att det kan sägas ha skett vanemässigt.<sup>45</sup>

I det departementsförslag som låg till grund för bestämmelserna om det grova brottet ingick endast de två straffskärpningsgrunder som är särskilt angivna i paragrafen (a och b ovan). Efter hemställan av Lagrådet utvidgades den till att omfatta också de situationer då brottet eljest är att anse som grovt.<sup>46</sup>

Lagrådet hänvisade till att den tidigare gällande bestämmelsen, som var en ren återfallsbestämmelse, omfattade fler situationer än de som fanns i den föreslagna. Det som Lagrådet anförde får tolkas så att dess mening var att ett återfall i olovlig körning skulle vara tillräckligt för att fängelsestraff skulle komma i fråga.<sup>47</sup>

<sup>43</sup> Prop 1958:69 s 121.

<sup>44</sup> A st.

<sup>45</sup> A prop s 127

<sup>46</sup> A st

<sup>47</sup> A st

Andra lagutskottet uttalade att återfall i allmänhet skulle leda till att brottet bedömdes som grovt.<sup>48</sup>

Vid en senare revision av 3 § har som ytterligare en straffskärpande omständighet nämnts

- e) att om ett körkortstillstånd eller rätt till förnyelse har återkallats så bör detta bedömas på samma sätt som om föraren har vägrats körkort på grund av uppenbar olämplighet.<sup>49</sup>

### 2.3.3 3 § andra och fjärde styckena. Åsidosättande av föreskrift

För någon körkortspliktigt fordon med åsidosättande av föreskrift, som meddelats i fråga om rätten att föra sådant fordon dömes till böter.

Första, andra och tredje styckena äger motsvarande tillämpning på förare av traktor, motorredskap eller spårvagn och på den som anställer eller brukar sådan förare eller eljest tillåter någon att föra traktor, motorredskap eller spårvagn.

Särskilda villkor får föreskrivas för förande av körkortspliktigt fordon eller annat i 3 § omnämnt färdmedel (KKL 8 och 27 §).

Villkoret kan t ex gälla att föraren skall ha glasögon eller hörapparat (KKF 12 och 32 §. Se också bilaga till KKF).

Den förare som inte iakttar en sådan föreskrift som kan ha meddelats döms till böter.

Brottet saknar särskild beteckning.

### 2.3.4 3 § tredje och fjärde styckena. Tillåtande av olovlig körning

Anställer och brukar någon såsom förare av körkortspliktigt fordon den, som icke äger rätt att föra fordonet, eller tillåter någon eljest annan att föra sådant fordon utan att denne är berättigad därtill, dömes likaledes till böter.

Första, andra och tredje styckena äger motsvarande tillämpning på förare av traktor, motorredskap eller spårvagn och på den som anställer eller brukar sådan förare eller eljest tillåter någon att föra traktor, motorredskap eller spårvagn.

Det brott som beskrivs i förevarande stycken saknar särskild beteckning men kallas allmänt för tillåtande av olovlig körning.

Gärningsbeskrivningen anger i första hand de fall där någon anställer och brukar någon som förare utan att denne är berättigad att föra transportmedlet.

<sup>50</sup> Formuleringen kvarstår sedan den tid då det var vanligt att den som ägde ett

<sup>48</sup> ALU utl 1958:20 s 79

<sup>49</sup> Prop 1972:137 s 21

<sup>50</sup> Observera att det i 3 § fjärde st står ”anställer eller brukar” medan det i tredje st står ”anställer och brukar.” Det finns ingenting som talar för att kriminaliseringen i fjärde st skulle sträcka sig längre än i det tredje och gälla också det fallet att någon väl anställts men icke brukats som förare.

motorfordon själv saknade nödig behörighet att föra det men kunde anställa sin egen chaufför.

För att det skall vara fråga om en anställning torde rekvisitet kräva en viss varaktighet och inte vara uppfyllt t ex i det fall då någon för en enstaka färd ber en person som han vet saknar körkort att skjutsa honom.

Det är emellertid straffbart också att eljest tillåta någon icke behörig att föra färdmedlet. En fråga är då vem som har makt att tillåta ett förande.

Den som fritt förfogar över ett fordon, t ex som ägare eller som representant för denne, kan givetvis tillåta någon annan att föra det. Även den som saknar förfoganderätt till fordonet torde som förare kunna tillåta en medpassagerare att föra det. Han har ju då ett ansvar för själva förandet. Då som annars torde undantag böra göras om medpassageraren själv har dispositionsrätt till fordonet, t ex som ägare.<sup>51</sup>

*SvJT 1961 rf s 11*: B och L hade i samråd beslutat att B skulle övningsköra i sin egen bil med L som lärare. Förutsättningarna för övningskörning var inte uppfyllda. Med hänvisning till att B ägde bilen fastslog HovR att L inte kunde anses ha tillåtit honom att föra den. HovR tillägger att den omständigheten att L och B i samråd beslutat företa färden på sätt som skett inte var av beskaffenhet att medföra ansvar för L.

Ett fall av samma karaktär bedömdes i *RH 100:84*.

I *NJA 1978 s 725*, varom mera nedan, hade en bilförsäljare, efter anvisning av sin chef, lämnat ut en bil för provkörning till en kund, som saknade körkort. – HD ansåg att det ankom på försäljaren att svara för att överlämnandet inte skedde i strid mot 3 § tredje st TBL. Denne bedömdes alltså ha tillåtit det förande som följde. Utgången torde ha blivit en annan om försäljaren hade lyckats sälja bilen före avfärden. (Jfr *SvJT 1965 rf s 27* anført nedan i avsnitt 2.3.5).

I några fall har domstolarna haft att avgöra huruvida viss gärning inneburit ett tillåtande. I följande avgörande var det fråga om den som underlåtit att hindra annan att föra en bil därigenom hade tillåtit förandet.

*RH 23:83*: Göran och Signe var på besök hos Karl-Erik. De hade anlänt i Görans bil med Göran som förare. Han ställde bilen på gårdsplanen med nycklarna i. Göran och Signe bjöds på sprit hos Karl-Erik, som lovat skjutsa dem hem. När det blev dags för hemfärd gick Signe, som saknade körkort och var alkoholpåverkad, i förväg ut till bilen, satte sig på förarplatsen och vände bilen innan Göran kom ut. – Göran kunde ha tagit ifrån henne nycklarna men gjorde det inte eftersom han, på grund av tidigare erfarenheter, ville undvika bråk. Signe körde från platsen med Göran som passagerare. Han följde med för att söka förhindra olyckor. – Göran åtalades för medhjälp till rattfylleri och tillåtande av olovlig körning. HovR (fyra ledamöter) ogillade åtalet. Domskälens är i första hand formulerade med tanke på åtalet för medhjälp till rattfylleri.<sup>52</sup> När det gäller tillåtande av olovlig körning framgår det dock att HovR anser att intet av vad som ovan nämnts innebär att Göran tillåtit Signe att föra bilen. HovR säger att omständigheterna

<sup>51</sup> Av samma uppfattning är Fredrikson s 379 och Rosén, *SvJT 1964 s 647*.

<sup>52</sup> Se nedan under 4 §.

inte har varit sådana att Göran kan ådömas ansvar för att han inte hindrat körningen. Att han följt med i bilen för att förhindra trafikolycka anses inte innebära att han tillåtit förändret. – En ledamot var av annan mening. Hon ansåg att det var fråga om tillåtande av olovlig körning. Göran hade genom att inte ta ifrån Signe bilnycklarna samtyckt – ”låt vara motvilligt” – till att Signe körde bilen.

Om man anser att tex en ägare som genom ett inre samtycke har tagit ställning till att annan får föra hans bil och därigenom har tillåtit förändret, kan man inte dra slutsatsen, att en sådan viljeriktning föreligger bara för att ägaren varit passiv och inte hindrat förändret. Det kan, som i fallet, finnas andra skäl till att man inte ingriper mot ett visst beteende än att man godtagert det.

En viktig fråga i sammanhanget är vilka krav som skall ställas på tillåtarens insikter om förärens bristande behörighet. Den prövades i några hovrättsavgöranden innan HD tog ställning till den i ovannämnda *NJA 1978 s 725*. Man kan av dessa domar dra slutsatsen att det inte krävs att den som tillåtit förändret har haft uppsåt till den andres bristande behörighet för att han skall fällas till ansvar. Det är tillräckligt att han varit oaktsam därvidlag. Det återstår då att bestämma vad som i varje särskilt fall skall krävas för att tillåtaren skall anses ha handlat tillräckligt aktsamt. Genom HD:s dom har det slagits fast att det därvidlag inte alltid är nödvändigt att be att få se körkortet, inte ens om den som tillåtit förändret är bilförsäljare, även om en sådan i normala fall bör göra det.

*NJA 1978 s 725*: En bilförsäljare O utlämnade, efter anvisning av sin chef R, en bil för provkörning till en kund V. Kunden hade kommit till bilfirman i sällskap med sin fästmo. R, som kände båda sedan tidigare, och O hade samtalat med dem en stund, varefter det hade bestämts, att V skulle provköra en bil. R hade avsett att själv åka med på provturen men fick ett telefonsamtal och bad då O att åka med i stället. Under provturen visade det sig, i samband med en poliskontroll, att V inte hade körkort. – Som framgått ovan råder vid domen i HD enighet om, att det ankom på O att svara för, att överlämnandet av bilen inte skedde i strid mot 3 § tredje stycket TBL. Enigheten är lika stor när det gäller att slå fast vad som skall krävas, för att det subjektiva rekvisitet skall vara uppfyllt då det gäller att den andre inte är behörig att föra fordonet. HD säger, att bestämmelsen i fråga därvidlag får anses förutsätta antingen uppsåt eller oaktsamhet hos den som tillhandahåller fordonet. Kravet på aktsamhet måste sättas relativt högt för att bestämmelsen skall fylla sitt syfte. En bilförsäljare som lämnar sin kund en bil för provkörning kan normalt inte anses tillräckligt aktsam, om han inte ber att få se kundens körkort. Det framhålls att undersökningsplikten inte kan vara undantagslös. När det gäller det aktuella fallet var meningarna delade. HD:s flesta ledamöter (3 JustR) ansåg att omständigheterna inte var sådana att något undantag förelåg, varför O fälldes till ansvar för tillåtande av olovlig körning. Två JustR hade avvikande mening och menade att avsteg i det här fallet kunde göras från principen om undersökningsplikt. De ansåg det ursäktligt att O tagit sin chefs personliga kännedom om V och hans fästmo och chefens engagemang i förhandlingarna som en garanti för att allt var i sin ordning.

Domen kommenteras i det tidigare nämnda *NJA 1986 s 392*. Den majoritet i HD (3 JustR) som bestämde domen där ansåg att straffbestämmelsen skulle vara helt ineffektiv om det ställdes krav på uppsåt. Då skulle, menar de, en fullständig passivitet kunna iakttas från upplåtarens sida utan att straffpåföljd riskerades.

Trots de reservationer som 1978 års dom innehåller förklarar HovR med hänvisning till den i nedanstående fall att var och en, som tillåter någon att föra ett fordon, i allmänhet bör att få se körkortet om han inte vet att den som skall föra fordonet har ett sådant. Den tilltalade hade inte gjort det men ansågs ursäktad på grund av särskilda omständigheter.

*RH 31:80*: M hade låtit B köra M:s bil. B hade inte körkort. Med hänvisning till HD:s dom ovan konstaterar HovR att det för ansvar för tillåtande av olovlig körning krävs antingen uppsåt eller oaktsamhet beträffande att föraren saknar körkort och att aktsamhetskravet måste sättas relativt högt. I allmänhet bör den som tillhandahåller fordonet och som inte vet att den andre har körkort be att få se detta. Det hade M inte gjort. M hade emellertid känt till att B hade anställning som bilreparatör och han hade under ganska lång tid sett honom köra bil regelbundet. B hade till och med framstått som berättigad att hålla uppsikt över övningskörning. M:s bedömning att B måste vara innehavare av körkort kunde därför, säger HovR, inte läggas honom till last som oaktsamhet. Åtalet för tillåtande av olovlig körning ogillades därför.

I följande avgörande nöjer sig HovR med att av HD:s dom ovan ta fasta på att aktsamhetskravet måste sättas relativt högt.

*RH 64:82*: E:s dotter A hade erhållit körkortstillstånd men inte klarat uppkörningen. Till E sa A att hon fått körkort. Han trodde henne och bad aldrig att få se körkortet. E skaffade en bil, som A fick disponera. Hon körde den nästan dagligen i mer än ett och ett halvt år tills hon, och fadern, åtalades. – HovR konstaterar att E inte haft uppsåt omfattande A:s bristande behörighet. När det gäller frågan om han förfarit oaktsamt eller inte utgår HovR, med hänvisning till ovan anförda *NJA 1978 s 725*, från att kravet på aktsamhet måste sättas relativt högt. HovR anser ändå att det inte kan läggas E till last som oaktsamhet, att han utgick från att dottern hade körkort. Avgörande för bedömningen synes ha varit att E:s påstående att A alltid varit skötsam och sanningsenlig inte ifrågasatts.

I *RH 1988:87* åtalades F för bl a tillåtande av olovlig körning sedan han den 15 juli 1987 tillät den körkortslöse J att köra hans bil. – Under några år i början på 1980-talet hade F och J varit grannar. F hade då sett J köra bil och känt till att J haft egen bil. Med hänsyn därtill ansåg TR att F, som utgått från att J hade körkort, inte förfarit oaktsamt genom att inte närmare kontrollera hur det förhöll sig därmed. – HovR var av annan mening. Den konstaterar att F inte hade sett J köra bil sedan grannförhållandet upphört 1984 och att F uppenbarligen måste ha känt till att J sedan lång tid tillbaka hade missbrukat alkohol. Med hänvisning till två av fallen ovan, *NJA 1978 s 725* och *RH 31:80*, påpekar HovR att aktsamhetskravet måste sättas högt och drar slutsatsen att F under angivna förhållanden handlat oaktsamt genom att låta J köra bilen utan att be att få se hans körkort.

HovR:s dom torde innebära att domstolen anser att den som känner till att en person sedan länge har missbrukat alkohol har skälig anledning anta att vederbörande inte längre innehar körkort.

Bland äldre fall som behandlar den här frågan kan nämnas *SvJT 1955 rf s 13*, *SvJT 1955 rf s 48*, *SvJT 1964 rf s 86* och *SvJT 1971 rf s 37*.<sup>53</sup>

I några fall har tillåtandet avsett någon som inte har uppnått den ålder som krävts för övningskörning.

*SvJT 1954 rf s 14*: Bilägaren G tillät den 16-åriga L att köra hans bil. G själv följde med i bilen. G, som torde ha känt till L:s ålder, dömdes för bl a tillåtande av olovlig körning.

*SvJT 1961 rf s 41*: B, som tillåtit sin 16-åriga son att köra en bil, dömdes för bl a tillåtande av olovlig körning.

Utgången i nästa fall torde innebära att HovR ansett det vara tillräckligt med oaksamhet beträffande bedömningen av ålder hos den som tillåtit föra bil.

*SvJT 1963 rf s 83*: Sedan B, 15 år, sagt sig vara 19 och gå i körskola tillåt A henne att köra hans bil. HovR friade från ansvar med motiveringen att A hade haft skälig anledning antaga att B hade fyllt 18 år och alltså varit berättigad att övningsköra med bil.

I *NJA 1972 s 424* och *SvJT 1976 rf s 38* har det också dömts till ansvar för tillåtande av olovlig körning när den tilltalade invänt att det rört sig om övningskörning.

Även i *RH 53:81* invände en för tillåtande av olovlig körning åtalad att det varit fråga om övningskörning. Han friades från ansvar.

Frågan om övningskörning behandlas också i *SvJT 1957 rf s 14*.

### 2.3.5 Medverkan

Bestämmelserna om tillåtande av olovlig körning kan uppfattas som medverkansregler. Det har därför ansetts att medverkan av annat slag inte har varit straffbar. Den slutsatsen är numera lagfäst i BrB 23:4 fjärde st, och i förarbetena nämns som exempel just olovlig körning.<sup>54</sup>

*SvJT 1965 rf s 27*: G åtalades för medhjälp till olovlig körning. Han hade sålt en bil till K och en kamrat till denne med vetskap om att båda saknade körkort och att K omedelbart därefter skulle köra från platsen, vilket också skedde. HovR fann emellertid att annan medverkan till olovlig körning än den som avses i 3 § tredje stycket TBL inte kunde föranleda ansvar.

<sup>53</sup> Se också Norberg i *SvJT 1962 s 229* och Rosén i *SvJT 1964 s 640 ff*.

<sup>54</sup> Prop 1993/94:130 s 68. Se också Thornstedt, Om företagaransvar s 70 f.

## 2.4 4 § och 4a §. Rattfylleri och grovt rattfylleri<sup>55</sup>

### 2.4.1 4 § första och andra stycket. Rattfylleri

Den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i hans blod eller 0,10 milligram per liter i hans utandningsluft döms för rattfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.

För rattfylleri enligt första stycket döms också den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kan föra fordonet. Detsamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel.

De allra flesta fallen av rattfylleri utgörs av s k promillerattfylleri, dvs de bedöms efter bestämmelserna i första stycket. När reglerna för s k kliniskt rattfylleri, som beskrivs i andra stycket, tillämpas handlar det för det mesta om s k drograttfylleri. Tillförlitliga metoder av det slag som kommer till användning för att mäta blodalkoholhalter eller alkoholhalter i utandningsluften har ännu inte utvecklats för andra medel som kan medföra liknande påverkan, t ex narkotiska preparat. Det betyder att en prövning måste göras i varje särskilt fall där påverkan emanerar från annat än alkohol när man skall avgöra om förmågan att föra färdmedlet varit så nedsatt att ansvar för rattfylleri kan komma i fråga, medan det vid alkoholpåverkan i normala fall är tillräckligt att konstatera att de i första stycket angivna värdena uppnåtts.

Det bör observeras att bestämmelserna i första stycket kan tillämpas även om alkoholkoncentrationen har varit så hög att den är en omständighet att särskilt beakta vid bedömningen av om rattfylleriet har varit grovt, t ex 1,0 promille eller mer i blodet. Det har sagts att så bör ske vid gärningar som tidigare medförde böter med hänsyn till att omständigheterna varit mildrande.<sup>56</sup>

Frågor om konkurrens mellan vårdslöshet i trafik och trafiknykterhetsbrott behandlas i avsnitt 2.4.2.

#### 2.4.1.1 Brottssubjekt och definitioner

Rattfylleri kan begås av den som är påverkad av alkohol eller något annat medel om han har sådan mängd alkohol i blodet eller i utandningsluften som anges i första stycket eller om han är så påverkad att det kan antas att han inte kan föra färdmedlet på ett betryggande sätt (andra st).<sup>57</sup> Brottssubjektet bestäms alltså genom det tillförda medlet och antingen alkoholhalten i blodet eller utandningsluften eller körförmågan.

<sup>55</sup> I 325 § sjölagen, 13 kap 1 § luftfartslagen och 30 § järnvägssäkerhetslagen finns bestämmelser om ansvar för onykterhet i sjötrafik, lufttrafik och järnvägs- eller tunnelbanetrafik.

<sup>56</sup> Prop 1989/90:2 s 48.

<sup>57</sup> Det bör observeras att begreppet fordon i 4 § andra och fjärde st omfattar också spårvagn.

## Alkoholhaltiga drycker eller något annat medel

I tidigare bestämmelser talades om starka drycker, varmed just avsågs alkoholhaltiga drycker, och annat berusningsmedel. Det sistnämnda uttrycket har bytts ut mot ”något annat medel” för att det klart skall markeras att exempelvis sömnmedel, lugnande medel och smärtstillande preparat omfattas av bestämmelsen.<sup>58</sup> Den avser också narkotiska preparat och olika lösnings- eller reningsmedel som thinner och triklöretylen.<sup>59</sup>

## Påverkan enligt 4 § första stycket

I de fall där intag av alkohol före eller under färden har medfört att alkoholhalten i blodet eller i utandningsluften under eller efter färden har uppnått för straffbarhet angivna värden behöver domstolen inte göra några som helst bedömningar av den tilltalades körförmåga. Regeln bygger på presumptionen att de nämnda värdena generellt sett indicerar att förandet inte är betryggande ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Till grund för bedömningen av om de angivna gränsvärdena på 0,2 promille i blodet eller 0,10 miligram per liter utandningsluft är uppnådda läggs värden som uppmäts genom analys av blodprov eller utandningsluft. De mätresultat som erhålles är alltså uppskattningar av de ”sanna” värdena. För att eliminera den risk som föreligger för felaktiga överskattningar av dessa reduceras de uppmätta värdena med vissa kvantiteter. Allteftersom analysmetoderna förfinas kommer avdragen självfallet att bli mindre.<sup>60</sup>

Om prov tagits vid skilda tidpunkter och endast det sist tagna uppvisar straffbar alkoholhalt läggs detta prov till grund för bedömningen.<sup>61</sup>

Frågan om bevisverkan av ett analysbevis prövades i *NJA 1986 s 489*. Det blodprov som låg till grund för detta hade inte, som föreskrivs i RB 28:13, tagits av en läkare eller legitimerad sjuksköterska utan av en laboratorieassistent. HD (4 JustR) konstaterar att bevisrätten bygger på en fri bevisprövning men att det måste ställas höga krav när bevisvärdet skall bedömas i detta fall eftersom reglerna i RB 28:13 hade åsidosatts. HD finner att laboratorieassistenten var väl kvalificerad för uppgiften, att hon hade mångårig erfarenhet av blodprovstagning och, enligt vad utredningen ansågs utvisa, att hon hade iakttagit de föreskrifter som meddelats för en sådan för avsett ändamål. HD anser att det därför saknas anledning att inte tillmäta analysbeviset samma bevisvärde som annars ges sådana bevis. – Den tilltalade hade också invänt att blodprovs-

<sup>58</sup> Prop 1989/90:2 s 48, jfr s 35.

<sup>59</sup> Prop 1951:30 s 158, SOU 1953:20 s 45 och SOU 1970:61 s 168.

<sup>60</sup> En redogörelse för hur avdraget beräknats vid blodalkoholanalyser ges bl a i prop 1986/87:81 s 8 f. När det gäller mätningar av utandningsluften hänvisas till prop 1988/89:118 och Rapport 1989:10 från rikspolisstyrelsen.

<sup>61</sup> Prop 1974:154 s 37 f. Se också SOU 1970:61 s 154.



tagningen inneburit att bestämmelserna i RF 2:6 och 2:12 om skydd för den personliga integriteten hade åsidosatts. HD konstaterar därvidlag att RB 28:13 tillkommit författningssenligt och att även beslutet om att underkasta den tilltalade blodprovstagning var lagligen grundat. Att blodprovet tagits av en laboratorieassistent anser HD inte vara en sådan avvikelse från regleringen i RB att åtgärden kunde betecknas som grundlagsstridig.<sup>62</sup>

Sedan alkoholkoncentrationen i utandningsluften infördes som alternativt rekvisit i 4 § torde blodprovsanalyser komma att behövas endast i undantagsfall, t ex om en misstänkt vägrar eller saknar förmåga att lämna alkoholutandningsprov (4 § lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov).

Det finns anledning att i sammanhanget erinra om det sk tillbakaräkningsproblemet. Som nämnts i avsnitt 1.2.4.2 var det bl a för att lösa detta som rattfylleribestämmelserna utformades så att även den blodalkoholhalt som uppnåtts efter färdens slut fick läggas till grund för bedömningen. Departementschefen uttalade då att om blodalkoholhalten i sådana fall understeg straffbar promillegräns så borde en tillbakaräkning ske endast undantagsvis, nämligen när det var uppenbart att gränsen var uppnådd under eller efter färdens. Han framhöll vidare att sakkunnigutlåtande i sådana fall borde inhämtas innan målet avgjordes.<sup>63</sup> När alkoholhalten i utandningsluften föreslogs bli alternativt rekvisit ansågs det att dessa uttalanden fortfarande borde vara vägledande.<sup>64</sup>

Vid sidan av de nämnda metoderna för uppskattning av alkoholphåverkan kan man tänka sig ytterligare en. Det torde nämligen när det föreligger säkra uppgifter om den mängd som har konsumerats och de tidpunkter när det har ägt rum vara möjligt att dra säkra slutsatser om att promille- eller miligramgränserna har uppnåtts. HD har tagit ställning till det rättsenliga i ett sådant förfarande i *NJA 1984 s 637*. Domstolen konstaterar där inledningsvis att det framgår av förarbetena till den lagstiftning varigenom promilleregler infördes att det var en grundläggande förutsättning för bestämmelsernas tillämpning att det fanns tillförlitliga metoder för blodanalys. HD drar därav slutsatsen att lagstiftaren inte synes ha förutsatt annat än att alkoholkoncentrationen i blodet skulle styrkas genom blodundersökning. Det framgår dock inte av lagtexten, fortsätter HD, att det skulle föreligga en begränsning av detta slag. Därför gäller enligt domstolens mening huvudregeln om fri bevisprövning när promilleregler ska tillämpas. HD ställer sig emellertid tveksam till att tillämpa dessa när det inte finns någon form av teknisk bevisning om förekomsten av alkohol i kroppen. Domstolen hänvisar till det ovan nämnda uttalandet från departementschefen när det gällde tillbakaräkning och menar att det finns anledning att iakttä en större försiktighet i fråga om teoretiska beräkningar av alkoholkoncentrationen i blodet i de fall då något blodprov inte har tagits. De praktiska

<sup>62</sup> Fallet behandlas av *Krister Thelin* i SvJT 1987 s 129 ff.

<sup>63</sup> Prop 1974:154 s 30 f.

<sup>64</sup> Prop 1988/89:118 s 19 f.

möjligheterna att utan blodprov eller annan teknisk bevisning styrka förekomsten av viss alkoholkoncentration i blodet måste betecknas som mycket små, anser HD, och förklarar att det därför för fällande dom enligt promillebestämmelserna som regel måste förutsättas att en blodanalys har ägt rum.

I *RH 1988:117* friades en tilltalad som en timma efter körningen haft minst 3,51 promille i blodet. Han invände att han förtärt alkoholen först efter körningen och hans uppgifter ansågs inte kunna lämnas utan avseende.

#### Påverkan enligt 4 § andra stycket

För att det andra stycket skall kunna tillämpas måste domstolen slå fast att påverkan har varit sådan att föraren inte har kunnat framföra det motordrivna fordonet eller spårvagnen på ett betryggande sätt. Den är därvid hänvisad till sådana bevismedel som den misstänktes egna uppgifter om vad och hur mycket han har förtärt, vittnesutsagor och klinisk läkarundersökning, som kan kompletteras med analys av urin och blod. Som redan nämnts spelar fall av detta slag en underordnad roll i praktiken. Det handlar då oftast om att andra medel än alkohol har använts. Bestämmelserna i andra stycket kommer dock också i fråga när första stycket inte kan tillämpas. Det kan vara fråga om fall där den tilltalade förtärt såväl alkohol som andra medel.

Det är alltså fråga om att dra slutsatser om en viss kvalificerad påverkan. Den skall ha varit sådan att det kan antas att föraren icke på ett betryggande sätt kunnat framföra fordonet. I det förslag som låg till grund för den ursprungliga bestämmelsen formulerades kravet så att den påverkade "icke kunnat på betryggande sätt föra fordonet". Avsikten var att det därigenom skulle markeras att den skulle tolkas så att det måste framgå att en förare objektivt sett varit olämplig att föra fordonet. Det framhölls att det inte var fråga om någon saklig ändring i förhållande till det uttryck som tidigare använts och där det krävdes att föraren varit så påverkad "att han kan antagas icke äga nödigt herravälde över sina handlingar".<sup>65</sup> Departementschefen ansåg emellertid att förslaget kunde tolkas som en skärpning av beviskravet när det gällde den tilltalades körförmåga och att "kan antagas" borde ingå också i den nya brottsbeskrivningen.<sup>66</sup> Så blev som synes också fallet.

Frågan om tolkningen av detta rekvisit har tagits upp såväl i anledning av 1984 års förslag till ändrade bestämmelser för trafiknykterhetsbrott som 1989 års. Det har då varit av betydelse att bestämmelserna om kliniskt rattfylleri tidigare var sidoordnade med en promilleregul som stadgade ansvar för rattfylleri om alkoholhalten uppgått till minst 1,5 promille medan det i den sedermera återkallade propositionen 1984/85:21 föreslogs en konstruktion av samma slag som den nu gällande. Av vikt i sammanhanget har också varit att den undre

<sup>65</sup> SOU 1940:17 s 84.

<sup>66</sup> Prop 1941:159 s 38 f.

promillegränsen i 1984 års förslag sänktes till 0,4 från att tidigare ha varit 0,5 medan en av förutsättningarna i 1989/90 års proposition var att den skulle placeras vid 0,3 promille.

I den departementspromemoria som låg till grund för 1984 års förslag berördes inte frågan om ändringarna kunde ha någon betydelse för tolkningen av påverkansgraden. Det gjordes inte heller i lagrådsremissen. Däremot hade Lagrådet synpunkter därvidlag. Det anförde att både den då gällande lydelsen och den som föreslogs i remissen när det gällde att beskriva straffbar påverkan vid kliniskt rattfylleri i och för sig måste anses ge visst utrymme för olika tolkningar beträffande graden av påverkan. Möjligen kunde man ifrågasätta, menade Lagrådet, om den bestämmelse som föreslogs skulle anses innebära en lägre påverkansgrad än vad som avsågs med motsvarande bestämmelse i då gällande rätt. Lagrådet ansåg emellertid att det, bl a mot bakgrund av den utformning som bestämmelsen om grovt rattfylleri hade enligt förslaget, framgick att detta inte innebar någon ändring.<sup>67</sup>

I propositionen uttalade föredragande statsrådet, i anledning av vad Lagrådet sålunda anført, att de föreslagna ändringarna inte var avsedda att medföra någon ändring av den grad av påverkan som erfordrades för ansvar för kliniskt rattfylleri.<sup>68</sup>

I 1989 års proposition anför departementschefen emellertid ett flertal omständigheter som hon anser talar för att man ska se strängare på det kliniska rattfylleriet än tidigare. Allmänt sett, säger hon, bör ansvar för kliniskt rattfylleri kunna komma i fråga så snart föraren har varit så berusad att han vid en objektiv bedömning framstår som olämplig som förare. De allmänna krav som kan ställas bör bl a ses i ljuset av de grunder som ligger bakom avgränsningen av straffansvaret vid promillekörning. Ett annat synsätt skulle vara svårt att sakligt försvara, fortsätter departementschefen, och menar att det knappast kan vara rimligt att upprätthålla radikalt olika krav när det gäller påverkan vid överskridande av den i lagen fastställda promillegränsen å den ena sidan och ansvar för kliniskt rattfylleri å den andra.<sup>69</sup>

Lagrådet sammanfattar sin syn på frågan så att förslaget innefattar en tämligen begränsad utvidgning av straffansvaret vid kliniskt rattfylleri i förhållande till den då gällande bestämmelsen.<sup>70</sup>

Den situationen kan naturligtvis uppstå att en förare kör så att det väcker misstanke om att han är alkoholpåverkad fast han inte är det. Även om så skulle vara fallet kan ju körsättet bero på annat än alkoholpåverkan.

*NJA 1982 s 114:* M var åtalad för att han hade kört bil trots att han varit så påverkad av starka drycker eller annat berusningsmedel, att det kunde antagas att han inte på

<sup>67</sup> Prop 1984/85:21 s 51.

<sup>68</sup> A prop s 53.

<sup>69</sup> Prop 1989/90:2 s 36.

<sup>70</sup> A prop s 65.

betryggande sätt kunnat föra fordonet. Åtalet gällde vidare att han under denna färd gjort sig skyldig till vårdslöshet i trafik genom att i några kurvor med skymd sikt föra fordonet i vägens mitt eller på dess vänstra väghalva i färdriktningen och vid ett tillfälle passera ett barn, som uppehållit sig på vägens högra vägkant, på nära avstånd. – Den tilltalade sade sig inte ha förtärt någon alkohol före körningen och förklarade denna med att bilen haft vissa brister, bl a hade servostyrningen inte fungerat tillfredsställande vilket medfört att bilen blev trögstyrd och svängarna större än normalt. Vid några tillfällen under körningen hade han testat styrningen genom att släppa ratten. När han stannade i en vägkorsning för att han var osäker på vilken väg han skulle ta, märkte han att tomgången var felinställd och att knappen till inställningen fallit till golvet. Han böjde sig framåt, tog upp knappen och satte fast den. M förklarade vidare att luften delvis gått ur vänster framdäck på grund av en punktering vilken han upptäckt först efter färdens slut. – Ett vittne D, som färdats i en bakomvarande bil förklarade bl a att han fått uppfattningen att M varit berusad. När han småningom körde förbi M i en vägkorsning där denne stannat fick han denna uppfattning bekräftad genom att han kunde se M sitta hängande vid ratten. D berättade att han arbetade inom nykterhetsvården och att han därför hade stor erfarenhet av att umgås med alkoholpåverkade personer. I D:s bil färdades förutom D också hans moder och hans fästmö Y. I sitt vittnesmål berättade Y bl a att, när de passerade M, dennes ögon varit tillslutna och att hans huvud fallit framåt flera gånger när han han suttit vid ratten. Därför hade de förstått att det inte var ”bra” med M. – TR ansåg att M:s berättelse inte bar sanningens prägel. Av vittnesutsagorna, sammanställda med det sätt på vilket M framfört fordonet samt övriga omständigheter vid körningen drog TR slutsatsen att M varit så påverkad av starka drycker eller andra berusningsmedel under körningen att han inte kunde undgå ansvar för rattfylleri. – Två nämndemän var skiljaktiga och ansåg att bevisningen inte var så övertygande att M kunde fällas till ansvar för rattfylleri. – HovR fastställde TR:s dom. – HD (tre JustR) påpekar inledningsvis att det inte förebringats någon bevisning som mera entydigt påvisade påverkan av alkohol eller annat berusningsmedel, t ex att M gått ostadigt eller talat sluddrigt. Inte heller hade blodundersökning ägt rum. Bevisningen hänförde sig alltså endast till M:s beteende i bilen och till körningen. HD anser, att M:s beteende i bilen i och för sig lämnar utrymme också för andra förklaringar än att han var påverkad av berusningsmedel och att man därför måste vara försiktig när man drar slutsatser av sådan bevisning. – HD säger att de förklaringar M lämnat inte varit helt övertygande, men att hans uppgifter inte var så osannolika att de kunde lämnas utan avseende. HD noterar också, att vittnena redan när de befann sig i bilen bakom M syntes ha bildat sig den uppfattningen att M:s bil fördes av en rattfyllerist och att det inte kan bortses från möjligheten att deras iakttagelser därefter påverkats av denna inställning. Dessa hade också gjorts under en mycket kort tid då i varje fall D haft sin uppmärksamhet riktad i första hand på annan trafik. – HD drar slutsatsen att det inte kan anses styrkt att M:s körsätt eller beteende därefter i bilen berott på påverkan av alkohol eller annat berusningsmedel. – Två JustR ville fastställa HovR:s domslut. De anför bl a att vittnenas iakttagelser svårligen låter sig förklara på annat sätt än genom ett antagande att M varit påverkad av alkohol eller annat berusningsmedel. De anför vissa omständigheter som de anser vara ägnade att allvarligt förringa tilltron till vad M uppgivit om fel på bilen. Deras slutsatser blir att den bevisning som förebragts mot M beträffande åtalet för rattfylleri visserligen var av den arten att den inte helt kunde utesluta andra förklaringar till hans körsätt och beteende i övrigt än påverkan av berusningsmedel men att det vid en samlad bedömning av denna bevisning och M:s egna uppgifter ändå får anses att rimliga tvivel på att M gjort sig skyldig till rattfylleri ej kvarstår.

### 2.4.1.2 Den brottsliga gärningen

Den brottsliga gärningen består i att brottssubjekt framför ett motordrivet fordon eller en spårvagn.

Förändebegreppet och innebörden i uttrycket motordrivet fordon har behandlats i avsnitt 2.1.1.1. Det torde knappast medföra några problem att begreppet spårvagn inte finns definierat.

### 2.4.2 4a §. Grovt rattfylleri

Är ett brott som avses i § 4 första eller andra stycket att anse som grovt, skall föraren dömas för grovt rattfylleri till fängelse i högst två år. Vid bedömande av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i hans blod eller 0,50 milligram per liter i hans utandningsluft,
2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller
3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Som brukligt är skall frågan om brottet varit grovt bedömas med hänsyn tagen till samtliga omständigheter vid brottet. I punkterna 1–3 anges vad som särskilt skall beaktas. I de fall där en omständighet som där nämns föreligger skall rattfylleriet regelmässigt bedömas som grovt.<sup>71</sup> Om det samtidigt finns någon förmildrande omständighet att ta hänsyn till kan det medföra att brottet bedöms lindrigare. Om alkoholkoncentrationen är högre än som sägs i punkt 1 bör så ske vid gärningar för vilka tidigare skulle dömt till böter just för att omständigheterna hade varit mildrande.<sup>72</sup>

Påverkansgraden är självfallet av största betydelse för bedömningen. Prestationsförmågan varierar visserligen mellan olika individer men vid så höga halter som anges i punkt 1 torde den vara väsentligt nedsatt i de allra flesta fall.

Rekvisitet i punkt 2 är främst avsett för fall där den misstänkte har varit påverkad av något annat medel än alkohol eller där det inte föreligger någon bevisning om alkoholkoncentrationen. Det kan dock vara uppfyllt också när lägre alkohalter uppmäts än 1,0 promille i blodet eller 0,50 miligram per liter i utandningsluften. Lagrådet framhöll i samband med 1990 års ändringar – då gränsen låg vid 1,5 resp 0,75 – att ansvar för grovt brott i sådant fall förutsatte en övertygande utredning om påverkansgraden, t ex genom bevisning om att föraren hade konsumerat stora mängder alkohol eller att han varit kraftigt berusad. Lagrådet pekade också på att konstruktionen av punkt 1 jämförd med punkt 2 medförde att den andra punkten inte kunde tillämpas som ett alternativ till den första på så sätt att enbart den omständigheten att föraren kört med en alkoholhalt i blodet som understeg 1,5 promille skulle medföra att han dömdes för grovt rattfylleri enligt punkt 2. Det anförda togs in i propositionen utan

<sup>71</sup> Prop 1989/90:2 s 39.

<sup>72</sup> A prop s 48.

någon invändning och torde få anses gälla fortfarande i minst lika hög grad. Avsikten med 1993 års förslag var inte att bedömningen av frågan om grovt brott föreligger skulle ändras vad gällde andra rekvisit än alkoholkoncentrationerna.

Det sagda skulle bl a innebära att bedömningen av farerekvisitet i punkt 3 skulle vara oförändrad. Kravet på att faran skall vara påtaglig med hänsyn till trafiksäkerheten talar enligt min mening språkmässigt för att det skall vara en konkret fara. Det gör också den exemplifiering som ges i 1990 års förarbeten. HD har emellertid i *NJA 1991 s 77II* till ett förhållandevis högt promillevärde – 1,89 – lagt den abstrakta faran vid bedömningen av om brottet var av sådan art att fängelse normalt skulle följa. Möjligheten finns givetvis att påverkan ansågs tillräcklig för att brottet skulle bedömas som grovt och att den i förening med den abstrakta trafikfaran höjde straffvärdet till den gräns där fängelse var normalpåföljd. Det förefaller dock mindre troligt att HD avsett att en sådan distinktion borde göras, särskilt som det i förarbetena angavs att det skulle handla om särskilt kvalificerade risker för trafiksäkerheten för att fängelse normalt skulle följa på brottet.

I 1993 års förslag gör också departementschefen ett uttalande i frågan. Det är inte helt klart men avser säkerligen att punkten 3, skall tolkas så att det är den abstrakta trafikfaran som skall bedömas: ”Det faller sig emellertid naturligt att vid värderingen av ett grovt rattfylleribrott i avsevärd mån knyta an till de risker för trafiksäkerheten som gärningen typiskt sett inneburit.”<sup>73</sup>

I *NJA 1993 s 718*, varom mera nedan, gör HD emellertid en bedömning av den konkreta faran genom att beakta, att körningen ägde rum vid en tidpunkt då trafiken var ringa. Samma syn kommer till uttryck också i *NJA 1994 s 102*.

Brottet behöver alltså inte vara grovt bara för att förutsättningen i punkt 1 eller 2 varit uppfylld. Det kan hänga samman med att faran för medtrafikanter varit ringa på grund av fordonets beskaffenhet eller den trafiksituation som förelegat.<sup>74</sup>

Å andra sidan kan sådana omständigheter som nämns i punkt 3 medföra att brottet bedöms som grovt även om föraren inte varit så påverkad som sägs i punkterna 1 eller 2, nämligen om det har funnits en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Det anses vara framför allt två situationer som bör uppmärksammas i sammanhanget, nämligen där föraren har kört vårdslöst eller där han har haft en särskilt ansvarsfull uppgift.<sup>75</sup>

Som exempel på särskilt ansvarsfulla eller krävande föraruppgifter har nämnts förande av särskilt stora fordon, fordon med många passagerare eller fordon med farlig last. Trafikfaran kan också påverkas av att väderleksförhål-

<sup>73</sup> A prop s 65 och 49 samt prop 1993/94:44 s 29 och 70.

<sup>74</sup> Prop 1989/90:2 s 49.

<sup>75</sup> A prop s 39 och 49.

landena gör att förandet blir särskilt krävande t ex vid blixthalka eller vid extremt dåliga siktförhållanden.<sup>76</sup>

Andra omständigheter att beakta är att färden har skett med ett fordon som har betydande brister ur trafiksäkerhetssynpunkt. Det kan t ex röra sig om dåliga bromsar eller blankslitna däck.<sup>77</sup>

Ju lägre alkoholkoncentrationen är desto högre krav måste ställas på andra försvårande omständigheter för att förandet i den mening som avses i punkt 3 skall bedömas ha inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.<sup>78</sup>

Den uppfattningen har framförts att varje form av vårdslöshet inte kan kvalificera rattfylleriet som grovt. Lagrådet har uttalat att det krävs att vårdslösheten har innefattat något moment av medvetet risktagande för att så skall ske, som att föraren har kört alldeles för fort med hänsyn till väderleken eller vägens eller fordonets beskaffenhet. Uttalandet torde komma att medföra vissa komplikationer för domstolarna. Det har ju i praxis ofta dömts till ansvar för grov vårdslöshet i trafik just när det varit fråga om ett medvetet risktagande, medan det tydligen är Lagrådets mening att detta i normala fall endast skall kvalificera rattfylleriet.<sup>79</sup>

Det kan vidare anmärkas att det exempel som givits ingenting säger om förarens riskinsikt.

Det som Lagrådet sagt intogs i propositionen utan någon invändning från departementschefen. Hon ger som egna exempel på fall där vårdslösheten bör beaktas på samma sätt att någon har kört så att han ensam eller till huvudsaklig del har varit vållande till en olycka eller ett allvarligt tillbud. I nämnda fall skulle alltså vårdslösheten konsumeras av det grova rattfylleriet.<sup>80</sup>

I *NJA 1993 s 718* innefattade åtalet att Kent – med en alkoholkoncentration i blodet på 0,87 promille – hade framfört en personbil på ett sätt som hade inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten, genom att han under en del av färden hade fört fordonet med en hastighet som väsentligt hade överstigit den högsta tillåtna, nämligen 50 km/tim. HD (fyra JustR) konstaterar att denna körning hade ägt rum i bostadsområden med flera utfarter och korsningar, och att Kent visserligen hade förfarit oaksamt, men att det inte utan vidare innebar att gärningen skulle bedömas som grovt rattfylleri. HD hänvisar till ovan nämnda uttalanden i motiven. HD gör sedan den bedömningen att körningen ägde rum vid en tidpunkt då trafiken var ringa, och att det i förening med alkoholkoncentrationens storlek inte innebar att omständigheterna hade varit sådana att framförandet av fordonet hade inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Kent dömdes därför för normalgraden av rattfylleri. Det bör observeras att den undre

<sup>76</sup> A prop s 50 och prop 1993/94:44 s 28 f.

<sup>77</sup> Prop 1989/90:2 s 50.

<sup>78</sup> A st.

<sup>79</sup> A prop s 49 f och 65 samt avsnitt 2.1.2.4, Grov oaksamhet.

<sup>80</sup> A prop s 50.

promillegränsen för grovt rattfylleri då låg vid 1,5. – Ett justitieråd ville döma för grovt rattfylleri.

I *RH 1991:90* hade TR dömt B till ansvar för rattfylleri och vårdslöshet i trafik. HovR bedömde gärningen som grovt rattfylleri med beaktande av punkt 3. Promillehalten understeg övre gränsen men körningen hade inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten genom att fordonet framförts med mycket hög fart.

I fall av grov vårdslöshet anses det att det skall dömas både för detta brott och för grovt rattfylleri.<sup>81</sup> Se t ex *NJA 1992 s 653*.

Det anses inte vara uteslutet att döma för kombinationen grov vårdslöshet i trafik och rattfylleri. Den bör kunna komma i fråga sägs det, när alkoholkoncentrationen i förarens blod ligger på gränsen till straffbarhet eller obetydligt över.<sup>82</sup>

När vårdslösheten inte är tillräckligt allvarlig för att kvalificera rattfylleriet skall det dömas för vårdslöshet i trafik och rattfylleri. Det kan t ex gälla i fall där vårdslösheten har inskränkt sig till bristande uppmärksamhet.<sup>83</sup>

Brottsbalkens bestämmelser i 3:7 andra stycket och 3:8 andra stycket om grovt vållande till annans död och grovt vållande till kroppsskada eller sjukdom har också ändrats på ett sätt som är av betydelse i detta sammanhang.

I BrB 3:7 andra stycket består ändringen dels i att maximistraftet höjts från fängelse fyra år till fängelse sex år, dels att det, om gärningen begåtts vid förande av motorfordon, vid bedömande av om brottet är grovt särskilt skall beaktas om gärningsmannen varit påverkad av alkohol eller något annat medel.

I BrB 3:8 andra stycket har maximistraftet höjts från fängelse två år till fängelse fyra år. Även där har samma föreskrift tagits in som i 3:7 när det gäller förande av motorfordon.

Ändringarna innebär att det normalt skall dömas till ansvar för grovt brott om gärningen begåtts vid förande av motorfordon och gärningsmannen är påverkad på sätt som sägs. Det framhålles särskilt att det krävs att gärningsmannens påverkan haft något inflytande på effekten men att den inte behöver vara den enda orsaken utan att det ofta (!) kan räcka med att den satt ned omdömet eller reaktionsförmågan eller liknande på ett sätt som medverkat till händelseförloppet.

Bestämmelserna tar sikte på föraren och det behöver alltså inte nödvändigtvis vara den som sitter vid ratten.

Det har uttalats att det förhållandet att endast förande av motorfordon nämns inte utesluter att bestämmelserna kan tjäna som vägledning såväl när någon i berusat tillstånd framfört annat motordrivet fordon som när han agerat i någon annan situation som innefattat ansvarsfulla eller särskilt farliga förhållanden. Detta är naturligtvis möjligt eftersom samtliga omständigheter skall beaktas

<sup>81</sup> A prop s 50 och 66. Se också avsnitt 2.4.5, Grovt rattfylleri.

<sup>82</sup> A prop s 66.

<sup>83</sup> A prop s 50 och 66.



vid bedömningen av om ett grovt brott föreligger.

Lagrådet har utgått från att det som hittills skall dömas i brottskonkurrens för grovt rattfylleri och grovt vållande till annans död eller grovt vållande till kroppsskada eller sjukdom.

Lagrådet har också gjort bedömningen att utrymmet för att döma någon för enkelt rattfylleri och grovt vållande enligt BrB 3:7 eller 3:8 måste bli mycket begränsat.<sup>84</sup>

### 2.4.3 Medverkan

Som tidigare framgått gäller bestämmelserna i BrB 23:4 nu också medverkan till rattfylleri och grovt rattfylleri. De har också tidigare tillämpats i praxis. HD ansåg i *NJA 1994 s 624* att det inte förelåg hinder att döma till ansvar för medhjälp till ett grovt rattfylleri som hade begåtts före lagändringarna i BrB 1:1 och 23:4. Varje handling som objektivt sett är ett främjande av rattfylleri eller grovt rattfylleri kan alltså medföra ansvar.

Det har rätt en viss osäkerhet om vilka krav som skall ställas när det gäller det subjektiva rekvisitet. Klart är att det i praxis har ställts andra krav på en medverkande därvidlag än på en gärningsman. Jag återkommer till frågan i avsnitt 2.4.4.

Medverkan har ansetts föreligga bl a när någon har överlämnat åt en alkoholpåverkad person att föra ett fordon. Man finner exempel på det i *NJA 1947 s 321*, *1949 s 689*, *1953 B13* och *SvJT 1954 rf s 71* (ansvar ej ådömt då medverkan ansågs vara ringa). Se även *NJA 1953 s 309*.

I *SvJT 1959 rf s 9* ansågs den som varit elev vid övningskörning ha medverkat när läraren varit alkoholpåverkad. Se också *SvJT 1957 rf s 14* och *RH 53:81*.

En person som genom att sammanföra och hålla samman tändningskablar hade åstadkommit att en annan person kunnat starta och därefter föra en bil dömdes för medverkan i *NJA 1947 s 323*.

Den som bjudit en förare på sprit ansågs i *SvJT 1951 s 342* ha medverkat till dennes rattfylleri. Eftersom fallet avser en ofta diskuterad variant har det sitt speciella intresse att se närmare på förutsättningarna i det.

*SvJT 1951 s 342*: L åtalades för att han hade bjudit B på 10 cl brännvin oaktat han visste att B omedelbart därefter skulle föra en bil. B drack brännvinet – sedan L påpekat att B fick dricka på egen risk – och körde därefter bilen. B som kom till L vid 6.30-tiden på morgonen hade kvällen innan och fram till kl. 0.30 förtärt alkoholhaltiga drycker. – HovR ansåg att det måste hållas för visst att L redan kort efter B:s ankomst insåg att B hade förtärt alkohol i sådan mängd att han kunde drabbas av ansvarspåföljd om han förtärde ytterligare spritdrycker och därefter förde bilen. L förnekade att så varit fallet. Han dömdes för medhjälp till rattfylleri.

Det har ansetts vara bevissvårigheter som gjort att fall av det här slaget sällan

<sup>84</sup> Prop 1993/94:44 s 68 f och 113 f.

förekommer i praxis. Det skulle ofta vara svårt att styrka att den som bjudit på alkohol haft vetskap om att den andre skulle köra bil efteråt eller iakttagit hur mycket som konsumerats.<sup>85</sup>

*Strahl* har framfört tanken att inte bara en restauranginnehavare utan också en privat värd skulle kunna åberopa ”livets regel” och att ansvar av den anledningen skulle vara uteslutet när förtäringen skett före färden.<sup>86</sup>

I det i avsnitt 2.3.4 behandlade *RH* 23:83 var det också fråga om ansvar för medhjälp till rattfylleri. HovR påpekar där att BrB 23:4 är tillämpligt i sådana fall. Det gällde att avgöra om den tilltalade Göran genom någon åtgärd hade främjat brottet. Det framgick enligt HovR:s mening inte att han hade tillåtit körningen. Inte heller var omständigheterna sådana att han kunde dömas till ansvar för att han inte hade hindrat den. Vad som ytterligare kunde läggas honom till last var att han hade följt med i bilen under körningen för att hindra trafikolycka. Det framgår av HovR:s domskäl inte om Görans närvaro i bilen haft sådan betydelse för Signe, som förde bilen, att den påverkat hennes körning. HovR konstaterar endast att Göran följde med i denna avsikt och att det inte var ett främjande av rattfylleriet.

En ledamot var skiljaktig. Hon anser att Göran genom att följa med ”synes ha medverkat till att riskerna med körningen minskades”. Detta anfördes inte som ett skäl till att Göran främjat brottet utan för att döma till lindrigare straff. Främjat brottet har han enligt dissidentens mening gjort genom att inte ta ifrån Signe bilnycklarna, vilket han kunnat göra. I sådana lägen föreligger enligt hennes mening samtycke.

Om Göran har påverkat förandet i sagda riktning genom att följa med i bilen torde det emellertid vara uppenbart att han har främjat förandet och därmed brottet som det är konstruerat i TBL. Skälet till kriminaliseringen är emellertid att trafikfaran anses öka om föraren är alkoholpåverkad. Icke desto mindre tycks den allmänna meningen vara att den som reducerar eller eventuellt eliminerar den ökade risk som påverkan kan ha inneburit skall dömas för medhjälp till brottet genom en analogisk tillämpning av BrB 23:4.

Ett fall som i vissa stycken påminner om det just anförda är

*NJA 1985 s 496*: Efter en bilolycka påträffades A och B i bilens framsäte. Båda var skadade. A avled senare av sina skador. En tredje person C som också medföljt i bilen anträffades svårt skadad liggande på marken 15–20 meter från fordonet. – Bilen var hyrd av B. Han saknade helt minne av färden och kunde inte säga om det var han eller A som fört bilen. Inte heller C mindes någonting av det skedd. Två timmar efter olyckan uppmättes alkoholhalten i B:s blod till minst 1,74 promille och i A:s till minst 2,00 promille. B åtalades för rattfylleri, alternativt medhjälp till rattfylleri. – HD (fyra JustR) anser, att utredningen ger vid handen att antingen A eller B fört bilen och att B, när färden anträddes, hade insikt om att A förtärt alkohol i sådan mängd att han, om han inläte sig på att föra motorfordon, kunde göra sig förfallen till ansvar för rattfylleri. HD

<sup>85</sup> SOU 1970:61 s 207 not 1.

<sup>86</sup> Allmän straffrätt i vad angår brotten s 258.

säger också att möjligheten att B skulle ha på ett bestämt sätt motsatt sig om A velat föra bilen är så osannolik att den kan lämnas utan avseende. Vidare dras slutsatsen att det med hänsyn till omständigheterna får anses ställt utom rimligt tvivel att A inte kunnat vara förare om inte B antingen uttryckligen medgett det och överlämnat nycklarna eller i vart fall mer eller mindre passivt samtyckt till att A satt sig i besittning av nycklarna och bilen. HD fann åtalet styrkt såvitt det innebar att B gjort sig förfallen till ansvar för endera rattfylleri eller medhjälp till sådant brott och dömer B för sistnämnda gärning. – En ledamot hade annan mening i skuldfrågan och ansåg att åtalet skulle lämnas utan bifall. Han framhåller bl a att det inte var uteslutet att, om A var förare, denne kommit i besittning av nyckeln utan B:s medverkan och också kört bilen utan dennes medgivande. Oaktat B medföljde i bilen, säger han, kan det sålunda inte anses ställt utom tvivel ens att bilfärden skedde med hans vilja och än mindre att han medverkade till A:s körning på sådant sätt som kunde föranleda straffansvar.

HD går aldrig in på frågan om A i det hypotetiska medhjälpsfallet uppfattat B:s samtycke. Detta torde dock vara en förutsättning för att det skall ha främjat brottet, om det är fråga om ett ”passivt” samtycke i form av ett tyst sådant. Ett tyst samtycke som sådant kan inte främja något. Om A sätter sig i besittning av nycklar och bil och uppfattar att det sker med B:s goda vilja kan det möjligen vara fråga om psykisk medhjälp.

#### 2.4.4 Det subjektiva rekvisitet

Man är hänvisad till praxis när det gäller att söka bestämma om och hur krav på uppsåt eller oaktsamhet begränsar ansvaret för de gärningar som beskrivs i 4 § och 4a §.

När det gäller förande har frågan om det subjektiva rekvisitet tidigare behandlats i avsnitt 2.1.1.1. Som framgår där, bl a av det anförda *NJA 1967 s 211*, synes det vara så att det i princip krävs uppsåt beträffande själva förandet men att det kan vara tillräckligt att fordonet satts i rörelse av oaktsamhet.

Det synes också vara så att det krävs uppsåt till att det varit fråga om ett motordrivet fordon. HD ogillade i *NJA 1970 s 240* ett åtal för rattfylleri på grund av att fordonets egenskap av bil ej omfattats av den tilltalades uppsåt.

När det gäller alkoholhaltiga drycker anses det att föraren skall ha haft uppsåt till att han har förtärt sådana och i den mängd som medfört den straffbara koncentrationen eller påverkan. Se t ex *SvJT 1974 rf s 24*. Däremot ställs inga krav på uppsåt eller oaktsamhet när det gäller alkoholkoncentrationen eller påverkansgraden. Föraren behöver alltså inte ha förstått eller bort förstå att han hade uppnått straffbar alkoholkoncentration eller varit så påverkad som krävs för straffansvar. Det är också irrelevant vad han själv hade för uppfattning om sin körförmåga.<sup>87</sup> Se härom *RH 1991:41*.

Beträffande annat medel än alkohol krävs att föraren antingen när han intog detta eller senare under färden hade uppsåt som omfattade att medlet i den

<sup>87</sup> SOU 1970:61 s 200 f. Se också Thornstedt i *SvJT 1954 s 149 f* och Strahl i *SvJT 1960 s 285 f*, *SvJT 1962 s 189 f* och Allmän straffrätt i vad angår brotten s 140.

mängd han intog var rusgivande. Se t ex *NJA 1956 s 66*, *1961 B33*, *SvJT 1965 rf s 72* och *1970 rf s 81*. I *SvJT 1966 rf s 22* fälldes den tilltalade dock i HovR bl a med motiveringen att han bort räkna med att de tabletter han intagit hade rusgivande verkan. Bedömningen av fallet kompliceras av att gärningen ansågs begången under självförvållat rus. Ett liknande fall bedömdes i *SvJT 1968 rf s 12*.<sup>88</sup>

I *RH 176:81* ansågs att den tilltalade utan eget vållande hade kommit i sådant tillstånd att han före och under körningen förlorat medvetenheten om sina handlingar. Han friades därför från ansvar för såväl rattfylleri och rattonykterhet som för grov vårdslöshet i trafik.

När det gäller samtidigt bruk av alkoholhaltiga drycker och annat medel skall i de fall då straffbar påverkan inte uppnås med varje medel för sig uppsåt föreligga med avseende på att de hade rusgivande verkan i kombination med varandra.

Några domar av äldre datum har skapat osäkerhet när det gäller det subjektiva rekvisitet vid medverkan. Det gäller bl a de i avsnitt 2.4.3 ovan nämnda *NJA 1949 s 689* och *SvJT 1951 s 342*. Det har där dömts till ansvar för medverkan med motiveringen att den tilltalade insett att föraren hade förtärt alkohol i sådan mängd att han kunde drabbas av ansvarspåföljd.

Enligt en uppfattning skulle detta vara ett uttryck antingen för medveten oaktsamhet eller möjligen eventuellt uppsåt utan hypotetiskt prov i skrivningen.<sup>89</sup>

En annan tolkning är att domarna skall läsas så att den medverkande insett att föraren skulle drabbas av ansvarspåföljd om han blev ertappad.<sup>90</sup>

Den sistnämnda tolkningen innebär att krav ställts på uppsåt till (insikt om) påverkansgraden, dvs den tilltalade fälls för att han har föreställt sig att påverkansgraden varit så hög att föraren inte på ett betryggande sätt kunnat föra fordonet eller (möjligen) att han uppnått straffbar promillegräns. Denna tolkning överensstämmer bäst med uppfattningen att rattfylleri är ett uppsåtligt brott. Inget talar för att HD skulle ha en annan uppfattning därvidlag och domen i ovannämnda *NJA 1985 s 496* får anses bekräfta det just sagda. HD använder sig nämligen där av en formulering som nära ansluter till den som har använts i de två fall som nämnts ovan. Det subjektiva kravet har ansetts vara uppfyllt för en medverkanshandling när den tilltalade B, om A varit förare, har insett att A har förtärt alkohol i sådan mängd att han, om han inläte sig på att föra motorfordon, kunde göra sig förfallen till ansvar för rattfylleri.

Det sagda skulle också betyda att det ställs andra krav på en medverkande än på en gärningsman. Det är i och för sig naturligt eftersom andra än gärnings-

<sup>88</sup> Se om fallen Jareborg, Handling och uppsåt s 161 och Strahl i *SvJT 1970 s 351*.

<sup>89</sup> Thornstedt i *SvJT 1954 s 154 f*. Se också *SOU 1970:61 s 206* och Klette, Trafiknykterhetsbrotten s 153 ff och 164.

<sup>90</sup> Jareborg, Handling och uppsåt s 53 f.

mannen inte har samma möjligheter som denne att veta hur mycket han förtärt. När en medverkande själv har iakttagit att föraren har intagit de rusgivande medlen i den mängd som ledde till ansvar – när han, som Strahl säger, har sett att föraren har förtärt ”för mycket” – synes det vara rimligt att anse uppsåtskravet vara uppfyllt redan därigenom. I sådana fall skulle det då med andra ord ställas samma krav på den medverkande som på föraren.<sup>91</sup>

Hovrätten ansluter sig i *RH 1988:87* till den uppfattning som här framförts.

Om rattfylleri skall vara ett uppsåtligt brott bör också punkten 3 i 4a § vid grovt brott omfattas av förarens uppsåt. Den innehåller ett farerekvisit. Dess tillämpning förutsätter att framförandet av fordonet inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Enligt den förhärskande meningen är uppsåtskravet uppfyllt i sådana fall om de omständigheter på vilka rätten grundar sin bedömning av faran är uppsåtligen täckta. Förarens egen uppfattning om de risker som förandet inneburit skulle sakna betydelse. Som i 2.4.2 framgått torde det emellertid stå klart att Lagrådet i det här fallet har en annan mening. Vilken uppfattning departementschefen har är svårare att avgöra.

När det gäller omständigheter som kan föranleda att punkten 3 i 4a § blir tillämplig nämner hon som exempel att färden skett med ett fordon som haft betydande brister ur trafiksäkerhetssynpunkt, t ex haft blankslitna däck eller bromsar med ingen eller ringa effekt. En förutsättning för ansvar för grovt brott är då, säger hon, ”naturligtvis” att föraren haft uppsåt till dessa brister.<sup>92</sup> Det finns inget som talar för att andra krav skall ställas när förandet ägt rum t ex vid blixthalka, under dåliga siktförhållanden eller på dåliga vägar.

I det anförda sammanhanget kommer departementschefen inte in på frågan om det för straffbarhet skulle ställas krav också på att föraren haft någon uppfattning om att förandet medfört vissa risker på grund av de blankslitna däcken. Det gör hon emellertid när hon säger att en av de två situationer som särskilt bör beaktas när fråga uppkommer om punkten 3 blir tillämplig är att föraren kört vårdslöst. Varje brist i omsorg och varsamhet kan dock inte medföra ansvar för grovt rattfylleri, menar hon. Om rattfylleristen kört så att han ensam eller till huvudsaklig del varit vållande till en olycka eller ett tillbud torde det emellertid, fortsätter hon, inte möta några betänkligheter mot att tillmäta hans vårdslöshet betydelsen att rattfylleriet kvalificeras som grovt.<sup>93</sup>

Frågan om farerekvisitet är uppfyllt diskuteras alltså i termer av vårdslöshet. Vi kan därför endast indirekt sluta oss till vilken mening departementschefen har om dess subjektiva sida. De exempel hon givit ger inte intrycket att hon skulle anse det vara relevant hur föraren uppfattar sin körning riskmässigt.

Nu tillkommer emellertid att departementschefen också har förklarat sig inte ha något att invända mot vad Lagrådet anført om vårdslöshet. Som nämnts re-

<sup>91</sup> Allmän straffrätt i vad angår brotten s 254.

<sup>92</sup> A prop s 50.

<sup>93</sup> A prop s 49 f.

dan ovan i avsnitt 2.4.2 menar Lagrådet att förandet måste ha innefattat ”något moment av medvetet risktagande” för att punkten 3 i 4a § skulle få tillämpas. Det kan knappast tolkas på annat sätt än att föraren måste ha insett att körningen inneburit en risk för skada på person eller egendom även om han inte förstått att den varit så hög att det förelegat en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Visserligen ger Lagrådet som exempel ”att föraren kört alldeles för fort med hänsyn till väderleken eller vägens eller fordonets beskaffenhet”, vilket ingenting säger om förarens uppfattning därvidlag eller om riskerna men det torde sakna betydelse i sammanhanget.<sup>94</sup>

Slutsatsen måste bli att såväl departementschefen som Lagrådet anser att föraren måste ha förstått att körningen inneburit vissa risker för trafiksäkerheten för att punkt 3 i 4a § skall bli tillämplig.

### 2.4.5 Påföljdsbestämning<sup>95</sup>

I den återkallade propositionen 1984 fanns ett förslag till bestämmelser om grovt rattfylleri som skulle ersätta de som då gällde för rattfylleri. En tanke bakom förslaget var att färre fall skulle bedömas som grovt rattfylleri än som tidigare bedömts som rattfylleri. Det skulle ha medfört en vidgad användning av böter på bekostnad av fängelse.<sup>96</sup>

I propositionen med 1989 års förslag sade sig departementschefen väl ha förståelse för att ett fängelsestraff också vid rattfylleri kan ha mycket negativa konsekvenser för den dömda men att ovannämnda förslag också kunde ses som ett uttryck för en allmänt lindrigare syn på de grövre trafiknykterhetsbrotten och den delade hon inte. Hon hänvisade särskilt till att det var en viktig tanke bakom de bestämmelser om straffmätning och påföljdsväl som trädde i kraft den 1 januari 1989 att markera att bedömningen av om böter är en tillräckligt ingripande påföljd skall baseras på den konkreta gärningens straffvärde och att betydelsen av en likformig rättstillämpning och ett iakttagande av proportionalitets- och ekvivalensprinciperna kraftigt understrukits i sammanhanget.<sup>97</sup>

Departementschefen ansåg att det – inte minst mot den bakgrunden – inte kunde komma i fråga att ha som en allmän inriktning att bötesstraffet skulle ges en vidgad användning vid de allvarligaste trafiknykterhetsbrotten. Det fanns tvärtom, menade hon, skäl att i många fall se strängare på dessa brott än som varit fallet. Hon tänkte då särskilt på fall där alkoholhalten hade varit nära 1,5 promille och det dessutom förelegat en påtaglig fara för trafiksäkerheten.<sup>98</sup>

Det kan erinras om att HD i *NJA 1981 s 308* sagt att det just i sådana fall

<sup>94</sup> A prop s 50 och 65.

<sup>95</sup> För historisk översikt, se JT nr 1/1992–93 s 1–43.

<sup>96</sup> Prop 1984/85:21 s 25 ff.

<sup>97</sup> Prop 1989/90:2 s 38. Jfr BrB 29:1. Principerna bakom de nu gällande bestämmelserna om straffmätning och påföljdsväl redovisas i Hoflund, Straff och andra reaktioner på brott.

<sup>98</sup> Prop 1989/90:2 s 28.

borde bli aktuellt med fängelse. Uttalandet beaktades i *NJA 1981 B6* och *B10, RH 89:81, 118:81* och *191:81*.

Departementschefen delade den uppfattning som tidigare framförts, bl a i den återkallade 1984 års proposition, att det var angeläget att söka främja en mer nyanserad och allsidig bedömning av den allvarigare trafiknykterhetsbrottsligheten. Hon ansåg att det var otillfredsställande att praxis vid påföljdsbestämningen nästan helt lade avgörande betydelse vid värdet på alkoholhalten.<sup>99</sup>

Synpunkter av detta slag framfördes redan 1957 av första lagutskottet, 1963 av trafiknykterhetskommittén och 1970 av kommittén för lagstiftningen angående trafiknykterhetsbrott.<sup>100</sup>

Också i 1993 års förslag framhålls vikten av att reglerna är sådana att domstolarna kan göra en allsidig och nyanserad bedömning av påföljdsfrågan. Det anses emellertid vara uppenbart att de principer för påföljdsvalet som var vägledande för praxis inom området var komplicerade och att det ofta ställde domstolarna inför mycket svåra avgöranden i enskilda fall. Det bedömdes vara allvarligt från rättvise- och rättssäkerhetssynpunkt och att det därför var angeläget att så långt som möjligt söka förenkla de principer som styrde valet av påföljd för grovt rattfylleri. Det skulle alltså främja en enhetligare och mer förutsebar rättstillämpning. Det pekas därvidlag på att en sådan generellt sett är av vikt för att lagstiftningen skall få avsedd allmänpreventiv effekt.

Resultatet av den reformen är att domstolarna i fortsättningen får återgå till den påföljdsbestämning som gällde innan 1990 års regler började tillämpas, med beaktande av att straffmaximum höjts till fängelse två år mot tidigare ett.

Lagrådet hade synpunkter på detta som Regeringen visserligen sade sig ha förståelse för men ändå inte beaktade, uppenbarligen för att den ansåg att den kritik som riktats mot 1990 års reform i vissa delar var befogad.

Lagrådet ansåg bl a att det var av vikt att strafflagstiftningen visade ett betydande mått av stabilitet. Därför var det inte bra att redan nu göra väsentliga ändringar av vad som reglerades genom 1990 års reform, särskilt som det nya i ett viktigt hänseende innebar en återgång till vad som gällde före den reformen. Vad gällde kritiken mot domstolspraxis efter den 1 juli 1990 menade Lagrådet att den främst syntes ha skjutit in sig på att andelen villkorliga domar ökat men att mycket talade för att praxis efter ett inledningsskede utvecklats i restriktiv riktning. Lagrådet konstaterar att Högsta domstolen varit återhållsam med att fränkänna grova rattfylleribrott egenskapen av artbrott och bara dömt till villkorlig dom (jämte böter) i ett av de fall som refererats.

Regeringen, som anser att uttalandena i förarbetena till 1990 års reform ledde till en olycklig uppluckring av påföljdspaxis, läser detta så att dess uppfattning styrks av att "såsom Lagrådet påpekar", Högsta domstolen på senare

<sup>99</sup> A prop s 38 f.

<sup>100</sup> Se t ex Trafikbrottslagen tredje uppl s 92 ff.

tid sett sig föranlåten att iaktta en allt större restriktivitet vid påföljdsvalet för grovt rattfylleri!<sup>101</sup>

TBL gäller ju även gärning som har begåtts utomlands. När BrB 2:2 i sådana fall skall tillämpas kan fråga uppstå om hänsyn skall tas till straffmättningspraxis i den stat där gärningen begåtts. HD har i *NJA 1983 s 425* besvarat den frågan så att straffmätningen i princip skall göras enligt svenska lagregler och svensk straffmättningspraxis med den begränsningen att straffet inte får överskrida maximum i den tillämpliga utländska straffskalan. Detta hindrar dock enligt HD:s mening inte att domstolen, om skäl föreligger, vid avvägningen av vad som inom den tillåtna ramen är lämpligt straff fäster avseende vid att brottet har betydligt lägre straffvärde på gärningssorten. Som exempel på sådana skäl nämner HD att gärningsmannen är uppvuxen i det andra landet eller har vistats där under lång tid och därmed tillägnat sig det landets sociala värderingar.

I *NJA 1984 s 928* där fråga var om ansvar för rattfylleri begånget i Danmark ansåg HD att det inte fanns skäl att frånga svensk straffmättningspraxis. Det gällde en svensk som var på tillfälligt besök och som inte hade någon anknytning till Danmark. Att den tilltalade haft en viss möjlighet att bli lagförd i Danmark och få ett mildare straff men inte utnyttjat den på grund av ett missförstånd ansågs inte heller utgöra tillräckligt skäl att frånga svensk straffmättningspraxis.

I *RH 1989:22* blev utgången en annan. En finländsk medborgare, uppvuxen i Finland men bosatt i Sverige sedan 1984, hade begått rattfylleri under ett besök i Finland. Det ansågs klarlagt att det brott han åtalades för hade betydligt lägre straffvärde i Finland än i Sverige. Med hänsyn därtill och till att gärningsmannen var uppvuxen i Finland och alltjämt var finländsk medborgare samt med beaktande av omständigheterna i övrigt dömdes han i HovR till villkorlig dom jämte böter.

#### 2.4.5.1 Rattfylleri

Straffet för rattfylleri är alltså böter eller fängelse i högst sex månader. Det innebär att straffet normalt kommer att bli böter. Om straffvärdet för en gärning är så stort att fängelse bör följa på brottet så bör det bedömas som grovt rattfylleri. Om det är fråga om återfall eller flerfaldig brottslighet kan fängelse dock förekomma också för rattfylleri.<sup>102</sup>

<sup>101</sup> Prop 1993/94:44 s 20, 22f och 109 f. Författaren till denna bok tillåter sig att uttrycka sin tillfredsställelse över att såväl Regeringen – ”i och för sig” – som Lagrådet tycker illa om ”lagstiftning genom motiv”. Han – som också har kommenterat Narkotikastrafflagen – hoppas att det skall leda till en ändring och inte bara när det gäller påföljdsbestämning.

<sup>102</sup> Prop 1989/90:2 s48.



Vid flerfaldig brottslighet bestäms straffvärdet efter en bedömning av den samlade brottsligheten (BrB 29:1).

Det förefaller som om detta rätt väl ansluter till vad som tidigare gällde vid rattonykterhet, vars straffskala ju i huvudsak överensstämde med den som nu gäller för rattfylleri. I det ovan nämnda *NJA 1981 s 308* förklarade HD, utöver vad tidigare sagts, att fängelse borde bli aktuellt för rattonykterhet när det var fråga om återfall.

I *RH 1994:117* skulle C dömas för två fall av rattfylleri båda i kombination med olovlig körning av grovt slag. De uppmätta alkoholhalterna var 0,52 och 0,66 milligram per liter. I det ena fallet gällde åtalet också vårdslöshet i trafik. Gärningarna hade begåtts 1993, dvs före skärpningen av 4a § 1994. C hade två gånger tidigare dömts för rattfylleri, det ena begånget i november 1991 och det andra i januari 1993. HovR fann att påföljden inte kunde stanna vid böter. Den beaktade därvid dels att det gällde flerfaldig brottslighet och återfall, dels att det i ett av fallen varit fråga om en farlig körning. Det ansågs inte föreligga särskilda skäl för skyddstillsyn, varför straffet bestämdes till fängelse två månader.

Utöver de redan nämnda avgörandena kan nämnas *RH 3:80* och *RH 19:80*. I båda fallen visade blodproven att alkoholhalterna låg strax under den då gällande gränsen för det brott som nu benämns grovt rattfylleri. Påföljden bestämdes till böter då några andra omständigheter inte förelåg som talade för fängelse.

Det torde fortfarande gälla att brottet regelmässigt skall bedömas som grovt vid alkoholkoncentrationer som uppnår eller överskrider den gräns som anges för detta, men att det är möjligt att bedöma det lindrigare om det föreligger mildrande omständigheter. I normala fall skall det då dömas till böter för rattfylleri.

### Mildrande omständigheter

Innebörden av uttrycket mildrande omständigheter i den tidigare gällande 4 § diskuterades i *NJA 1977 s 614*. De fyra justitieråd som bestämde domen konstaterar att det i rättstillämpningen bedömts vara fråga om mildrande omständigheter främst i sådana fall där körningen varit av så begränsad omfattning att den rimligen inte medfört någon fara för trafiksäkerheten eller då körningen föranletts av förhållanden som närmast kunnat jämföras med en nödsituation. Det var fråga om en mycket restriktiv tillämpning av bestämmelsen vilket ansågs vara motiverat med hänsyn till trafiksäkerhetens intresse. Samma restriktiva inställning präglar domarna i *NJA 1985 s 570* och *NJA 1987 B7*.<sup>103</sup>

I *RH 1992:3* hade M i november 1989 med en alkoholhalt i blodet av 2,18 promille efterkommit en polisman's anvisning att flytta en bil som stod på ett

<sup>103</sup> Ett flertal domar redovisas i Trafikbrottslagen, tredje uppl s 102 ff.

övergångsställe. Han förde den några meter därifrån. I TR friades M från ansvar med stöd av BrB 24:6 men han dömdes i HovR (majoriteten) till böter för rattfylleri. Skälet till att omständigheterna ansågs mildrande var att bilen framförts bara några meter och att M handlat på polismans order.

Det kan tilläggas att omständigheterna enligt stadgad praxis har ansetts vara mildrande när brottet begåtts vid förande av moped. Samma bedömning har ansetts böra komma i fråga också vid framförande i vissa fall av traktor utan släpfordon eller motorredskap, och framför allt om det varit fråga om fordon av lättare och enklare beskaffenhet, tex vissa mindre sopmaskiner och minitraktorer.<sup>104</sup>

Av motiven till 1994 års lagändringar framgår att denna praxis inte skall förändras.<sup>105</sup>

I NJA 1995 s 232 förklarar HD, att det vid rattfylleribrott med moped i princip bör gälla att brottet hänförs under normalgraden, om inte omständigheterna är särskilt försvårande. I fallet hade föraren haft mer än 1,0 promille i blodet och hade dessutom haft en passagerare med på mopeden, men HD ansåg att det inte gav anledning att bedöma brottet som grovt.

Se också *RH 1989:90* där den tilltalade utan framgång åberopade BrB 29:3 p 2.

#### 2.4.5.2 Grovt rattfylleri

I förslaget till nu gällande bestämmelser om grovt rattfylleri slås fast att normalpåföljden för brottet skall vara fängelse och att det bör föreligga särskilda skäl för att en icke frihetsberövande påföljd skall väljas. Det markeras särskilt att villkorlig dom skall användas med stor restriktivitet.

Det torde innebära att samma principer gäller som före 1990 års reform.

I förarbetena uttalas fortfarande att ett rattfylleribrott i normala fall inte har ett så högt straffvärde att det i sig motiverar fängelse som påföljd. Det som gör att detta anses nödvändigt är i stället brottets art.

Lagrådet underströk att det gällde också efter 1990 års reform och att kritiken mot domstolspraxis främst synes ha skjutit in sig på att andelen villkorliga domar ökat men att denna praxis småningom utvecklats i restriktiv riktning. Lagrådet noterade att frekvensen fängelsedomar för grovt rattfylleri kraftigt översteg den för förmögenhetsbrott som inte var återfall och att redan det med tillräckligt eftertryck visade samhällets bestämda avståndstagande från bilkörning under alkoholpåverkan. Slutsatsen blev att ytterligare vinster av nämnvärd betydelse inte vore att uppnå genom en ännu strängare praxis och att statsmakterna borde avstå från att genom motivuttalanden ytterligare avlägsna sig från normala principer.

<sup>104</sup> Prop 1977/78:77 s 14 f.

<sup>105</sup> Prop 1993/94 ss 15, 31 och 70.

Det bemöttes av Regeringen med att uttrycket ”brottets art talar för fängelse” innebär att annan påföljd än fängelse skall komma i fråga endast om det föreligger särskilda skäl, att den som kör alkoholpåverkad utgör en stor fara för sig själv och andra, att gärningen innebär ett risktagande och att det ofta beror på tillfälligheter eller andra trafikanters skicklighet och reaktionsförmåga om en trafikolycka undviks, att många dödas och skadas i trafikolyckor där i vart fall en av förarna misstänks ha varit påverkad. Grovt rattfylleri innebär, säger Regeringen, alltid ett sådant abstrakt färemoment att fängelse bör vara normalpåföljd och att den genom det synsättet markerar att själva beteendet att köra påverkad därigenom sätts mera bestämt i centrum.

Inställningen i praxis var ursprungligen mycket restriktiv när det gällde att välja någon icke frihetsberövande påföljd. Den mjukades successivt upp och bedömningen blev mer nyanserad.

Det bör observeras att sådana omständigheter som anges i BrB 29:5 kan bli av betydelse för påföljdsvalet, liksom för straffmätningen. Särskilt punkten 5, som ersätter den upphävda 6 § TBL, bör nämnas. Om den tilltalade drabbas av hinder eller synnerlig svårighet i sin yrkes- eller näringsutövning genom att körkortet återkallas skall det beaktas. Ett exempel som nämnts är att den tilltalade är yrkeschaufför eller annars har ett arbete som kräver att han har behörighet att föra motorfordon. Ett annat är att kommunikationsförhållandena kan vara sådana att det inte finns någon möjlighet för den dömda att behålla sin anställning om han inte får färdas till och från arbetet i bil som han själv för.<sup>106</sup>

Som exempel på andra fall i BrB 29:5 där lindrigare påföljd än fängelse kan komma i fråga vid rattfylleri har nämnts att gärningsmannen har skadat sig själv i samband med brottet (29:5 punkt 1).<sup>107</sup>

Det är av stor betydelse för påföljdsvalet om det föreligger omständigheter av det slag som anges i BrB 30:9 andra stycket. Det har framhållits att man, förutom de sk kontraktsvårdsfallen, särskilt bör beakta sådana situationer där det bedöms att en framgångsrikt påbörjad rehabilitering, avseende tex missbruk som kan antas ha haft samband med brottsligheten, skulle äventyras genom avtjänande av ett fängelsestraff. Det är då främst skyddstillsyn som kan komma i fråga.<sup>108</sup>

Det anmärks att det är Regeringens mening att en intagen skall erbjudas alkoholavvänjande behandling och att det i viss utsträckning kan inverka på påföljdsvalet, nämligen så att bedömningen av om ett straff kommer att äventyra en pågående rehabilitering. Det understryks dock att valet mellan fängelse och skyddstillsyn i princip inte bör påverkas av den tänkta behandlingen.<sup>109</sup>

<sup>106</sup> Prop 1987/88:120 s 99 och 91.

<sup>107</sup> Prop 1979/80:178 s 36 f, 76 och 203.

<sup>108</sup> Prop 1993/94:44 s 35 f.

<sup>109</sup> A st.

Som andra exempel på särskilda skäl för annan påföljd än fängelse nämns att den misstänkte på grund av dokumenterade psykiska problem, handikapp, hög ålder eller liknande har svårt att klara ett fängelsestraff. Det hänvisas härvidlag till den praxis som förelåg före 1990 års reform.<sup>110</sup>

Det betonas som väntat att villkorlig dom bör användas med mycket stor restriktivitet och – i likhet med vad som gällde före 1990 års reform – komma i fråga endast i klara undantagsfall. En hänvisning görs till *NJA 1972 s 60* och *NJA 1984 s 447*. När villkorlig dom kommer i fråga bör den utom i rena undantagssituationer förenas med ett kraftigt bötesstraff.<sup>111</sup>

*Återfall* är en omständighet som talar för fängelse. Det beaktas ju, som ovan framgått, också vid normalbrottet. Det har anförts att frågan om vilken betydelse ett återfall har när det gäller grovt rattfylleri bör bedömas enligt allmänna principer.<sup>112</sup> En hänvisning görs bl a till *NJA 1991 s 359* och *s 379*.

*NJA 1991 s 379*: A skulle, med vid gärningstillfällena gällande terminologi, dömas för två rattfylleribrott som han gjort sig skyldig till i maj 1989 och i juni samma år. I februari 1985 hade han dömts till fängelse för rattfylleri. HD ansåg att påföljdsbestämningen inte borde påverkas av den tidigare domen med hänsyn till den tid, något mer än fyra år, som förflutit mellan den och de gärningar han nu skulle dömas för.

*NJA 1991 s 359*: H skulle dömas för två gärningar som, när de begicks i april och oktober 1989, betecknades som rattonykterhet resp. rattfylleri. HD konstaterar att återfall normalt skall leda till fängelse, men att påföljdsbestämningen endast i undantagsfall skall påverkas av den tidigare domen när det gått några år från den eller, i förekommande fall, från frigivningen av ett frihetsstraff. Den förutsättningen synes inte ha bedömts vara uppfylld här. HD påpekar nämligen att allmänna regler för val av påföljd även i andra fall kan medföra att annan påföljd än fängelse bör väljas för återfallet om skälen är starka. HD ansåg att så var fallet eftersom förutsättningarna i BrB 30:9 andra st 1 var uppfyllda och att det därför förelåg särskilda skäl att döma till skyddstillsyn.

Se också *RH 1992:94*.

Om det är fråga om upprepade återfall i grova rattfylleribrott anses det vara skäl att i någon utsträckning låta det påverka straffmätningen.

I *RH 1989:16* skulle A dömas för vad som då benämndes rattfylleri. Blodprovet visade en alkoholhalt på minst 2,05 promille. A hade 1979, 1980 och 1982 dömts till böter för det lindrigare brottet rattonykterhet. HovR dömde med beaktande av den höga alkoholhalten och återfallet till fängelse två månader. En hänvisning görs till BrB 29:1 och 29:2 samt till ovan under 2.4.5.1 nämnda *NJA 1981 s 308*.

Om ett brott har begåtts av en *ung lagöverträdare* gäller som bekant särskilda regler. Fängelse får väljas som påföljd endast om det föreligger synnerliga skäl när brottet begåtts av någon som inte fyllt 18 år. För den som fyllt 18

<sup>110</sup> A prop s 36.

<sup>111</sup> A st.

<sup>112</sup> De principer som ligger till grund för bedömningen av återfall redovisas i Hoflund, Straff och andra reaktioner på brott, tredje uppl s 89, 106 ff och 156 ff.

år när brottet begicks men inte 21 får det dömas till fängelse endast om det med hänsyn till gärningens straffvärde eller annars finns särskilda skäl för det. (BrB 30:5).

Det anses att ungdomar under 18 år inte skall dömas till fängelse för trafikonykterhetsbrott enbart med hänvisning till brottets art. Däremot är uppfattningen den att det, med hänvisning till brottets art, normalt föreligger särskilda skäl för fängelse när ett grovt rattfylleri har begåtts av någon i åldersgruppen 18–21 år. Vad gäller den slutsatsen hänvisas det till att det bör beaktas att rattfylleribrott av unga och oerfarna förare ofta utgör en särskild fara för trafiksäkerheten.<sup>113</sup>

*NJA 1994 s 102:* Den 20-årige Daniel hade kört bil med en alkoholkoncentration i blodet på minst 1,61 promille. (Gränsen för grovt rattfylleri var då 1,5 promille.) Körningen hade ägt rum på ortens huvudgata och många människor hade varit i rörelse i samhället. HD (tre JustR) fann utifrån detta att omständigheterna visade att Daniel hade varit uppenbart likgiltig för sina medtrafikanter säkerhet, och att brottets art därför var sådant att påföljden trots Daniels ålder vid körningen borde bli fängelse, om det inte fanns särskilda omständigheter som talade mot det. Alternativet skulle i så fall vara skyddstillsyn med föreskrift om samhällstjänst. HD gjorde emellertid den bedömningen att det som upplysts om Daniels levnadsförhållanden inte gav vid handen att en dom på skyddstillsyn skulle fylla någon funktion som ett medel att avhålla honom från fortsatt brottslighet. Inte heller ansågs hans personliga förhållanden i övrigt föranleda en dom på skyddstillsyn. – Det synes ha varit så att Daniel vid tiden för domen hade kommit till rätta med sina problem i tillvaron. Han dömdes till en månads fängelse.

När det gäller straffmätningen förklaras det att sänkningen av den övre promillegränsen inte bör medföra att det automatiskt döms ut ett längre fängelsestraff vid alkoholhalter på 1,5 promille eller mer. Avsikten sägs inte heller vara att – utöver vad som kan följa av den nyansering som vidgningen av straffskalan ger – förändra den straffmätning som tidigare tillämpats vid vad som kan sägas vara normala fall av grovt rattfylleri med promillehalter på 1,5 eller strax däröver.<sup>114</sup>

Det är inte heller avsett att principen om utmätande av längden på kortare fängelsestraff skall ändras. Tider understigande en månad bör förekomma endast i undantagsfall.<sup>115</sup>

Det finns anledning att erinra om att justitieutskottet när förslaget om sänkt nedre gräns för fängelse behandlades hade följande synpunkter på straffmätningen. Om trafikfaran typiskt sett varit obetydlig så kunde det komma i fråga att använda fängelsetider understigande en månad. Orsaken till bilkörningen kunde vara en annan omständighet av vikt. Det fanns t ex, menade utskottet, skäl att se mildare på en körning som, utan att det var fråga om en nödhandling, skedde i angeläget syfte än en körning som inte hade ett sådant. Till de omstän-

<sup>113</sup> A prop s 37.

<sup>114</sup> A prop s 29.

<sup>115</sup> A st.

digheter som kunde påverka straffmätningen räknade justitieutskottet också sådana körkortsåterkallelser som medfört hinder eller synnerlig svårighet för gärningsmannen i hans yrkes- eller näringsutövning. I samtliga fall skulle det dock vara fråga om en samlad bedömning av alla omständigheter och möjligheten att döma till kortare fängelsestraff än en månad då användas endast i klara undantagsfall.<sup>116</sup>

När det gäller straffmätningen föreligger dock en skillnad mellan de bestämmelser som tidigare fanns i 6 § TBL och de i BrB 29:5. Det fick tas hänsyn till dem i 6 § medan de i 29:5 skall beaktas i skälig omfattning. Det ligger därför nära till hands att dra slutsatsen att tanken var att de skulle användas oftare än förut. Departementschefen förklarade dock att 29:5 punkt 5 skulle tillämpas på samma sätt som tidigare 6 § TBL.<sup>117</sup>

Fyra fall som numera gäller 29:5 punkt 5 bedömdes i *NJA 1982 s 350 I–IV*.

De gällde yrkeschaufförer som var åtalade för rattfylleri och som hade fått sina körkort återkallade. HD ansåg att omständigheterna inte var mildrande i något av fallen. Något övervakningsbehov förelåg inte och inte heller eljest sådana särskilda skäl som enligt dåvarande praxis skulle kunna motivera en icke frihetsberövande påföljd. Med hänvisning till JuU:s ovannämnda uttalande konstaterar HD att det avgörande för bestämningen av straffvärdet var dels graden av den trafikfara som typiskt sett uppstått vid körningen, dels graden av de svårigheter som körkortsåterkallelsen medfört eller kunde beräknas medföra. HD:s bedömningar ledde i två av fallen till en månads fängelse och i de två övriga till fängelse i fjorton dagar.

*NJA 1982 s 350 I*: B körde på en riksväg, en ganska lång sträcka, enligt RÅ. Blodprovet visade en alkoholhalt av minst 1,82 promille. – Körkortsåterkallelsen synes ha medfört att B gick arbetslös i ett år och förlorade mellan 20 000 och 25 000 kronor ”i reda pengar”. Han hade också haft vissa nervösa besvär. – HD anser att det framgår av redningen att trafikfaran under körningen, med hänsyn till färdvägens längd och till att denna var en riksväg, samt till blodalkoholhalten, typiskt sett varit ganska stor. Beträffande körkortsåterkallelsen konstaterar HD att den medfört hinder för B, som var lastbilschaufför, i hans yrkesutövning. Han förlorade visserligen inte sin anställning men han kunde under det år som återkallelsen varade inte få något arbete utan var hänvisad till att leva på ersättning från arbetslöshetskassan. Därigenom led han avsevärd ekonomisk förlust, säger HD, och utsattes för betydande påfrestningar också i andra hänseenden. – När det gäller straffmätningen, anser HD att de svårigheter som körkortsåterkallelsen medfört för B varit så betydande att straffet, trots den trafikfara som körningen inneburit, kunde stanna vid fjorton dagars fängelse.

*NJA 1982 s 350 II*: N körde på en länsväg inom tätbebyggt område, en avsevärd sträcka, enligt RÅ. Blodprovet visade en alkoholhalt av minst 1,96 promille. – Körkortsåterkallelsen medförde att N förlorade sin anställning som lastbilschaufför. Efter cirka en och en halv månad fick han ett arbete med en lön som avsevärt understeg den han tidigare haft. Efter cirka ett år fick han åter arbete som chaufför men med lägre lön än han tidi-

<sup>116</sup> JuU bet 1980/81:32 s 8 f.

<sup>117</sup> Prop 1987/88:120 s 94.

gare hade i detta yrke. Körkortsåterkallelsen och hans dåliga ekonomi hade också lett till att han fått nervösa besvär.

HD anser att det framgår av utredningen att trafikfaran under körningen, med hänsyn till färdvägens längd och till att denna sträckte sig genom tätbyggda områden, samt till blodalkoholhalten, typiskt sett varit ganska stor. Beträffande körkortsåterkallelsen konstaterar HD att den visserligen medfört hinder för B att utöva sitt yrke men att detta dock delvis uppvägdes av att han ganska snart fick annan anställning om än med lägre lön och att han någon tid efter det att återkallelsen upphört återigen fick arbete som lastbilschaufför. HD sammanfattar detta så att verkningarna av körkortsåterkallelsen varit allvarliga för N men knappast inneburit synnerliga svårigheter för honom. – HD anser att det inte föreligger tillräckliga skäl att döma till kortare fängelsestraff än en månad.

*NJA 1982 s 350 III:* H:s körning omfattade cirka 1 500 meter varav cirka 600 meter på allmän väg. Blodprovet visade en alkoholhalt av minst 1,92 promille. – Körkortsåterkallelsen synes ha medfört att H, som var åkeriägare och själv ombesörjde sina körningar, fått sin årsinkomst sänkt med cirka 20 000 kronor. Eftersom H bl a var kontrakterad för skolskjutsar hade hans äldste son tvingats ta tjänstledigt från sitt ordinarie arbete för att sköta körningarna under den tid H:s körkort var återkallat. Sonen kunde inte få tillbaka sitt gamla arbete när H åter kunde börja köra, utan måste gå arbetslös en lång tid. – HD sammanfattar detta så att trafikfaran under körningen, även med beaktande av den jämförelsevis höga alkoholhalten, typiskt sett varit obetydlig och att de svårigheter som körkortsåterkallelsen medfört i H:s näringsutövning varit synnerligen stora. – HD anser att straffet, särskilt med hänsyn till körkortsåterkallelsens ingripande verkningar för H:s näringsverksamhet, kan stanna vid fjorton dagars fängelse.

*NJA 1982 s 350 IV:* S körde på gator i en stad. Blodprovet visade en alkoholhalt av minst 1,53 promille. – S drev en blomsterhandel tillsammans med sin hustru. Körkortsåterkallelsen synes ha medfört ökade kostnader och minskad omsättning, vilket i någon mån försämrat S:s och hans hustrus ekonomiska ställning. – HD sammanfattar detta så, att trafikfaran, med hänsyn särskilt till att färden gick genom stadsgator där andra trafikanter när som helst kunde dyka upp, typiskt sett ej var ringa. Körkortsåterkallelsen hade visserligen medfört svårigheter i S:s näringsutövning, säger HD, men de kan inte anses ha varit synnerligen stora. – HD anser att det inte föreligger tillräckliga skäl för att döma till kortare straff än en månads fängelse.

I *NJA 1992 s 653* dömdes Å i HD till fängelse två månader för grovt rattfylleri och grov vårdslöshet i trafik. Vid straffmätningen beaktades bl a att han som en direkt följd av körningen hade förlorat sitt körkort och avskedats från sitt arbete som lastbilschaufför.

Frågan om tillämpning av dessa bestämmelser har prövats också i ett flertal hovrättsfall bl a *RH 125:81, 31:82, 35:82, 82:82, 101:82, 112:82, 87:83, 107:85 och 1988:42*.

Av ännu större betydelse när det gäller särskilda omständigheter av personlig natur och som kan ta över intresset att döma till fängelse är de som räknas upp i BrB 30:9 andra st. Där beskrivs, förutom de sk kontraktsvårdsfallen, situationer där en påtaglig förbättring har skett av den tilltalades personliga eller sociala förhållanden eller där han undergår behandling för missbruk.<sup>118</sup>

Om fängelse inte kommer i fråga står valet mellan villkorlig dom, skyddstill-

<sup>118</sup> Prop 1989/90:2 s 41.

syn eller överlämnande till särskild vård.

*Villkorlig dom* är som tidigare framgått avsedd att användas endast i klara undantagsfall. Det hänvisas till två rättsfall som anförs nedan, det rätt gamla och kontroversiella *NJA 1972 s 60* och det rätt märkliga *NJA 1984 s 447* där en advokat resp en läkare kom undan med villkorlig dom. Allmänt gäller att rätten som skäl för villkorlig dom skall beakta om det saknas anledning att befara att den tilltalade kommer att göra sig skyldig till fortsatt brottslighet. Villkorlig dom skall också i normala fall förenas med ett bötesstraff som vid grovt rattfylleri anses böra vara kännbart. (BrB 27:2 och 30:8).

Lagrådets propå att man inte borde vara främmande för att med försiktighet tillämpa villkorlig dom jämte böter har inte ens kommenterats i förslaget.<sup>119</sup>

*NJA 1972 s 60:* Advokaten S dömdes av RR till villkorlig dom och böter för rattfylleri. HovR (tre ledamöter) dömde till fängelse en månad. En ledamot ville inte göra ändring i RR:s dom. HD (tre JustR) fastställde RR:s domslut. Följande omständigheter beaktades. S hade sedan några år tillbaka haft ekonomiska bekymmer och befunnit sig i ett tillstånd av psykisk press. För att dämpa oron hade han börjat använda alkohol. Med insikt om de risker detta innebar sökte han läkarhjälp. Han behandlades under en period både 1969 och 1970 och hade sedan gått på regelbunden efterbehandling hos läkare som bl a ordinerat regelbunden medicinering. S var enligt läkarintyg en ömtålig och överkänslig person, benägen för psykiska spänningstillstånd med nedstämdhet och uttalad omgivningskänslighet. Sedan han rapporterats för brottet hade hans tillstånd försämrats 1970 och i samband med yttre påfrestningar hade det blivit ännu sämre 1971. I ett intyg från slutet av detta år sägs att S led av svår depressiv neuros och att ett frihetsstraff skulle innebära allvarliga risker för hans psykiska hälsa och risk för självmord. Någon övervakning var inte erforderlig för hans tillrättaförande. – De två JustR som var skiljaktiga ville fastställa HovR:s dom.

*NJA 1984 s 447:* Överläkaren L åtalades för vårdslöshet i trafik och rattfylleri. Blodprovet visade på minst 1,95 promille. L hade kört på en häck, en skylt för ett övergångsställe, en annonspelare och en skylt för en busshållplats. Körningen ägde rum en natt i november. L påstod att han avsett att beröva sig livet. Han hade varit mycket deprimerad. Han företedde flera intyg där det förklarades att det förelåg risk för självmord om L skulle ådömas en frihetsberövande påföljd. En av intygsgivarna bekräftade i HovR att en fängelsedom skulle bli det definitiva "klubbslaget" för L. I HD förklarade samme person att det inte kunde uteslutas att en dom på fängelse skulle leda till ett nytt självmordsförsök. HD fann att det förelåg särskilda skäl för annan påföljd än fängelse. Då något övervakningsbehov inte förelåg bestämdes påföljden till villkorlig dom jämte 120 dagsböter å 125 kronor.

*NJA 1985 s 258:* G åtalades för rattfylleri. Blodprovet visade på minst 2,81 promille. Färden hade gått bl a på motorväg. G påstod att skälet till färden var att hon skulle hämta sin man på dennes arbetsplats. Han kunde inte ta sig därifrån på annat sätt. Hon sökte få kontakt med honom men misslyckades och satte sig då i panik i bilen för att hämta honom. – G levde under socialt välordnade förhållanden men hade de senaste åren haft problem av hälsomässig, arbetsmässig och ekonomisk natur. Hon hade nu fått ett arbete som betydde ofantligt mycket för henne. Ett fängelsestraff skulle knäcka henne psykiskt och stjälpa hennes positivt ändrade situation. Flera läkarintyg företeddes i HD. De ta-

<sup>119</sup> Prop 1987/88:120 s 48, prop 1989/90:2 s 41 och prop 1993/94:44 s 36 och 111.



lade om att G hade en tendens till ångestneurotiska reaktioner, att hon sökte hantera sin oro med hjälp av alkohol, att hon skulle ha svårt att klara av ett fängelsestraff. Man skulle ta allvarligt på de självmordstankar hon uttalat inför hotet om fängelse. – HD ansåg att det som framkommit om G gjorde att det förelåg särskilda skäl att inte döma till fängelse. Då G levde under ordnade förhållanden och regelbundet besökte psykiatrisk klinik företrädesvis för samtalsterapi ansågs det inte vara påkallat med skyddstillsyn. G dömdes till villkorlig dom jämte böter.

*NJA 1985 s 570*: D åtalades för att han med minst 1,5 promille i blodet kört bil på två stadsgator. D gjorde gällande att han befunnit sig i en form av nödsituation. Under ett besök på ett diskotek hade han blivit osams med sin flickvän, som lämnat platsen. När han senare kom till hennes bostad fanns hon inte där. Han blev orolig när han på ett bord fann tabletter av olika slag. Han fick för sig att flickvännen försökt ta livet av sig. Han gav sig ut med bilen för att söka henne. Det förekom ingen trafik i övrigt på de gator han körde. – I HD framkom att D, mycket orolig, först gått ut på gatan och letat innan han tog bilen. Domstolen noterar att bilkörningen ägde rum på natten då endast obetydlig trafik kunde förväntas, att alkoholkoncentrationen endast obetydligt överstigit 1,5 promille och att D ställts inför en oväntad situation, som han blivit djupt oroad inför och inte visste hur han skulle bemästra. HD menade att även om förhållandena kunde jämföras med en nödsituation så kunde den då gällande bestämmelsen om mildrande omständigheter inte tillämpas. HD ansåg dock att omständigheterna vid gärningens begående i förening med att D då inte fyllt 20 år gjorde att brottet framstod som mindre allvarligt än rattfylleribrott i allmänhet. HD fäster också särskild vikt vid att allt talade för att D inte skulle ha företagit gärningen om han inte hade blivit djupt oroad över vad som kunde ha hänt hans flickvän. D dömdes till villkorlig dom jämte ett kännbart bötesstraff.

Utgången blev densamma i *NJA 1987 B 7* i ett fall med likartade förutsättningar.

Villkorlig dom jämte ett kraftigt bötesstraff blev det också i *NJA 1987 B 1*: L åtalades för rattfylleri. Gärningen ägde rum en natt sedan hon och hennes man hade varit på en fest. Blodprovet visade på minst 1,75 promille. När L och hennes man kom hem från festen dunkade han flera gånger L:s huvud mot en sängkant. Hon hade blivit omtöcknad, förtvivlad och förvirrad och vågade inte stanna kvar hemma. Hon körde med bilen till sina föräldrar och körningen gick bra. – L kände stark oro inför ett fängelsestraff. I övrigt framkom att L:s man arbetade utanför bostadsorten varför hon hade att ensamt svara för en dotter och för hemmets skötsel. – TR noterade att L tidigare var ostraffad och att hon syntes leva under ordnade sociala förhållanden men att hon företedde en viss personlig skörhet. TR ansåg att fängelse mot bakgrund av hennes familjesituation och med beaktande av anledningen till körningen var en alltför ingripande åtgärd. Villkorlig dom ansågs vara den lämpligaste påföljden. Den förenades med ett kraftigt bötesstraff. – HD fastställde TR:s dom.

I *RH 1988:29* dömdes det till villkorlig dom för rattfylleri och vårdslöshet i trafik. Domen förenades inte med böter av hänsyn till den tilltalades ekonomiska situation. Gärningen hade begåtts i en psykiskt pressad situation och ansågs vara en engångsföreteelse.

En tilltalad som led av svår sjukdom, cancer i bröstkorgen, dömdes till villkorlig dom jämte dagsböter i *RH 1989:30*. HovR ansåg att det framstod som

klart att den tilltalade till följd av sin sjukdom skulle drabbas oskäligt hårt av ett fängelsestraff.

*NJA 1989 s 688:* Den 18 januari 1988 gjorde E sig skyldig till vad som då betecknades som rattfylleri, ett brott som i normala fall ledde till fängelse på grund av sin art. Nu tillkom att blodprovet visade på hela 3,18 promille, att färden företagits på starkt trafikerade gator och att E kolliderat med en tankbil! Det stod därför klart att det måste föreligga tungt vägande skäl för att annan påföljd än fängelse skulle komma i fråga. – Vad de personliga omständigheterna beträffade framkom att händelsen hade inneburit en vändpunkt i E:s liv. Hennes alkoholkonsumtion hade under åren närmast före brottet varit sådan att det var fråga om en kliniskt helt säkerställd alkoholsjukdom. Omedelbart efter brottet hade E självmant sökt behandling och den blev mycket framgångsrik. Vid tiden för domen i HD levde hon ett helnyktert liv i stabila familje- och släktförhållanden och hade ett nytt och mera kvalificerat arbete. Medicinsk expertis framhöll dock att behandlingen måste fortsätta och att ett fängelsestraff skulle kunna äventyra de mycket goda resultat som uppnåtts. – HD ansåg att nämnda omständigheter med styrka talade för en icke frihetsberövande påföljd och hänvisade till att domstolen i tidigare praxis ansett sig i liknande fall kunna gå ifrån normalpåföljden fängelse. Det ansågs inte vara påkallat med skyddstillsyn och HD dömde därför till villkorlig dom och 100 dagsböter.

Se också *NJA 1990 B 3* där HD dömde till villkorlig dom jämte 100 dagsböter för rattfylleri och därvid uppenbarligen fäste avgörande vikt vid att det bedömdes föreligga stor risk för att den tilltalade skulle ta sitt liv om han dömdes till fängelse.

Utrymmet för villkorlig dom är begränsat också genom att en stor del av gärningsmännen har kroniska alkoholproblem. Den påföljd som då närmast kommer i fråga är skyddstillsyn eventuellt i kombination med böter (BrB 28:2 och 30:10).<sup>120</sup>

*Skyddstillsyn* får förenas med föreskrifter av skilda slag. Av särskild betydelse i förevarande fall är sådana som tar sikte på behandling för de alkoholproblem som ligger bakom brottsligheten. Tron på verkan av föreskrifter som ålägger den dömde att delta i särskilda kurser där alkoholens skadeverkningar och dess betydelse för trafiksäkerheten behandlas är stor.<sup>121</sup>

Viktiga skäl att beakta vid valet av skyddstillsyn är att det har inträtt en påtaglig förbättring i den tilltalades personliga eller sociala situation eller att han undergår behandling för sitt missbruk (BrB 30:9 första st och andra st 1 och 2).

Av särskild betydelse är de möjligheter som har öppnats att tillämpa bestämmelserna om s k kontraktsvård (BrB 28:6a och 30:9 andra st 3). När dessa bestämmelser tillkom förklarades det att de skulle kunna tillämpas också vid rattfylleri och att någon särbehandling av rattfyllerister inte var motiverad.<sup>122</sup>

<sup>120</sup> Prop 1989/90:2 s 41.

<sup>121</sup> A prop s 42.

<sup>122</sup> Prop 1986/87:106 s 59.

Det påpekades att de typfall där kontraktsvårdande inslag kunde bli aktuella vid skyddstillsyn till mycket stor del sammanföll med dem där kriminalvård i frihet ansågs kunna förekomma i rattfyllerimål enligt den praxis som hade utvecklats av HD.<sup>123</sup>

Det måste självfallet föreligga ett behov av behandling för att skyddstillsyn med föreskrift om behandlingsplan skall få användas. Om den tilltalade själv förklarar att han har sådana önskemål kan man räkna med att han också har detta behov. Det har erinrats om att redan den omständigheten att en person har kunnat framföra ett fordon med de höga promillehalter det här är fråga om måste anses utgöra en mycket stark indikation på allvarliga alkoholproblem.<sup>124</sup>

En annan situation som har nämnts är att den tilltalade inte har påbörjat några rehabiliteringsförsök vid tiden för domen men att han förklarat sig ämna göra detta så snart domstolen dömt om det då inte blev fängelse. Skyddstillsyn har ansetts kunna komma i fråga också i sådana fall om föresatsen bedöms vara allvarligt menad.<sup>125</sup>

Det är naturligtvis inte sällan så att en pågående lagföring och önskemålet att slippa fängelse utgör incitamentet till att en tilltalad vill underkasta sig ett behandlingsprogram. Döms han till fängelse försvinner motivationen och så tillvida kan det då befaras att ett fängelsestraff skulle få negativa följder i behandlingshänseende. Icke desto mindre måste domstolen pröva om hans förklaring var allvarligt menad och om det behandlingsprogram som lagts upp kan förväntas leda till positiva resultat.<sup>126</sup>

*NJA 1984 s 415:* H åtalades för rattfylleri begånget den 16 april 1982. Inför huvudförhandlingen i HD förklarade RÅ att åtalet avsåg dels en sträcka på 10 meter vid en systembutik i centrala Stockholm dels försök att ta sig ut från en av annan trafikants bil blockerad parkeringsplats. Enligt analysbevis var alkoholkoncentrationen i H:s blod cirka 1 1/2 timme efter körningen minst 3,12 promille. HD ansåg brottet styrkt och bedömde det, trots att körningen omfattat en kort sträcka, med hänsyn till den kraftiga alkoholförtäringen, som allvarligt, särskilt som körningen ägt rum i centrala Stockholm vid 14-tiden på dagen. När det gäller påföljdsvalet konstaterar HD att brottsligheten är sådan att fängelsestraff normalt bör komma i fråga, men att det i fallet måste beaktas, att det framstår som uppenbart, att det föreligger ett klart samband mellan brottet och ett allvarligt alkoholmissbruk från H:s sida. Det noteras att H den 28 november 1983 dömts till ansvar för rattfylleri och olovlig körning vid två tillfällen i juli och september samma år. Påföljden blev skyddstillsyn med föreskrift att H skulle underkasta sig nykterhetsvård. H underkastade sig frivilligt vård på ett behandlingshem under åtta veckor. Detta ledde till en viss förbättring som HD befarar allvarligt skulle äventyras av ett fängelsestraff. H ansågs vara i starkt behov av det stöd som en övervakning kan innebära varför påföljden borde bestämmas till skyddstillsyn. Med hänvisning till att brottet begåtts före den ovan nämnda domen i november 1983 på skyddstillsyn ansåg HD det vara lämpligt att med stöd av 34:1, första stycket p 1 låta den tidigare ådömda skyddstillsynen

<sup>123</sup> A st.

<sup>124</sup> A prop s 60.

<sup>125</sup> A st.

<sup>126</sup> A st.

omfatta också det nya brottet. HD föreskrev också att H skulle underkasta sig den läkarvård och nykterhetsvård som skyddskonsumenten i samråd med läkare fann nödvändig. Med hänsyn till H:s svåra ekonomiska situation förenades skyddstillsynen inte med böter.

*NJA 1987 s 175*: En för bl a rattfylleri tidigare dömd köpman åtalades för nytt rattfylleribrott. Blodprovet visade minst 1,91 promille. Den tilltalade hade före körningen också intagit lugnande medel. Körningen ägde delvis rum på intensivt trafikerade vägar och genomfördes på sådant sätt att medtrafikanter tillkallade polis. – HD ansåg att brottet måste anses som förhållandevis allvarligt. Den normala påföljden borde vara fängelse. Vid påföljdsvalet borde det också beaktas att det var fråga om återfall och att detta ägt rum medan prövotiden för den skyddstillsyn som tidigare ådömts fortfarande löpte. Köpmannen hade som särskilda skäl för annan påföljd än fängelse åberopat dels att det förelåg en uppenbar självmordsrisk om han dömdes till fängelse dels att den körkortsindragning han drabbats av hade inneburit betydande svårigheter i hans yrkesutövning. HD ansåg att de psykiatriska utlåtanden som utfärdats utvisade att den tilltalades personlighet företedde flera särpräglade drag, bl a en genomtänkt inställning till ”själv-mord av mycket ovanligt slag”. De personliga förhållandena ansågs vara så speciella att det, trots brotts art och återfallet, förelåg särskilda skäl att inte döma köpmannen till fängelse. Påföljden bestämdes till skyddstillsyn jämte 150 dagsböter å 75 kronor.

Se också *RH 1987:141, 1993:25 och 1993:51*.

Frågan om sk kontraktsvård kunde väljas i stället för fängelse besvarades jakande av HovR i *NJA 1994 s 106*. HD hade endast att ta ställning till frågan om den borde förenas med böter. Domstolen fann att en sådan kombination saknade stöd i förarbetena till bestämmelserna om kontraktsvård och inte hade berörts heller i andra lagstiftningssammanhang. HD ansåg att den inte var lämplig annat än i undantagsfall och i vart fall inte om det alternativa fängelsestraffet var relativt kort. Det bötesstraff som HovR hade bestämt upphävdes därför.

Frågan om kontraktsvård var föremål för prövning också i *RH 1989:6 och 1994:82* men påföljden ansågs inte vara tillämplig i något av fallen.

Som ovan framgått ansåg en majoritet i HD att det i *NJA 1994 s 102* inte förelåg tillräckliga förutsättningar för att *samhällstjänst* skulle kunna komma i fråga. Det ansågs inte heller vara möjligt i *RH 1993:95* men väl i *RH 1993:146*.

*Överlämnande till vård* enligt BrB 31:2 synes inte vara någon särskilt vanlig åtgärd vid rattfylleri. Det förutsågs redan när denna möjlighet tillkom. När det förelåg förutsättningar för sådan vård ansågs den dock kunna innebära en både ändamålsenlig och tillräcklig samhällsreaktion.<sup>127</sup>

#### 2.4.6 4 §, tredje och fjärde stycket. Undantag från ansvar

Första stycket gäller inte förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

Första och andra styckena gäller inte om förandet av fordonet ingår som ett led i en vetenskaplig eller därmed jämförlig undersökning till vilken tillstånd har lämnats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

<sup>127</sup> SOU 1981:7 s 63 och prop 1981/82:8 s 67 f.

Bestämmelserna i 4 § första stycket gäller inte förare av fordon som är avsedda att föras av gående. Som exempel på fordon av detta slag har nämnts gräsklippningsmaskiner, snöplogar och jordfräsar. Undantaget är motiverat av att någon fara för skada på person eller egendom typiskt sett inte uppkommer vid förande av sådana fordon ens om föraren är berusad. Eftersom det görs undantag i dessa fall endast från vad som sägs i 4 § första st kan en förare av den här sortens fordon ändå fällas till ansvar om han är så påverkad att det kan antas att han inte har kunnat föra fordonet på ett betryggande sätt.<sup>128</sup>

I fjärde stycket görs ett generellare undantag. Varken 4 § första eller andra st gäller vid förande av motordrivet fordon om förandet ingår som ett led i en vetenskaplig eller därmed jämförlig undersökning. Tydligt har det inte ansetts föreligga något behov av sådana experiment vid förande av spårvagn.

Det har framhållits att undersökningar av det här slaget som regel bara skulle få bedrivas inom avlyst eller avspärrat område och att de i varje fall inte borde få förekomma i allmän trafik. Dessa synpunkter lär komma att beaktas vid den tillståndsprövning som enligt paragrafen skall äga rum innan experimenten får genomföras.<sup>129</sup>

<sup>128</sup> Prop 1977/78:77 s 14.

<sup>129</sup> Prop 1986/87:81 s 7 f.

## 2.5 5 §. Smitning

Om en vägtrafikant, som med eller utan skuld haft del i uppkomsten av en trafikolycka, genom att avlägsna sig från olycksplatsen undandrar sig att i mån av förmåga medverka till de åtgärder, vartill olyckan skäligen bör föranleda, eller om han undandrar sig att uppge namn och hemvist eller att lämna upplysningar om händelsen, döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Är brottet med hänsyn till omständigheterna att anse som grovt, döms till fängelse i högst ett år.

Bestämmelserna i första och andra stycket gäller även den som för spårvagn och den som annorstädes än på väg för motordrivet fordon.

Smitningsbrottet beskrivs i 5 § TBL genom tre alternativa gärningar. Det är fråga om olika former av undandraganden. Brottss beskrivningen anknyter till de föreskrifter som ges i första st i 14 § VTK och 44 § första st TTK om åligganden vid trafikolycka. Dessa paragrafer är i andra delar kriminaliserade i kungörelserna. Det bör observeras att 5 § TBL däremot inte är så konstruerad att den stadgar ansvar för den som överträder bestämmelserna i nämnda stycken. Föreskrifterna överensstämmer inte med gärningsbeskrivningen i smitningsbrottet. I den mån föreskrifterna sträcker sig längre än den kan ansvar för en överträdelse i dessa delar alltså inte utkrävas med stöd av 5 § TBL.

Brottet har inte fått något särskilt namn i paragrafen. I högtidligare sammanhang kallas det obehörigt avvikande från trafikolycksplats men smitning är annars den vedertagna brottsbenämningen. Brottet är gradindelad med en strängare straffskala för grova fall.

Det stora flertalet smitningsbrott är att hänföra till normalgraden. Som exempel på grovt brott har nämnts smitning efter dödsolycka eller trafikolycka med allvarliga person- eller egendomsskador.<sup>130</sup>

### 2.5.1 Brottssubjekten

Smitning kan begås av den vägtrafikant, spårvagnsförare eller förare av motordrivet fordon annorstädes än på väg som – med eller utan egen skuld – haft del i uppkomsten av trafikolycka. Det är ett uppsåtligt brott vilket är av särskild betydelse när det gäller uppkomsten av trafikolycka.

Brottssubjektet bestäms alltså genom ett flertal begrepp som tidigare beskrivits (avsnitt 2.1). Trafikolycka är ett sådant (under 2.1.1.2). Det har en annan funktion i 1 § än i 5 § och frågan om dess innebörd skall därför åter tas upp.

#### 2.5.1.1 Trafikolycka

Det är en grundläggande förutsättning för att 5 § TBL skall kunna tillämpas att en trafikolycka har inträffat. Det synes ännu inte vara helt klarlagt vad som i

<sup>130</sup> Överträdelser i trafiken. Promemoria från Riksåklagaren, mars 1984, s 48 ff och prop 1986/87:34.

paragrafens mening skall förstås med detta uttryck. Det kom till användning först genom 1951 års TBL. I äldre straffbestämmelser var motsvarande centrala händelse beskriven på annat sätt.

I 1906 års förordning om automobiltrafik talades om "sammanstötning eller annan olyckshändelse". Detta uttryck kvarstod tills 1934 års trafikbrottslag infördes. Där hade det ersatts med "sammanstötning, påkörning eller annan därmed jämförlig händelse". Departementschefen upplyste att ändringen hade gjorts i förtydligande syfte.<sup>131</sup>

Det ges ingen motivering till att sistnämnda uttryck byttes ut mot trafikolycka i TBL. Motsvarande ändring gjordes också i de bestämmelser som gällde åligganden vid trafikolycka. Det troliga är att det inte var avsett att det nya begreppet skulle täcka andra situationer än tidigare.

En sammanstötning eller en påkörning behöver nödvändigtvis inte föranleda någon skada även om detta vanligtvis är fallet. Redan därför skulle, om man utgår från att annat uttryck i TBL inte valdes för att begränsa tillämpningen av smitningsbestämmelsen i förhållande till tidigare, inte heller i begreppet trafikolycka ligga något krav på att skada inträffat. Detta blir ännu påtagligare om man tar hänsyn också till att det tidigare inte bara talades om sammanstötning och påkörning utan också om annan därmed jämförlig händelse.

Att detta varit lagstiftarens avsikt är emellertid inte tillräckligt för att den slutsatsen skall kunna dras att en trafikolycka i paragrafens mening kan ha inträffat utan att någon skada följt. Det kan ju tänkas att det skulle strida mot vanliga tolkningsmetoder att ge begreppet en sådan innebörd.

*Dahlin* har med hänvisning till avgöranden i praxis hävdatt att med trafikolycka skulle förstås en händelse där i följd av trafik åtminstone någon skada uppstått.<sup>132</sup>

De rättsfall *Dahlin* stöder sig på är *NJA 1936 s 203* och *SvJT 1959 rf s 7*. I det första av dessa hade en belysningsstolpe fått färgen avskrapad på en mindre yta sedan en bil törnat emot den. Den tilltalade dömdes för smitning jämlikt 3 § i 1934 års lag. Fallet säger ingenting annat i vad här avhandlas än att det enligt denna lag var tillräckligt att ringa skada inträffat för att det skulle gå in under "sammanstötning, påkörning eller annan därmed jämförlig händelse". Det bidrar inte till att besvara frågan om det varit nödvändigt att skada inträffat för att 3 § skulle kunna tillämpas.

Det andra fallet hänför sig visserligen till 1951 års TBL men det lider av samma brist som det första såtillvida att det också här synes ha varit fråga om en obetydlig skada. Den tilltalade hade kört på en parkerad bil, som därvid, enligt vad som framgår av HovR:s dom, tillfogats viss skada. Den tilltalade dömdes för smitning, vilket i och för sig ingenting säger om hur utgången skulle ha blivit om påkörningen inte lett till någon skada alls.

<sup>131</sup> Prop 1934:208 s 45.

<sup>132</sup> SvJT 1960 s 622.

Det kan man möjligen sluta sig till av *SvJT 1964 rf s 36*. Eftersom det där i ingressen hänvisas till Dahlins artikel kan man inte bortse från att HovR beaktat de synpunkter han anfört. I fallet hade två bilar skrapat mot varandra så att det på den ena blivit en svag och obetydlig rispa i lackeringen. Rispan blev osynlig efter putsning med vanligt polermedel. Den andra bilen hade fått färgavskrap från den förra avsatt på stötfångaren. HovR säger: ”Ehuru skadan på fordonen sålunda varit ringa, är dock händelsen att beteckna som trafikolycka i den mening som avses i 5 § trafikbrottslagen.” Uttryckssättet i förening med hänvisningen till Dahlin talar för att HovR inte skulle ansett händelsen vara en trafikolycka om inga skador uppstått.

Utgången i *SvJT 1963 rf s 59* kan möjligen bero på att HovR ansåg att begreppet trafikolycka inte har samma innebörd i 1 § som i den 5. Två fotgängare hade fått kraftiga smutsstänk från en förbipasserande bil. Föraren dömdes för nedstänkningen men inte med stöd av 1 § TBL utan med hänvisning till VTF:s ansvarsbestämmelser (de motsvaras nu av 63 § och 164 § 3. VTK). Han dömdes också till ansvar jämlikt TBL 5 §. Därvidlag var emellertid en ledamot skiljeaktig. Hon anmärker att de skador som uppkommit bestod i sådana fläckar på kläderna som utan större svårighet kunnat avlägsnas genom borstning och förty inte förorsakat några kostnader. I sådant fall var det inte, menade hon, sådan skada att trafikolycka kunde anses ha inträffat. – Hennes uppfattning var alltså att en skada till följd av trafik vilken kan åtgärdas utan kostnad inte kunde grunda ansvar för smitning, dvs det var då inte fråga om trafikolycka. Det måste också betyda att skada måste ha följt för att man enligt hennes mening skulle kunna tala om trafikolycka.

I ett fall 1975 där en bilist som stänkt ned en gående dömts för smitning i underrätterna fann HD inte skäl att meddela prövningstillstånd.<sup>133</sup>

Man kan, som *Strahl*, också ifrågasätta om en nedstänkning språkligt sett kan rymmas under begreppet trafikolycka.<sup>134</sup> Det är ännu mera tveksamt om en sådan händelse skulle omfattas av det tidigare använda uttrycket, sammanstötning, påkörning eller annan därmed jämförlig händelse.

Den tveksamhet som ovan uttryckts när det gäller bärligheten av Dahlins definition framstår som ännu mer berättigad efter vad HD uttalat i *NJA 1984 s 659* och *NJA 1985 B 3*. I båda fallen hade den tilltalade kört på ett parkerat fordon. HD säger: ”För att trafikolycka i det angivna lagrummets mening skall anses ha uppkommit bör i sådana fall fordras att skada av något slag har orsakats.”

I det andra av fallen hade RÅ gjort gällande att – oberoende av om någon skada uppkommit eller inte – en trafikolycka likväl inträffat.

I HD:s domskäl begränsas kravet på skada till påkörning av parkerade fordon. Det ger utrymme för slutsatsen att andra incidenter i trafiken kan förklaras vara trafikolyckor utan att skada följt.

<sup>133</sup> RÅ Meddeladen om nya rättsfall 1975-05-30 och HD:s beslut den 19 mars 1975 nr SB 418.

<sup>134</sup> *SvJT 1967 s 437 f*.



Dikeskörningar kan vara exempel på sådana typer av fall. Språkligt sett torde de väl kunna kallas för trafikolyckor. Den uppfattningen har också departementschefen givit uttryck för i förarbetena till 1951 års trafiklagstiftning där han använder ordet olycka för det fallet att en bil måste föras av vägen på grund av en medtrafikants beteende.<sup>135</sup>

Ett fall av nämnda slag har bedömts i *RH 152:81*. Föraren av en lastbil tvingades köra i diket för att inte kollidera med en framförvarande personbil när han var i färd med att köra om denna. Det framgår inte av referatet om lastbilen skadades, endast att den måste bärgas. Föraren av personbilen dömdes för smitning. Det är för utgången väsentligt att den tilltalade enligt HovR:s mening måste ha förstått att skadeståndsanspråk för bärgningen skulle komma att riktas mot honom. Detta gör det oklart om HovR bedömt redan dikeskörningen som en trafikolycka eller, vilket förefaller troligare, om det avgörande varit att den medfört ekonomisk skada.

HD:s dom i *NJA 1988 s 444* talar också för att någon skada inte behöver föreligga för att en händelse i trafiken skall anses vara trafikolycka. I fallet hade visserligen en skada uppstått men när HD i uppsåtsfrågan tar ställning till det hypotetiska provet ger domstolen svar på frågan hur den tilltalade skulle ha agerat om han hade varit säker på att en *sammanstötning* hade inträffat.

I *RH 1991:106* hade en fotgängare K skadat sig när hon på ett övergångsställe föll omkull framför en bil som hade bromsats in hårt för att inte kollidera med henne. Bilföraren B lämnade platsen utan att vidtaga någon åtgärd och åtalades för smitning. – B synes bl a ha invänt att han på grund av de iakttagelser han gjorde efter olyckan med fog kunde dra slutsatsen att K var oskadd. – HovR ansåg emellertid att en trafikolycka i TBL:s mening hade inträffat oavsett om någon egentlig personskada hade kunnat konstateras. Det bedömdes alltså vara tillräckligt att K hade fallit omkull på grund av B:s körsätt för att rekvisitet skulle vara uppfyllt. HovR ansåg vidare att B hade haft själva händelsen klar för sig. Genom att avlägsna sig från platsen hade han alltså gjort sig skyldig till smitning.

Det sagda innebär att begreppet trafikolycka i 5 § inte är entydigt. Det återverkar förstås också på de krav som kan ställas på brottets subjektiva sida.

Det finns förarbetsuttalanden där det sägs att det inte behöver vara fråga om trafikolycka ens om skada inträffat. När 5 § TBL genom lagstiftning 1972 blev tillämplig också på den som för motordrivet fordon annorstädes än på väg förklarade departementschefen att den praxis som utvecklats i fråga om vägtrafiken borde tillämpas också på terrängtrafik. Han påstod att detta betydde att det inte torde föreligga någon skyldighet att vidta särskilda åtgärder på grund av sådana mindre skador som kan bli följden av normal och aktsam körning i terräng. Det var självklart, ansåg han, att ekonomiskt helt obetydliga skador inte skulle beaktas.<sup>136</sup>

<sup>135</sup> Prop 1951:30 s 201.

<sup>136</sup> Prop 1972:137 s 17.

En annan fråga som gäller innebörden av trafikolycka är om en avsiktligt återkommen händelse av sådant slag kan kallas för en olycka. Språkligt sett förefaller detta inte vara fallet.<sup>137</sup>

I *SvJT 1968 rf s 68* dömdes emellertid en bilförare som avsiktligt kört på en annan bil inte bara för skadegörelse utan också för smitning.

I *RH 110:82* blev det samma utgång i TR när en bilförare som uppsåtligt kört på och skadat en annan bil och därefter lämnat platsen, skulle dömas. HovR gjorde emellertid en annan bedömning. Den säger att det saknas särskilt stöd att utsträcka smitningsansvaret till att omfatta också uppsåtliga gärningar som är straffbelagda i brottsbalken. Om man tillämpade reglerna om smitning i sådana fall skulle det enligt HovR:s mening innebära en skyldighet till självangivelse som knappast varit avsedd vid dessa brott. HovR friade därför från ansvar för smitning. Den tilltalades yrkande om att få straffet nedsatt bifölls däremot inte. HovR ansåg att skadegörelsen framstod som lika straffvärd som om handlandet bedömts som vårdslöshet i trafik jämte smitning.<sup>138</sup>

*NJA 1990 s 319*. R körde avsiktligt på K:s bil. R och K samtalade därefter med varann. K upplyste om att hon skadat sitt knä. Hon bad att få R:s namn men fick det inte. K skrev upp numret på den bil som R fört och kunde därigenom få fram R:s identitet. – R åtalades för smitning. – HD ger sig inte in på någon språklig analys av uttrycket trafikolycka utan tar i stället ställning till frågan om ansvar genom att anlägga ändamålssynpunkter. De är av samma slag som de med vars hjälp HD i det i avsnitt 2.5.2.2 nedan redovisade fallet *NJA 1981 s 1169* löste problemet att bestämma omfattningen av uppgiftsskyldigheten i andra ledet av 5 §. Domstolen utgår från att syftet med bestämmelsen i 5 § – liksom 14 § första st VTK – är att bereda den som skadats i följd av en trafikolycka möjlighet att kräva ersättning av den som har vållat skadan. Intresset av att det lämnas uppgifter anses självfallet föreligga även då en vägtrafikant avsiktligt har orsakat en, som HD väljer att skriva, sammanstötning eller annan liknande händelse. HD finner vidare att det förhållandet att gärningen kan vara ett skadegörelsebrott inte utgör något hinder för att döma till ansvar jämlikt 5 § TBL. – HD fann också att R haft uppsåt till de skador som uppstått. R dömdes alltså för obehörigt avvikande från trafikplats.

Även om 5 § i första hand är avsedd för biltrafikanter omfattar bestämmelserna också andra kategorier av vägtrafikanter, även fotgängare. Det kan därför ha sitt intresse att ta del av följande avgörande i Allmänna Reklamationsnämnden: E hade anmält att hon på en gata i Alassio i Italien blivit trängd av en person med påföljd att hon kom i obalans och föll omkull. En kamera som hon hade i handen slogs därvid mot trottoarkanten och skadades. Själv fick hon

<sup>137</sup> Nehrman går ännu längre: ”Olycka kallas den skada vartill man ej varit vållande.” (*Jurisprudentiam criminalem s 259*).

<sup>138</sup> Fallet är naturligtvis intressant straffvärdemässigt eftersom ett uppsåtligt handlande normalt sett anses vara svårare än ett oaktsamt.

skrubbsår på ena benet och i ena handen. E hade reseförsäkring och yrkade ersättning för kameran hos försäkringsbolaget. Bolaget avböjde begäran. Enligt försäkringsvillkoren ersattes inte skada genom sönderslagning annat än i vissa undantagsfall bl a om skadan uppkommit i samband med trafikolycka. E ansåg att det här var fråga om trafikolycka, men bolaget delade inte hennes uppfattning. Reklamationsnämndens flesta ledamöter ansåg emellertid att uttrycket trafikolycka i vidsträckt mening kunde anses innefatta sammanstötning i gångtrafik mellan olika gående på en gata. Två ledamöter reserverade sig. De ansåg det inte vara förenligt med allmänt språkbruk att beteckna en sammanstötning mellan två gående som trafikolycka.<sup>139</sup>

Att gående kan göra sig skyldiga till smitning efter trafikolycka har understrukits i förarbetena. TFS noterar att fordonstrafiken visserligen är det stora faromomentet men att detta kan utlösas inte bara av förare av fordon utan också av andra trafikanter. En gående kan alltså, anmärker de sakkunniga, t ex åstadkomma att en bil föres av vägen med högst allvarliga skador som följd och kan tydligen i ett dylikt fall ha mycket stort intresse av att avlägsna sig för att därigenom undgå ansvar.<sup>140</sup>

NVK säger i kommentaren till den bestämmelse kommittén föreslog om åligganden vid trafikolycka att en åtgärd som händelsen bör föranleda i sådant fall är att snarast ge sig till känna när ingen är närvarande på olycksplatsen. De sakkunniga påpekar att detta skall gälla inte bara vid olyckor som orsakats av fordonsförare utan att även en gående som t ex leder cykel eller bär på skrymmande börda och därvid stöter mot och skadar en parkerad bil, bör vara skyldig att ge sig till känna.<sup>141</sup>

#### 2.5.1.2 Med eller utan egen skuld haft del i uppkomsten av trafikolycka

Brottssubjekten begränsas också genom kravet att endast den som haft del i uppkomsten av trafikolyckan kan begå brottet smitning. Skuldfrågan saknar alltså betydelse. Så kan t ex en bilförare som utan egen förskyllan har blivit inblandad i en trafikolycka som fått ett olyckligt resultat endast för den som har vållat den bli dömd för smitning om han lämnar olycksplatsen.

Som exempel på subjekt som skulle ligga utanför bestämmelsen har nämnts den, som endast varit åsyna vittne till en trafikolycka och den som inte haft annat med olyckan att göra än att han skadats som passagerare i ett fordon.<sup>142</sup>

Man kan naturligtvis fråga sig varför det skulle göras någon skillnad mellan föraren till en bil som parkerats på en P-plats och en passagerare i denna om bilen har blivit påkörd där. Förklaringen kan måhända finnas i ett annat exem-

<sup>139</sup> Allmänna Reklamationsnämndens beslut 1979-03-26 Dnr 78/R5301.

<sup>140</sup> SOU 1948:34 s 223.

<sup>141</sup> NU 1966:2 s 33.

<sup>142</sup> SOU 1948:34 s 223 och prop 1951:30 s 201.

pel där det sägs att den som representerar ett i olyckan ”direkt deltagande trafikelement, t ex föraren av ett fordon som kört samman med annat fordon, liksom den som eljest genom sitt beteende medverkat till olyckan, t ex en gående som genom sitt färsätt åstadkommer att en bil måste föras av vägen” haft del i trafikolyckan.<sup>143</sup> En gångtrafikanter som blir påkörd och skadad när han står stilla på en trottoar skulle då kunna omfattas av bestämmelsen om han själv förflyttat sig till olycksplatsen men inte om någon annan placerat honom där.

I *RH 144:83* friade HovR (tre ledamöter) en bilist från ansvar för smitning med motiveringen att den trafikolycka som inträffat skulle ha ägt rum även om den tilltalades bil – som inte sammanstött med annat fordon – inte alls hade befunnit sig på platsen. Den tilltalade hade fört ut sin bil från en trottoar på en vägbana där ett mötande fordon strax därefter sammanstötte med och skadade två bilar.

### 2.5.1.3 Det krävs uppsåt till det som är trafikolycka

I doktrinen framfördes tidigt uppfattningen att det för ansvar enligt 5 § krävs uppsåt till den händelse som är en trafikolycka.<sup>144</sup> HD tog också klart ställning i frågan genom det som uttalades i *NJA 1976 s 6*. Trots detta har det under de följande åren meddelats ett flertal fällande domar i underrätterna utan att detta krav har beaktats.

I *NJA 1976 s 6* säger HD: ”För att en vägtrafikanter som varit medveten om att hans färsätt skapat risk för inträffad skada, skall ådraga sig ansvar jämlikt 5 § trafikbrottslagen får emellertid enligt vanliga uppsåtsregler jämväl krävas, att omständigheterna ger fog för antagandet, att han skulle ha avvikit från platsen, även om han varit säker på att en trafikolycka inträffat.”

Uppsåtsfrågan berörs också i *NJA 1977 s 412*. A hade haft del i uppkomsten av en trafikolycka genom att färdas så att N tvingats köra av vägen med sin bil, som skadades. A säger att hon uppfattat det inträffade som ett mycket allvarligt tillbud men, vilket HD sätter tilltro till, att hon fortsatte sin färd i stor lättnad över att tillbudet avlöpt väl. HD, som noterar att RÅ inte gjort gällande att A skulle ha avvikit även om hon haft klart för sig att trafikolycka inträffat, ogillar åtalet för smitning med motiveringen att det för att fälla henne enligt 5 § TBL krävs att hon uppsåtligen avvikit från platsen för trafikolycka i vilken hon haft del och att det som lagts henne till last inte innefattade detta.

I följande notisfall gick HovR emellertid på en annan linje.

*NJA 1981 B 8*. H hade orsakat en trafikolycka med dödlig utgång. Han åtalades bl a för smitning. HovR kom fram till att H hade insett att en olycka kunde ha inträffat och att det därför hade ålegat honom att utröna om så verkligen hade blivit fallet. HovR ansåg att H inte hade fullgjort sin skyldighet därvidlag

<sup>143</sup> A prop s 201.

<sup>144</sup> Strahl i SvJT 1967 s 438 och SvJT 1970 s 379. Se också Dahlin i SvJT 1960 s 622.

på sådant sätt att han kunde undgå ansvar jämlikt 5 § TBL. – HD noterar att åklagaren inte hävdade att H hade märkt att en olycka hade inträffat utan endast lagt honom till last att han hade insett att det förelåg risk för att P, den omkomne, hade skadats och att det då hade ålegat honom att stanna för att ta reda på vad som hade hänt. Med hänvisning till de ovannämnda *NJA 1976 s 6* och *1977 s 412* slår HD fast att H:s blotta underlåtenhet att i denna situation vidta en sådan undersökning inte utan vidare är straffsanktionerad. Eftersom RÅ i HD förklarat att det inte förelåg tillräcklig anledning anta, att H skulle ha avlägsnat sig från platsen på sätt som skett även om det stått klart för honom att P kommit till skada, ogillades åtalet för obehörigt avvikande från trafikolycksplats.

I ett fall som inte blev föremål för HD:s prövning, *RH 114:80*, dömdes den tilltalade för smitning just för att han inte hade verkställt en tillräckligt noggrann undersökning av en bil, som han hade backat på, och därför inte upptäckt att han skadat den.

Underrätterna återkommer till undersökningsplikten också i det tidigare nämnda *NJA 1984 s 659*. L hade under backningsmanöver med sin bil törnat emot en bakomvarande bil som därvid skadats. L åtalades för att ha avlägsnat sig från platsen utan att i mån av förmåga medverka till de åtgärder, vartill olyckan skäligen bort föranleda. – L uppgav i TR att han stigit ur bilen och tittat på det andra fordonet utan att upptäcka några skador. Han hade dock inte haft på sig de glasögon med vilka han såg bäst. Ett vittne påstod att L aldrig stigit ur sin bil. TR trodde på vittnet och dömde L till ansvar för smitning. – HovR godtog däremot L:s uppgifter men ansåg att han lämnat platsen utan att göra en tillräckligt noggrann undersökning. HovR fastställde därför TR:s dom. – I HD gjorde L gällande att han varit tillräckligt noggrann vid undersökningen av den andra bilen. Han påstod, att han inte skulle ha avlägsnat sig från platsen om han upptäckt någon skada. RÅ gjorde å sin sida gällande att L medvetet hållit sig i okunnighet om följderna av en av honom vållad trafikolycka och därför inte kunde undgå ansvar. – HD konstaterar till en början, som ovan framgått, att det var fråga om påkörning av ett parkerat fordon och att det i sådana fall borde krävas att skada av något slag orsakats, för att man skall kunna säga, att det är fråga om en trafikolycka i 5 §:s mening. Vidare förklarar HD, och hänvisar särskilt till det ovan anförda *NJA 1976 s 6*, att det i detta hänseende krävs uppsåt hos vägtrafikanten. Om denne inte insett att en trafikolycka inträffat, säger HD, förutsätts alltså för ansvar att han i vart fall varit medveten om risken härför och att det måste antas, att han skulle ha avvikit från platsen även om han varit säker på att en sådan olycka hänt. – När det gäller L:s agerande konstaterar HD att L stigit ur sin bil och undersökt den andra bilen och tydligen misstänkt att en skada uppkommit på den. Då det inte påståtts, fortsätter HD, vare sig att L märkt skadan eller att han även i sådant fall skulle ha avlägsnat sig från platsen, kan åtalet inte bifallas.

*NJA 1985 B 3* har sitt särskilda intresse genom att RÅ där hävdade att en

påkörning av ett parkerat fordon var att beteckna som trafikolycka oberoende av om någon skada inträffat eller inte. HD delade inte den meningen utan gav i domskälen uttryck för samma uppfattning som i fallet ovan.

Också i *NJA 1988 s 444* friades en tilltalad från ansvar för smitning på grund av bristande uppsåt. Det var fråga om en lätt sammanstötning mellan två bilar, den ena förd av B, vilket lett till att en liten buckla uppstått på den andra bilen, förd av F. Efter missödet följde F omedelbart efter B. Så snart denne stannade förklarade F för honom vad som hade hänt. Hon bad att få hans namn men B vägrade att upplysa henne om det. – HD fann att B i och för sig haft skyldighet att tillmötesgå F:s begäran som framställdes i nära anslutning till sammanstötningen. Som tidigare fastslagits i flera rättsfall var det emellertid då en förutsättning för ansvar att B insett att en trafikolycka ägt rum eller åtminstone att han varit medveten om möjligheten därav och att det måste antas att han skulle ha handlat på samma sätt även om han hade varit säker på att en olycka hade skett. – B måste ha insett, säger HD, att när F påstod att han hade stött emot hennes bil så kunde detta påstående vara riktigt. Mot B:s bestridande kunde det dock inte med säkerhet antas att han också insett att det verkligen förhöll sig så. Då utredningen inte heller gav tillräckligt stöd för antagandet att B skulle ha vägrat att uppge sitt namn även om han hade varit säker på att en sammanstötning hade inträffat kunde åtalet enligt HD:s mening inte bifallas.

Bland äldre rättsfall som behandlat denna brottets subjektiva sida må nämnas *NJA 1939 s 520*, *NJA 1956 s 66*, *SvJT 1964 rf s 36*, *SvJT 1965 rf s 19* och *SvJT 1967 rf s 22*.

Kravet på subjektiv täckning blir, som tidigare nämnts, beroende av om ”trafikolyckan” i det särskilda fallet förutsätter att skada inträffat eller inte.

Med den utveckling som ägt rum i praxis skulle måhända utgången i det ovan anförda *NJA 1977 s 412* blivit en annan om fallet bedömts i dag.

## 2.5.2 Den brottsliga gärningen

Det straffbara beteendet består i tre olika typer av underlåtenhet nämligen

1. att genom att avlägsna sig från olycksplatsen – undandra sig att i mån av förmåga medverka till de åtgärder vartill olyckan skäligen bör föranleda,
2. att undandra sig att uppge namn och hemvist – dvs att lämna uppgifter om sig själv – eller
3. att undandra sig att lämna uppgifter om händelsen.

Brottsbeskrivningen ger anledning till många frågor. En sådan är om punkterna 2) och 3) tillhör de åtgärder som det talas om i punkt 1). Redigeringen talar för att lagstiftarens avsikt var att 1) skulle avse åtgärder direkt knutna till olyckan, såsom att bistå en skadad person medan 2) och 3) närmast vore föranledda av det behov som föreligger att utreda olyckan, hur den gått till och vilka som

varit inblandade. Domstolarna har givit uttryck för en annan uppfattning, t ex i *NJA 1974 s 115*.

5 § säger ingenting om att ansvar kan drabba den som stannar kvar på olycksplatsen utan att bistå en skadad person eller åtgärda andra följder av olyckan. Den som stannar kvar så länge att behovet av åtgärder av detta slag har upphört kan inte dömas jämlikt 5 § för nämnda underlåtenhet om han lämnar olycksplatsen. När det gäller upplysningsplikten torde det i sådana fall av praktiska skäl vara omöjligt att undgå ansvar om 2) eller 3) skulle tillämpas. Det kan naturligtvis ibland vara så att erforderliga uppgifter erhållits eller lätt kunnat erhållas av annan än den som underlåtit att lämna dem. En bedömning enligt 1) kan då leda till att det inte skäligen erfordrats att nämnde person fullgjort sin upplysningsplikt och att denne undgår ansvar.

Det har vid flera tillfällen föreslagits att särskilda bestämmelser skulle utfärdas för underlåtenhet att bistå annan i nödsituationer.<sup>145</sup>

Det bör också observeras att kriminaliseringen i 1) gäller den som undandragit sig nämnda åtgärder *genom* att lämna olycksplatsen. Om en åtgärd av något slag lika väl kan utföras utanför olycksplatsen som på denna, kan man inte sägas ha undandragit sig åtgärden genom att lämna olycksplatsen. Man har endast undandragit sig att utföra den på denna. HD har i det förut nämnda *NJA 1974 s 115* ansett att den olycka som inträffat skäligen hade bort föranleda den tilltalade att – om hon ansett sig inte kunna stanna kvar på platsen – utan dröjsmål fullgöra sin upplysningsskyldighet och att det fanns möjligheter att göra det både på olycksplatsen och i dess omedelbara närhet. HD anser att en lämplig åtgärd som låg särskilt nära till hands hade varit att den tilltalade hade fäst ett skriftligt meddelande på den skadade bilen i avvaktan på att senare kunna ta kontakt med ägaren. I ett senare avgörande, *NJA 1980 s 681*, förklarar HD att brådskan i fallet främst syntes ha varit betingad av att det påkörda fordonet inom kort kunde komma att föras från platsen och att den möjlighet att snabbt komma i förbindelse med den skadelidande som nämnda förfaringssätt inneburit ansetts böra utnyttjas. Då den tilltalade inte gjort något allvarligt försök att agera på angivna sätt dömdes hon till ansvar för smitning. Det hade tydligen räckt att åtgärden vidtagits utanför olycksplatsen men förmodligen bara, som HD säger, i dess omedelbara närhet. Där fanns nämligen, påpekar HD, möjligheter att försöka nå bilägaren per telefon.

Det bör erinras om det begränsade villkoret i 5 § att åtgärden skall vara något som det ligger i vederbörandes förmåga att utföra.

Det har i olika sammanhang nämnts som en förutsättning för ansvar enligt 5 § att den som lämnat olycksplatsen gjort det i syfte att undgå upptäckt. Det framgår inte av ordalydelsen att ett sådant villkor skulle begränsa bestämmelsens räckvidd.

I den promemoria som låg till grund för bestämmelserna om ansvar i 1934

<sup>145</sup> Se t ex JuU bet 1972:18 och redogörelsen i Trafikbrottslagen, tredje upplagan s 166 ff.

års trafikbrottslag för avvikande från olycksplats karakteriseras gärningen som ”det råa och skamliga brott som består i att en förare efter en inträffad kollision eller påkörning likgiltig för andras liv och lidande försvinner från platsen i hopp om att undgå upptäckt.”<sup>146</sup>

I ett remissvar framfördes uppfattningen att straffet var avsett att träffa just personer som hade försvunnit från platsen i hopp om att undgå upptäckt. Departementschefen tog inte upp den frågan.<sup>147</sup>

I *NJA 1936 s 203* fällde emellertid HD en person till ansvar med en formulering som ger uttryck för det nämnda kravet. HD säger att ”enär W, som icke kvarstannade på platsen för påkörningen, ej heller sedermera vidtagit åtgärd vartill händelsen skäligen bort föranleda, utan fastmera är uppenbart, att W avlägsnat sig i syfte att undgå upptäckt — — — prövar HD rättvist — — —.” W hade kört på och skadat en lyktstolpe. Han hade måhända friats från ansvar om han lämnat platsen i avsikt att underrätta den skadelidande eller polis om det inträffade.

När Lagrådet granskat förslaget till 5 § i 1951 års TBL uttalade det, med hänvisning till 1936 års fall, att det utmärkande för brottstypen var att en vägtrafikant som haft del i uppkomsten av en trafikolycka avlägsnade sig från olycksplatsen i syfte att undgå upptäckt. Detta brottsrequisit kom emellertid inte till klart uttryck i lagförslaget, påpekade Lagrådet. Det skulle därför möjligen kunna föranleda den tolkningen att en vägtrafikant som avlägsnade sig från olycksplatsen i avsikt att undgå polisundersökning men sedermera, kanske redan strax därefter, anträffades av polisen och förhördes, skulle vara fri från ansvar, eftersom han inte hade lyckats undandra sig polisundersökningen. Lagrådet ansåg därför att det skulle vara att föredra att första delen av stadgandet fick ett innehåll som angav att den straffbara gärningen skulle bestå däri att en vägtrafikant som med eller utan skuld haft del i uppkomsten av trafikolycka avlägsnade sig från olycksplatsen med uppsåt att undandraga sig att i mån av förmåga medverka till de åtgärder vartill olyckan skäligen borde föranleda.<sup>148</sup>

Departementschefen bemötte det sagda. Han ansåg att lagrummets första led, som det avfattats i lagförslaget, inte syntes ge anledning till en sådan tolkning som den Lagrådet befarat. Han säger dock inget som ger anledning anta att han hade annan uppfattning när det gällde kravet på syfte att undgå upptäckt som förutsättning för ansvar.<sup>149</sup>

Frågan kan knappast vara av någon betydelse i andra fall än där den åtgärd som skäligen bör vidtagas kan verkställas inte bara på olycksplatsen utan också utanför denna. Om åtgärden kan företas utanför olycksplatsen undandrar man sig den inte bara för att man avlägsnar sig. Ansvar kan då komma ifråga om

<sup>146</sup> Promemoria s 5. Konseljakt 28 febr 1934. Kommunikationsdepartementet.

<sup>147</sup> Prop 1934:208 s 42.

<sup>148</sup> Prop 1951:30 s 290 f.

<sup>149</sup> A prop s 294.



den som lämnar platsen inte avser att utföra åtgärden utanför den. Det kan också förhålla sig så att den som haft del i olyckan undgår ansvar för att han tror att de åtgärder som skall vidtas är verkställda när han lämnar olycksplatsen. Invändningar från tilltalade att de inte lämnat olycksplatsen för att undandra sig sina skyldigheter har varit av betydelse för bedömningen i flera fall.

I *SvJT 1959 rf s 7* ansågs en sådan invändning vara vederlagd genom den tilltalades brist på agerande efter olyckan. Han dömdes jämlikt 5 § TBL.

I *SvJT 1963 rf s 65* ansåg sig HovR inte kunna fästa avseende vid att den tilltalade, som vid 1-tiden på natten kört på och skadat en bil, sagt sig ha haft för avsikt att höra av sig till ägaren påföljande morgon.

I *SvJT 1964 rf s 56 II* dömdes den tilltalade i HR för smitning med motive- ringen att det måste hållas för visst att han lämnat olycksplatsen i syfte att undgå upptäckt och därmed ansvar för skador som uppkommit på en bil vid en dikeskörning. Han friades i HovR (två ledamöter) som ansåg att den tilltalades underlåtenhet att, under den korta tid som förflutit mellan trafikolyckan och den tidpunkt då han anträffades av polis, vidtaga åtgärd i anledning av uppkomna skador, inte kunde föranleda ansvar. – Två ledamöter fann inte skäl föreligga till annan bedömning än den HR gjort.

I *SvJT 1969 rf s 67* ogillades åtalet för smitning i HovR (tre ledamöter) med motiveringen att det inte kunde anses styrkt att den tilltalade avlägsnat sig från olycksplatsen i syfte att undandraga sig de åtgärder – som torde bestått i att lämna uppgifter om namn och hemvist – som ålegat honom enligt 5 § TBL.

I *NJA 1974 s 115* dömdes U för smitning trots att HD accepterade hennes invändning att hon inte haft för avsikt att undandra sig följderna av påkörningen. HD ansåg, som tidigare nämnts och som utvecklas närmare nedan, att de åtgärder som skäligen kom i fråga skulle vidtas på olycksplatsen eller i dess omedelbara närhet.

I *SvJT 1974 rf s 49 II* frias den tilltalade i HovR (två ledamöter) från ansvar för smitning eftersom det inte ansågs styrkt att han lämnat platsen med uppsåt att undandra sig att uppge namn och hemvist. Slutsatsen bygger främst på att den tilltalade haft skälig anledning anta att nämnda uppgifter fanns tillgängliga för den andre i olyckan inblandade.

I *NJA 1980 s 681* friades den tilltalade U från ansvar från olovligt avvikande från trafikolycksplats. HD ansåg inte att det hade varit påkallat att hon genom att lämna ett meddelande på platsen eller i omedelbar anslutning till olyckan på annat sätt verkat för att den skadelidande skulle få erforderliga uppgifter. Inledningsvis konstaterade HD att RÅ ansåg att det inte kunde anses styrkt att U lämnat platsen i avsikt att undandra sig följderna av påkörningen.

Om ingen åtgärd erfordras enligt 5 § kan det knappast vara möjligt att döma den för smitning som lämnar platsen för att undandra sig följderna av påkörningen. Det torde inte heller komma i fråga att tillämpa 14 § andra st VTK så länge det återstår tid att fullgöra skyldigheten enligt denna bestämmelse.

### 2.5.2.1 Åtgärder vartill olyckan skäligen bör föranleda

Det finns i 5 § TBL ingen uppräknning av åtgärder som skäligen bör företas efter en trafikolycka. I VTK och TTK finns en särskild rubrik till 14 § resp 44 §: Åligganden vid trafikolycka. Paragraferna kompletteras med straffbestämmelser i kungörelserna, 164 § 3. resp 71 § 9. utom när det gäller föreskrifterna i de första styckena. Dessa överensstämmer så när som på att de avser vägtrafikant i VTK och förare av motordrivet fordon i TTK.

14 § första st VTK har följande lydelse:

Vägtrafikant som med eller utan egen skuld haft del i trafikolycka skall stanna och i mån av förmåga lämna hjälp åt skadade samt i övrigt medverka till de åtgärder vartill olyckan skäligen föranleder. Han skall på anfordran av annan som haft del i olyckan eller av någon vars egendom skadats vid olyckan uppge namn och hemvist samt lämna upplysningar om händelsen.

Föreskrifterna överensstämmer delvis med innehållet i 5 § TBL. Ursprungligen och fram till 1951 års lagstiftning var överensstämmelsen fullständig. Det torde ligga i sakens natur att en föreskrift av detta slag inte bör vara mindre fullständig än en straffbestämmelse som gäller underlåtenhet att vidta åtgärder i situationer av just den typ föreskriften avser. Det naturliga är förstås att om överensstämmelsen inte är fullständig föreskriften bör sträcka sig längre än straffbestämmelsen. Det borde alltså inte komma i fråga att döma någon till ansvar jämlikt 5 § TBL för något som inte ingår i 14 § VTK.

Samtidigt måste man hålla i minnet att innehållet i 5 § TBL inte kan begränsas genom bestämmelser i en kungörelse.

För fullständighetens skull skall också innehållet i de två återstående styckena i 14 § VTK, och som är straffsanktionerade i kungörelsen, införas här.

Har skada skett på egendom och är ingen närvarande som kan mottaga uppgifter och upplysningar, skall vägtrafikant som avses i första stycket snarast möjligt underrätta den skadelidande eller polis. Har skada skett på annan person och är skadan ej obetydlig, skall vägtrafikanten snarast möjligt underrätta polis.

Om fordons placering efter trafikolycka kan vara till fara eller hinder för trafiken skall vägtrafikanten se till att fordonet omedelbart flyttas till lämplig plats. Har någon dött eller svårt skadats, får vägtrafikanten dock flytta fordon endast om dess placering är till fara för trafiken. I sådant fall får han i övrigt ej utplåna spår, som kan vara av betydelse för utredningen om olyckan, och ej heller på annat sätt ändra förhållandena på olycksplatsen. Han skall även söka tillse att annan ej vidtager sådan åtgärd.

Det bör erinras om att ansvar inte inträder enligt VTK eller TTK om straff kan ådömas enligt brottsbalken eller trafikbrottslagen (VTK 167 § första st och TTK 78 §).

I 14 § VTK nämns alltså som åtgärder att lämna hjälp åt skadade efter förmåga (första st). Om någon dött eller skadats svårt får fordon flyttas endast om dess placering är till fara för trafiken medan det annars efter trafikolycka åligger den vägtrafikant som haft del i den att se till att ett fordon omedelbart flyttas till lämplig plats om dess placering är till fara eller hinder för trafiken (tredje st).

När någon har dött eller skadats svårt får en vägtrafikant som deltagit i olyckan inte i övrigt utplåna spår som kan vara av betydelse för utredningen av olyckan eller ändra förhållandena på olycksplatsen på annat sätt. Han skall också försöka se till att någon annan inte vidtager åtgärd av sådant slag (tredje st).

Underlåtenheten att vidta de åtgärder som nämns i tredje stycket kan beivras med stöd av 5 § TBL endast under de ytterligare förutsättningar som där finns nämnda.

Den viktigaste av de åtgärder som bör verkställas efter en trafikolycka är givetvis att inskrida för att skadade personer skall få vård. Det är också underlåtenhet därvidlag som väckt upprörda känslor och krav på strängare straff.

Det kan också vara av stor betydelse att undanröja hinder för trafiken. När det gäller åtgärder av det slaget har HD i *NJA 1975 s 498* uttalat att när en bil efter en trafikolycka har hamnat så att den utgör ett allvarligt trafikhinder så kan ansvar inträda jämlikt 5 § för den som haft del i olyckan och avlägsnat sig utan att vidtaga någon åtgärd. Det går inte att generellt säga något om vad som skall göras i sådana situationer, säger HD. Det får avgöras efter vad som skäli- gen kan fordras med hänsyn till omständigheterna. Det kan alltså bli fråga om något annat än det som föreskrivs i 14 § tredje st VTK.

### 2.5.2.2 *Uppgiftsskyldigheten*

Uppgiftsskyldigheten i andra ledet av 5 § har som ovan nämnts i praxis ansetts vara en åtgärd av det slag som nämns i första ledet.

I 14 § första st VTK begränsas skyldigheten att lämna uppgifter till att gälla endast efter anfordran av annan som haft del i olyckan eller av någon vars egen- dom skadats vid denna.

I nämnda paragrafs andra stycke föreskrivs att den skadelidande – eller polis – snarast möjligt skall underrättas om ingen funnits på olycksplatsen som kunnat ta emot uppgifter och upplysningar om det är fråga om egendomsskada medan polis skall underrättas vid icke obetydlig skada på person, också snarast möjligt.

Det synes ha varit lagstiftarens tanke att ett krav på anfordran skulle gälla i 5 § TBL.<sup>150</sup>

När det gäller egendomsskada och obetydlig personskada ligger det helt i linje med vad som sägs i 14 § VTK i de fall där den drabbade funnits på platsen. Har denne inte utnyttjat sina möjligheter medför inte hans försummelse straff- ansvar för annan som haft del i trafikolyckan.

När ingen funnits på platsen och kunnat avkräva eller ta emot uppgifter har det i praxis dömts till ansvar för smitning när upplysningar inte lämnats själv- mant. Så skedde t ex i *NJA 1974 s 115*. Där var det fråga om en egendomsskada, en parkerad bil hade påkörts.

<sup>150</sup> Se härom Trafikbrottslagen, tredje uppl s 149 ff, särskilt 153 f.

HD har uttalat att upplysningsplikten i princip alltid gäller. I *NJA 1981 s 1169* sägs nämligen att den som haft del i en trafikolycka har en principiell skyldighet att om sin identitet upplysa den skadelidande eller annan som haft del i uppkomsten av olyckan, när han i anslutning till olyckan sammanträffar med eller på annat sätt kommer i kontakt med sådan person. HD tillägger att upplysningsplikten, när ingen förfrågan gjorts, inträder endast då det med hänsyn till omständigheterna föreligger ett behov av att uppgifter lämnas. Det kan ses som en skälighetsbedömning av det slag som förutsätts i 5 §. HD grundar sin uppfattning på en tolkning av bestämmelsens syfte. HD menar att den vilar på det uppenbara förhållandet att främst den som lider skada vid en trafikolycka, bl a med hänsyn till ersättningsfrågan, i regel har behov av att få reda på vem eller vilka som haft del i olyckan. I dylika fall har alltså den som drabbats av skada en gynnad ställning. Den som möjligen kan bli hans gäldenär skall vid straffansvar upplysa honom om att han har försummat att be om namn och adress.

I *NJA 1981 s 1169* var det fråga om både person- och egendomsskada. Både förarna L och H och de bilar de kört skadades. K, som varit inblandad i olyckan tog hand om L och satt tillsammans med henne i en verkstadslokal, som låg nära olycksplatsen, tills ambulans anlände. Med i denna åkte också H, som blivit omhändertagen av andra personer. K var väl känd av personalen på verkstaden och lämnade vid tillfället i fråga in sin bil där för service. L hade inte frågat honom om namn och adress och han hade inte tänkt på att han behövde upplysa henne därom. – HD, som hade att ta ställning till om K i samband med olyckan undandragit sig att uppge namn och hemvist eller att lämna upplysningar om händelsen, gör följande bedömning: L och H hade behov av att få kännedom om K:s identitet. Eftersom K var väl känd av personalen på bilverkstaden och lämnade in sin bil där måste emellertid sådana uppgifter anses ha varit på sådant sätt tillgängliga, att K inte kan anses ha behövt särskilt upplysa L och H om sin identitet. Han frias därför från ansvar för överträdelse av 5 § TBL.

I följande hovrättsavgörande som nämnts i annat sammanhang ovan ansåg majoriteten att det hade förelegat ett behov av att uppgifterna hade lämnats utan anfordran.

*RH 152:81*: K körde lastbil och påbörjade en omkörning av en personbil, förd av E. I samband därmed manövrerade E så att K, för att undvika kollision, tvingades köra av vägen. E stannade kvar på platsen några minuter och samtalade därvid med K, dock utan att uppge namn och adress, innan han åkte därifrån. K begärde inte heller sådana uppgifter men han hade uppmanat E att inte lämna platsen och gjort klart för honom att han ansåg E vållande till missödet. K hade också låtit anteckna E:s bilnummer. – E fälldes i HovR för obehörigt avvikande från trafikolycksplats. En ledamot ville fria honom. Majoriteten hade följande synpunkter. E måste ha förstått att K, sedan han ordnat med bärgning av lastbilen, ville ha sådana upplysningar av E att saken kunde ytterligare utredas och att skadeståndsanspråk för bärgningen skulle riktas mot honom. Under sådana förhållanden, säger HovR, har det ålegat E att antingen stanna kvar på platsen och avvakta bärgningsarbetet eller att självmant lämna K uppgift om namn och adress. HovR framhåller att bedömningen inte ändras av att E fått klart för sig att hans bilnummer antecknats, då han som bilförare bort förstå att ett fordonets registreringsnummer är en alltför osäker identifieringsmöjlighet beträffande den person som vid ett visst tillfälle

fört fordonet. Den ledamot som hade annan mening ansåg att K haft möjligheter att skaffa sig alla uppgifter om E som han ansett erforderliga och att han faktiskt, vilket E märkt, fått uppgift om registreringsnumret på E:s bil. Under dessa omständigheter anser han att det inte ålegat E att lämna ytterligare upplysningar innan han lämnade platsen.

I följande fall blev emellertid utgången en annan. HovR ansåg att omständigheterna varit sådana att det inte förelåg behov av att upplysningsplikten fullgjordes självmant.

*RH 117:85:* H:s bil stod på en parkeringsplats. När H öppnade bildörren stötte den mot en bredvidstående bil så att skador uppstod på den. H åtalades för att ha lämnat platsen utan att undersöka förekomsten av skador eller lämna uppgift om namn och adress. – H medgav att dörren vid två tillfällen stött emot bilen. Han ansåg att sammanstötningarna varit så lätta att någon skada inte kunde ha uppstått. Han hade endast hastigt tittat och inte upptäckt någon skada. H samtalade om det inträffade med en passagerare som satt i den skadade bilen, innan han lämnade platsen. – HovR (två ledamöter) konstaterar att H varit inblandad i en trafikolycka i 5 §:s mening men att han haft kontakt med passageraren i den skadade bilen. Därför kan, säger HovR, även om H märkt eller misstänkt att skada uppstått, en obetydlig parkeringsskada inte ha medfört att H haft skyldighet att upplysa om namn och adress utan att vara tillfrågad därom. Åtalet ogillas därför. – En ledamot anser att H ej haft uppsåt till att trafikolycka inträffat.

Upplysningsskyldigheten kvarstår som sagt även utanför olycksplatsen om den inte fullgjorts på denna. Det synes ligga i linje med de syften som bär upp 5 § att denna skyldighet också då skall fullgöras utan tidsutdräkt för att den som haft del i olyckan skall undgå ansvar.

Vilken åtgärd som skall vidtas beror på vad det är fråga om för olycka och vilka möjligheter som finns att handla. Det som inträffat behöver inte kräva att upplysningsskyldigheten fullgöres utan dröjsmål, på olycksplatsen eller i dess omedelbara närhet eller i nära anslutning till olyckan. Där underrättelseskyldigheten inte har sådan angelägenhetsgrad blir 5 § inte tillämplig.

Som tidigare nämnts ansåg HD i *NJA 1974 s 115* att åtgärderna skulle vidtagas utan dröjsmål och att den tilltalade haft möjlighet att agera såväl på olycksplatsen som i dess omedelbara närhet. HD uttalar sig om detta fall i *NJA 1980 s 681* och säger att det krav på snabba åtgärder som ställts främst syntes ha varit betingat av att det fordon som påkörts inom kort kunde komma att föras från platsen. I det fall som nu var under prövning var det inte så bråttom.

*NJA 1980 s 681:* U hade kört på och skadat en tegelmur. Hon åtalades bl a för att hon därefter hade lämnat platsen utan att företaga någon av olyckan påkallad åtgärd, såsom att lämna upplysning om det inträffade till den skadelidande. Olyckan inträffade sent på kvällen. U tog påföljande morgon vid 8-tiden kontakt med fastighetsägaren. HD noterar att U väl haft möjligheter att redan på olycksplatsen underrätta fastighetsägaren om det inträffade, men att det bör beaktas att olyckan inträffade omkring kl 23. HD anser att det saknas anledning att antaga att det med hänsyn till skadans beskaffenhet eller av annan orsak var påkallat att redan denna sena timme underrätta fastighetsägaren. HD menar att det krav som ställts i *NJA 1974 s 115* inte tedde sig lika berättigat när som i detta fall en mur hade skadats och att U inte gjort sig skyldig till ansvar vare sig jämlikt 5 § TBL eller 14 § andra stycket VTK.

Också här fanns det möjligheter att fullgöra upplysningsskyldigheten på olycksplatsen men HD menar tydligen att det inte var något som skäligen kunde begäras. Den tilltalade fälldes inte heller jämlikt 14 § andra st VTK.

I det tidigare nämnda *NJA 1981 s 1169* säger HD att upplysningsskyldigheten i princip skall fullgöras i nära anslutning till olyckan.

Samma uppfattning kommer till uttryck i *NJA 1988 s 444*. Efter en sammanstötning där F:s bil fått en mindre skada följde F efter den bil vars förare hon ansåg hade vållat skadan. Hon fick kontakt med honom efter en kortare sträcka, enligt polisens uppgift högst 400 m. – HD säger att det av 5 § TBL i och för sig följt en skyldighet för denne förare att i nära anslutning till olyckan tillmötesgå F:s begäran att tala om vad han hette.

Uppgiftsskyldigheten enligt andra ledet av 5 § är alltså något som enligt HD:s mening skall fullgöras ”utan dröjsmål”, i vissa fall eller ”i anslutning till olyckan”. I de fall ansvar inte kan följa enligt § 5 träder bestämmelserna i 14 § andra st VTK – eller 44 § andra st TTK – i funktion. Den tidsmässiga begränsningen där anges genom kravet att upplysningarna skall lämnas snarast möjligt. I *NJA 1980 s 681* inträffade olyckan sent på kvällen omkring kl 23 och den tilltalade hörde av sig vid 8-tiden påföljande morgon vilket alltså i detta fall låg inom ramen för vad som var ”snarast möjligt”.

Ett exempel på en tillämpning av 14 § andra st VTK finner man i

*SvJT 1975 rf s 31*: H körde med bil på ett staket som skadades. Han åtalades för att han undandragit sig att lämna upplysningar om sig eller händelsen. H dömdes i TR jämlikt 5 § TBL med motiveringen att det av H:s egna uppgifter framgick att han vare sig omedelbart efter det att olyckan inträffat eller senare under dagen haft för avsikt att underätta ägaren till den skadade egendomen om det skedde. HovR (tre led) ansåg att omständigheterna varit sådana att H inte på olycksplatsen kunnat lämna upplysningar om sig eller händelsen, i varje fall inte på sådant sätt att de med säkerhet kunde antagas komma till den skadelidandes kännedom. HovR konstaterar att H genom att under sådana förhållanden lämna olycksplatsen inte kan anses ha gjort sig skyldig till brott mot 5 § TBL. Han fälldes däremot till ansvar jämlikt 14 § andra stycket VTK.

Bland övriga fall som behandlar frågor om upplysningsskyldighet kan nämnas *NJA 1953 s 664*, *SvJT 1959 rf s 7*, *SvJT 1960 rf s 6*, *SvJT 1963 rf s 65* och *NJA 1973 s 161* samt *SvJT 1974 rf s 49 I och II*.

Det syns som om underlåtenhet att lämna uppgifter till polis om sig själv eller olyckan hittills inte medfört ansvar enligt 5 §.

Under förarbetena till 1934 års trafikbrottslag övervägdes det att straffbelägga underlåtenhet att inom viss tid till polisen anmäla att sammanstötning, påkörning eller annan därmed jämförlig händelse hade inträffat. Man kom dock fram till att sådana bestämmelser inte borde utfärdas, i varje fall inte då.<sup>151</sup>

I *NJA 1955 s 549* anmärker HR att ett avlägsnande från olycksplatsen enbart

<sup>151</sup> Prop 1934:208 s 45.

till försvarande av polisutredningen inte var straffbart. Åtalet för smitning fördes inte vidare.

I ett fall som efter ingripande från JO blev föremål för resning påpekade JO att det inte var belagt med straff enbart att söka undgå åtal och RÅ framhöll i resningsansökan att 5 § TBL icke i och för sig innebar någon skyldighet att anmäla en trafikolycka för polismyndighet eller att kvarstanna på olycksplatsen i avvaktan på polisundersökning.<sup>152</sup>

Det har tagits ställning till denna fråga också i *SvJT 1947 rf s 29*, *SvJT 1974 rf s 49 II* och, av RÅ, i *NJA 1975 s 498*.

### 2.5.2.3 Åtgärder verkställda av annan

Frågan om de åtgärder det gäller kan verkställas av ställföreträdare berördes av de sakkunniga i förslaget till 1936 års vägtrafikstadga. På en fråga därom i ett remissvar säger de sakkunniga, att om en ambulans efter en sammanstötning fortsätter sedan någon man lämnats kvar på olycksplatsen, så fick detta anses vara en åtgärd vartill händelsen skäligen föranledde. Det berättigade föraren av fordonet att avlägsna sig från platsen.<sup>153</sup>

Att det kan finnas starka skäl som gör att ambulansföraren lämnar olycksplatsen är uppenbart, men kan en vägtrafikant vilken som helst förfara på liknande sätt? Problemet har behandlats i

*SvJT 1936 rf s 40*: Bilisten J körde på W, som föll i gatan. W:s byxor och cykel skadades. J backade bilen och törnade mot en bakomvarande bil. Passageraren S i J:s bil sa: "Vi klarar det här om du kör." S steg ur bilen och J körde vidare. J åtalades för smitning. RR friade honom. HovR likaså. HovR säger bl a att S kvarstannat och å J:s vägnar lämnat erforderliga upplysningar och att händelsen inte medfört sådana skador eller eljest sådana omständigheter förekommit att ytterligare åtgärder från J:s sida erfordrats.

TFS berör dessa fall endast genom att säga att den omständigheten att annan person ingripit och verkställt åtgärden icke i och för sig får tagas till intäkt för att vederbörande undandragit sig att medverka.<sup>154</sup>

<sup>152</sup> JO:s ämbetsberättelse 1964 s 199 f.

<sup>153</sup> SOU 1935:23 s 139.

<sup>154</sup> SOU 1948:34 s 223.

## 2.6 7 §. Förverkande av fordon

Ett fordon som har använts vid brott enligt denna lag får förklaras förverkat, om det behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet och förverkande inte är oskäligt.

Förverkandebestämmelsen i TBL är fakultativ. Ett fordon får förverkas om det har använts vid t ex olovlig körning eller rattfylleri. En förutsättning är att det behövs (före ändringen 1994 skulle det vara uppenbart att det behövdes) för att fortsatt brottslighet av det slag som omfattas av trafikbrottslagens bestämmelser skall förebyggas. Även om så är fallet får förverkande komma ifråga endast om det inte är oskäligt.

7 § gäller alla brott i TBL men den torde komma att få sin största betydelse i fall av olovlig körning och rattfylleri.

När bestämmelsen infördes var tanken den att den skulle få en restriktiv tillämpning. Det underströks kraftigt i motiven. Avsikten med 1994 års ändring var att det kravet skulle mjukas upp något. Det område som därigenom skulle bli tillgängligt var främst tänkt för sådana brott där trafiksäkerhetsriskerna framstår som särskilt påtagliga. Det ansågs böra räcka om risken för fortsatt brottslighet framstår som beaktansvärd. Härvidlag får gärningsmannens tidigare brottslighet och arten och omfattningen av den aktuella avgörande betydelse. Regeringen ansåg att det allmänt sett föreligger risk för återfall när gärningsmannen gjort sig skyldig till flera trafikbrott av inte alltför obetydlig beskaffenhet eller när hans beteende i trafiken framstår som särskilt hänsynslöst och är präglad av likgiltighet inför trafiksäkerhetens krav.<sup>155</sup>

Som exempel på situationer där förverkande skulle komma i fråga nämndes när bestämmelsen infördes att en person lagförts för ett stort antal upprepade trafiknykterhetsbrott under kort tid och att det står alldeles klart att det skulle vara förenat med betydande trafikrisker att låta honom behålla fordonet. Motsvarande ansågs gälla, och kanske i ännu högre grad, beträffande olovlig körning. Det påstods att det inte sällan i sådana fall var uppenbart att den tilltalade var bilägare och att han avsåg att fortsätta att bruka bilen. Det hänvisades till att det enligt den departementspromemoria som låg till grund för förslaget fanns exempel på fall från praxis där den tilltalade öppet hade förklarat att han kört bil till domstolsförhandlingen och även tänkte köra därifrån. Däremot sas inget om hur många sådana fall som inträffat eller i hur många fall man kunde ha räknat med att brotten inte skulle ha upprepats efter ett förverkande.<sup>156</sup>

De fall som man vill komma åt är de där föraren genom upprepade brott eller på annat påtagligt sätt har visat en uppenbar hänsynslöshet och det med hänsyn därtill finns en överhängande risk för återfall.

Möjligheten till förverkande bedöms också fylla ett omedelbart trafiksäkerhetsintresse. Det kan knappast betyda annat än att den skulle ha en allmänpre-

<sup>155</sup> Se t ex prop 1986/87:81 s 10 och prop 1993/94:44 ss 54 och 70

<sup>156</sup> Prop 1986/87:81 s 5



ventiv effekt. Det har sagts att den samtidigt skulle vara ägnad att öka respekten för gällande regler.<sup>157</sup>

Det man räknade med att uppnå med promemoriaförlaget – vilket departementschefen ju i princip anslöt sig till – var att förhindra ett användande av fordonet i sådana undantagssituationer där man annars har att räkna med att föraren tämligen omgående skulle göra sig skyldig till nya trafikbrott, alltså, som departementschefen sa, uppenbara fall av lagtrots.<sup>158</sup> Den målsättningen torde fortfarande gälla.

Det förefaller som om man i motiven endast har haft de fall för ögonen där det saknas möjlighet för gärningsmannen att begå nya trafikbrott med annat fordon än det som skulle förverkas. Samtidigt görs det ingen uttrycklig begränsning sådan att återfallsrisken skulle bedömas endast utifrån detta snäva perspektiv. Eftersom det i lagtexten endast talas om (risken för) fortsatt trafikbrottslighet borde återfallsrisken naturligtvis bedömas utifrån de möjligheter och avsikter gärningsmannen har att begå nya trafikbrott antingen med det fordon han tidigare har brukat eller med annat fordon. Om rätten gör bedömningen att han efter ett förverkande ändå kommer att fortsätta att begå nya trafikbrott borde den knappast kunna dra slutsatsen att det är uppenbart att ett förverkande behövs för att förebygga fortsatt brottslighet av detta slag. Det kanske inte ens är möjligt att påstå att riskerna för nya brott har blivit mindre än de skulle ha varit om fordonet inte hade förverkats. Om ett förverkande skett i sådant fall och gärningsmannen på nytt skall dömas för t ex olovlig körning, kan då ytterligare ett fordon förverkas utan att det bedöms vara oskäligt?

HD har i ett fall som redovisas nedan intagit en uppfattning som skiljer sig från den ovan anförda när det gäller bedömningen av återfallsrisken.

När det gäller skälighetsbedömningen anför det i motiven att bl a fordonets värde skall beaktas. Det har betonats att enbart det förhållandet att fordonet har ett högt värde inte bör medföra att ett förverkande bedöms som oskäligt när ett sådant allmänt sett framstår som motiverat.<sup>159</sup>

Om någon medlem av gärningsmannens familj använder fordonet och har ett starkt behov av det skall hänsyn tas också till det.<sup>160</sup>

Förarens personliga och ekonomiska förhållanden skall också beaktas.<sup>161</sup>

Frågan om hos vem fordonet kan förverkas finns löst genom allmänna regler i BrB 36:5. Enligt dessa kan förverkande i de fall som avses här normalt ske endast hos gärningsmannen, någon medverkande eller någon som efter brottet har förvärvat fordonet genom familjerättsligt fång eller genom annat fång i god

<sup>157</sup> A prop s 5 f. Se avsnitt 1.2.7

<sup>158</sup> A prop s 6

<sup>159</sup> A prop s 11 och prop 1993/94:44 s 71

<sup>160</sup> Prop 1986/87:81 s 11

<sup>161</sup> A st

tro (36:5 första st a) och d)). BrB 36:5 första st b) eller c) bedöms inte bli tillämpliga i här aktuella fall.<sup>162</sup>

Det uppstår vissa tillämpningsproblem i fall där det kan vara svårt att avgöra vem som är rätt ägare till ett fordon. De principiella uttalanden som ursprungligen gjordes härvidlag, och som berörs nedan, gäller fortfarande.<sup>163</sup>

Det har ansetts att det, med beaktande av vad som sagts om tillämpligheten av BrB 36:5 och den restriktiva tillämpningen av 7 §, inte behövs någon särskild begränsning för de fall där fordonet inte tillhör gärningsmannen.<sup>164</sup>

Skulle fordonet tillhöra någon som har medverkat till brottet eller som har förvärvat det efter detta kan ett förverkande ofta vara oskäligt. Om en person medverkar genom att låna ut sitt fordon till en mer eller mindre notorisk trafiksyndare, i medvetande om att denne kommer att göra sig skyldig till trafikbrott, bör han dock enligt vad som sägs i motiven kunna drabbas av förverkande i allvarliga fall utan att det kan anses oskäligt.<sup>165</sup>

Det pekas i motiven också på att man i de fall där någon har förvärvat fordonet efter brottet kan tänka sig illojala transaktioner från gärningsmannens sida som motiverar ett förverkande. Han kan t ex ha givit bort det till sin make under omständigheter som ger vid handen att maken i praktiken har ställning av bulvan.<sup>166</sup>

I de fall då gärningsmannen innehar fordonet på grund av avtal enligt vilket äganderätten skall övergå först sedan betalning har erlagts eller då han annars innehar det på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt tills köpeskillingen har erlagts, anses såväl köparen som säljaren ha en villkorlig äganderätt tills köpeskillingen har erlagts. Ett sakförverkande bör därför kunna riktas mot köparen.<sup>167</sup> Avbetalningssäljarens rätt skyddas utan att särskilt förbehåll behövs göras (BrB 36:5 tredje st).

Lagrådet påpekade i sitt yttrande över 1984 års förslag att ett beslut om förverkande – vilket kan bli mycket kännbart för gärningsmannen – enligt allmänna principer borde beaktas vid bestämmande av påföljd för brottet. Departementschefen har med gillande återopat detta.<sup>168</sup>

HD har prövat frågan om paragrafens tillämplighet i fallet *NJA 1988 s 80*. J fälldes där till ansvar för två ringa narkotikabrott, sju olovliga körningar, sista gången den 31 aug 1987 med bilen B, som togs i beslag, och för rattfylleri vid en av dessa körningar med en annan bil. Han hade då vid sexton tillfällen under tiden 1975–1987 dömts för åttiosex fall av olovlig körning, fyra fall av vårdslöshet i trafik, varav två år 1986, ett fall av rattfylleri år 1976 samt ett fall av smitning år 1980. Sedan han suttit anhållen och häktad under tiden 31 aug–17

<sup>162</sup> A st

<sup>163</sup> Prop 1993/94:44 s 71

<sup>164</sup> Prop 1986/87:81 s 11

<sup>165</sup> A st

<sup>166</sup> A st

<sup>167</sup> A st

<sup>168</sup> A prop s 12 och prop 1984/85:21 s 52

nov 1987 hade han på nytt ertappats med att ha kört olovligen den 17–19 nov och dömts för detta och viss annan brottslighet. Den domen hade vunnit laga kraft när HD hade att ta ställning till övriga brott. – HD ansåg bl a att de sex körningar som hade ägt rum efter det att 7 § trädde i kraft den 1 juli 1987 inte ensamma grundade ett säkert antagande om återfallsrisken. HD hänvisade därvidlag till den starka restriktivitet som hade anbefallts i motiven när det gällde tillämpningen av 7 §. Det måste, när det gällde olovlig körning, krävas underlag från en betydligt längre tidsrymd och dessutom upprepade lagföringar som visade att normala påföljder var verkningslösa för att hindra fortsatta överträdelser av samma slag. Togs det däremot också hänsyn till de trafikbrott och de ingripanden som ägt rum före den 1 juli 1987 var detta enligt HD:s mening ett typexempel av det slag som lagstiftaren måste ha syftat på. Den tilltalade hade invänt att bestämmelserna i 2:10 RF innebar att det som hänt före 1 juli 1987 inte fick läggas till grund för bedömningen. HD ansåg emellertid att den grundsats som slås fast där, nämligen att en gärning i princip inte kan sanktioneras med annan påföljd eller rättsverkan än som var föreskriven när gärningen företogs, inte kunde hindra att gärningen beaktades när återfallsrisken skulle bestämmas med anledning av ett senare begånget brott. HD anser att de olovliga körningar som J hade gjort sig skyldig till när han frigavs efter det frihetsberövande som han hade utsatts för efter körningen den 31 aug ytterligare bekräftade dess uppfattning att det förelåg en överhängande risk för återfall. Frågan var emellertid om det, som förutsätts i 7 § TBL, var uppenbart att det krävdes ett förverkande för att förebygga fortsatt brottslighet av samma slag. HovR hade tvivlat på att det skulle vara någon särskilt effektiv åtgärd att förverka bilen B eftersom J hade ett flertal andra bilar att förfoga över. HD ansåg emellertid att det inte kunde ha varit lagstiftarens mening att en förverkandeåtgärd skulle få bero av om den tilltalade redan hade eller lätt kunde skaffa sig tillgång till andra fordon. HD påpekar därvidlag att det i motiven till 7 §, samtidigt som tanken på förverkande i bestraffningssyfte avvisats, framhållits att åtgärden är ett medel som är ägnat att öka respekten för gällande regler. – HD konstaterar vidare att bilens värde – cirka 25 000 kronor – med hänsyn till omständigheterna i fallet inte kunde anses tala mot ett förverkande och att ett sådant inte heller i övrigt framstod som oskäligt. Som en följd av beslutet om förverkande satte HD ned det av HovR utdömda straffet från sex till fem månaders fängelse.

HD bedömer alltså förverkandefrågan som om återfallsrisken varit knuten till det fordon som yrkandet avser, dvs som om 7 § haft samma konstruktion t ex som BrB 36:3, en bestämmelse som gör det möjligt att i vissa fall förverka föremål som kan befaras komma till brottslig användning. HD motiverar domen genom att åberopa lagstiftarens mening. Fråga är om den tolkningen är ägnad att öka respekten för gällande regler.

Som tidigare anmärkts anser jag att lagtexten inte ger utrymme för tolkningar där lagstiftarens förmodade ändamålssynpunkter blir avgörande för bestämmelsens tillämpning.

Det kan heller inte bortses från att HD, med hänvisningen till att det i motiven framhållits att ett förverkande här är ett medel som är ägnat att öka respekten för gällande regler, velat se detta konstaterande som en antydning om att domstolarna kan tumma på de stränga markeringar som gjorts att regeln endast skulle användas i direkt brottsförebyggande syfte. HD:s hänvisning är för övrigt en smula missvisande. I motiven sägs nämligen att bestämmelsen ”samtidigt” skulle öka respekten för gällande regler. Man får av HD:s formulering lätt intrycket att det varit ett syfte med bestämmelsen att respekten för gällande regler skulle öka fast detta endast setts som en konsekvens av den.

Bedömningen av återfallsrisken var av avgörande betydelse i *NJA 1990 B 8*. M hade den 7 febr 1989 dömts för bl a narkotikabrott, olovlig körning vid 19 tillfällen inom mindre än ett halvår, tillåtande av olovlig körning och hastighetsöverträdelse. TR hade också förordnat om förverkande av två bilar. M väddade i HovR och yrkade att den ena bilen, som använts vid sju av de olovliga körningarna och vid tillåtandet av olovlig körning, inte måtte förklaras förverkad men HovR fastställde TR:s dom den 16 juni 1989. – I HD yrkade M bl a att åklagarens yrkande om förverkande skulle ogillas. – Det framkom att M med början under hösten 1988 och stadigvarande från februari 1989 hade vistats i familjehem. Nu bodde han med sin sambo i egen bostad i närheten av familjehemmet. Han hade fast anställning och var helt fri från det tidigare narkotikaberoendet. Han levde ett normalt, samhällsanpassat liv och hade inte återfallit i brott. Under våren 1990 hade han fått körkortstillstånd och sparade för att kunna skaffa körkort. Han skulle alltså inom kort kunna köra bil lagligt. – HD ansåg att det med hänsyn till det anförda inte längre kunde anses uppenbart att bilen behövde förverkas för att förebygga nya olovliga körningar från M:s sida. Därför lämnade HD yrkandet om förverkande utan bifall.

I *NJA 1990 s 64* hade B i domar den 7 okt och 9 dec 1987 dömts för flera fall av olovlig körning. Den första domen vann laga kraft. Den senare domen överklagades av B men fastställdes av HovR genom dom den 14 april 1988. Yrkande om förverkande av den bil som använts gjordes inte i dessa mål. Särskild talan väcktes härom den 18 dec 1987 och prövades av TR i samband med åtal för olovlig körning med andra bilar. TR förklarade bilen förverkad och HovR fastställde domen. – HD ansåg att de två brottsmålsdomarnas rättskraft omfattade också frågan om förverkande och att åklagarens talan därför inte kunnat tas upp till prövning. Förverkandedomarna undanröjdes därför och HD avvisade åklagarens talan om förverkande av bilen.<sup>169</sup>

Det rådde delade meningar i HD i *NJA 1994 s 703* om en bilstereo med två högtalare som var inmonterade i en bil, som var föremål för förverkande, också skulle omfattas av detta. En majoritet av tre justitieråd ansåg att det bör gälla för egendom som hör till standardutrustningen eller har betydelse för fordonets

<sup>169</sup> HD anför i fallet allmänna synpunkter på förverkande. De behandlas i Straff och andra reaktioner på brott, avsnitten 4.1 och 4.2

funktion men inte – som i fallet – om det är fråga om sådan extra utrustning och andra tillbehör som har anbragts t ex för personlig nytta eller trevnad. – De två dissidenterna menade, att det med hänsyn till syftet med förverkandebestämmelsen kunde synas rimligt att förverkande inte bör omfatta extra utrustning som monterats in, men som inte har någon direkt funktion med anknytning till framförandet, men att övervägande skäl – vilka de nu kan ha varit – talade för motsatsen, om förverkande inte var oskäligt, vilket de ansåg att det inte var i detta avgörande.

Ett flertal hovrättsavgöranden har publicerats i RH. Förutom de nedanstående kan hänvisas till de 29 fallen *RH 1988:144–172*.

*RH 1987:114*: M skulle dömas för bl a fyra fall av olovlig körning som alla bedömdes som grova. Två bilar som M hade fört hade beslagtogs. Åklagaren yrkade att de skulle förverkas. – I dom den 31 juli 1987 noterar TR att M tidigare hade dömts för grov olovlig körning och att han den 9 juni 1987 hade frigivits villkorligt från ett fängelsestraff för bl a grov olovlig körning. Redan kort tid därefter köpte han en bil och gjorde sig skyldig till grov olovlig körning i fyra fall och dessutom till grov värdslöshet i trafik i ett fall. TR fann att det var uppenbart att de två bilarna behövde förverkas för att fortsatt trafikbrottslighet skulle förebyggas. Värderingsintyg visade att bilarna sammanlagt var värda 5 500 kronor. TR ansåg att ett förverkande inte kunde anses oskäligt. – HovR fastställde TR:s dom.

*RH 1988:16*: M skulle dömas för ett fall av kvalificerat rattfylleri begånget den 1 juli 1987 (blodprovet visade 2,49 promille), ett fall av rattfylleri och grov olovlig körning den 7 augusti 1987 (blodprovet visade 3,07 promille och körningen betecknades som synnerligen farlig) samt för ytterligare ett fall av rattfylleri och grov olovlig körning den 8 augusti 1987 (blodalkoholhalt 2,19 promille). En bil hade tagits i beslag. – TR uttalar beträffande frågan om bilen skall förverkas att M visserligen under en dryg månads tid hade hunnit göra sig skyldig till tre kvalificerade rattfyllerier och två grova olovliga körningar samt att lagstiftarens avsikt kan tyckas ha varit att det skulle fordras fler förseelser för att bilen skulle kunna förverkas. TR menar dock att det var uppenbart att M, i den sinnesstämning han var den 7–8 augusti, skulle ha fortsatt att köra bilen hur ofta som helst, om man inte hade tagit ifrån honom den och att lagens krav för förverkande var uppfyllda i detta fall. – Bilens värde hade angivits vara endast 3 000 kronor. M medgav förverkandeyrkandet om han skulle dömas till ansvar för samtliga brott. – På i huvudsak de skäl som TR anfört och med hänvisning till M:s medgivande, bedömde HovR det som uppenbart att ett förverkande behövdes för att förebygga fortsatt trafikbrottslighet från M:s sida. HovR ansåg att det inte var fråga om att betrakta förverkandet som oskäligt. – En ledamot var skiljaktig. Hon menade bl a att det inte fanns tillräckligt stöd för antagandet att det förelåg en överhängande risk för att M skulle återfalla i ny allvarlig trafikbrottslighet. Det var enligt hennes mening därför inte uppenbart att förverkande erfordrades till förebyggande av återfall i liknande brott. Hon ogillade därför åklagarens yrkande om förverkande.

Dissidentens uppfattning i sistnämnda fall förefaller stämma väl överens med vad som anförts i motiven om en restriktiv tillämpning av bestämmelsen, något som i dessa delar understrukits också av HD i det anförda *NJA 1988 s 80*.

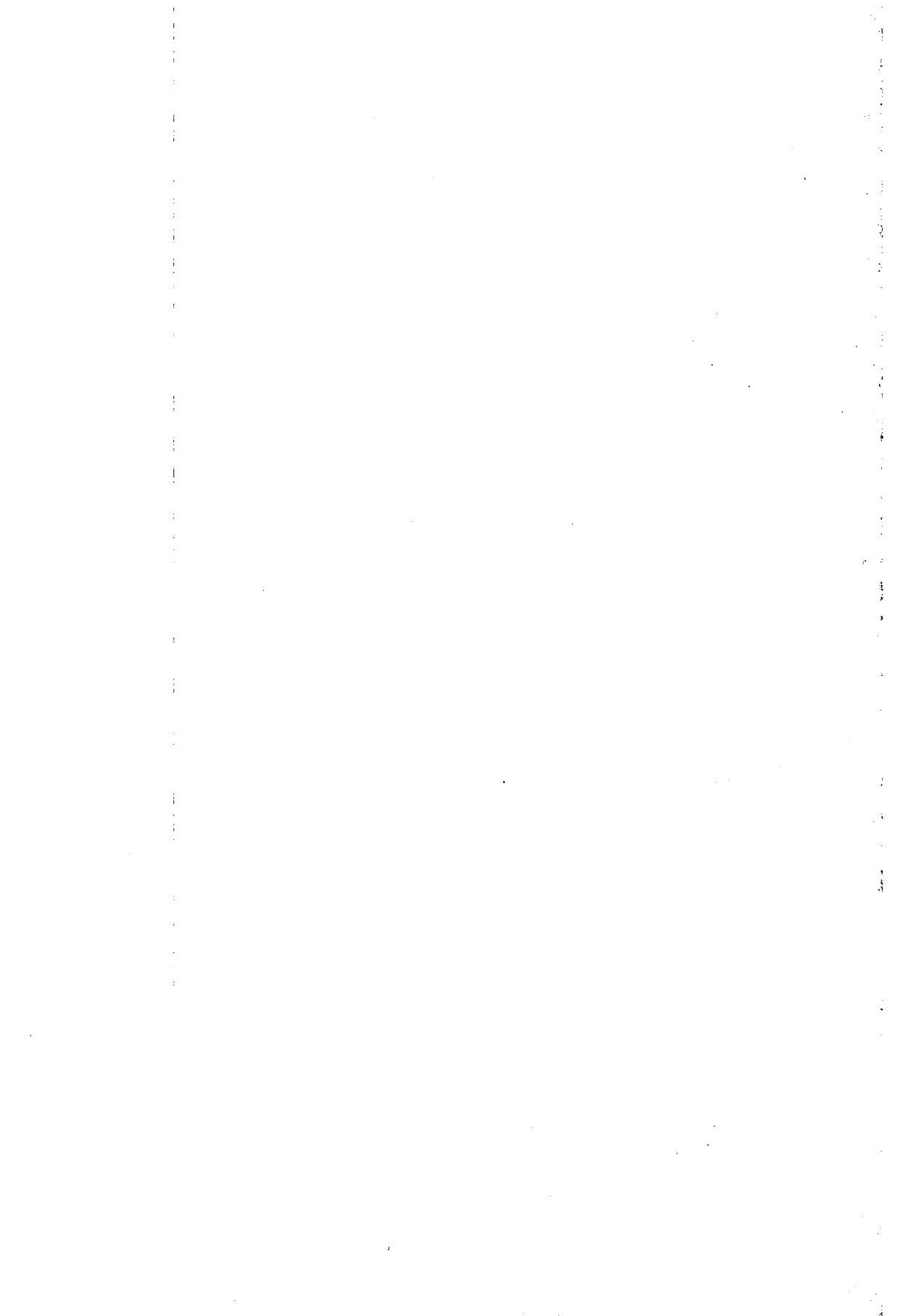
*RH 1988:95*: J-O åtalades för bl a en olovlig körning som hade ägt rum den 14 september 1987. Bilen togs i beslag och åklagaren yrkade att den skulle förklaras förverkad.

Den tilltalade invände mot detta bl a att han några dagar före den olovliga körningen hade bytt bort bilen till en bekant C mot en annan bil. Bilen hade inte överlämnats till C eftersom K först skulle utföra visst reparationsarbete på den. HovR (fyra ledamöter) ansåg att bilen vid tidpunkten för körningen fortfarande tillhörde J-O. Genom att den lämnats kvar i hans besittning och förblivit hos honom tills den togs i beslag kunde C inte anses ha gjort ett mot tredje man giltigt förvärv. Mot bakgrunden av att J-O under tiden juni 1986 – november 1987 vid fem tillfällen hade lagförts för olovlig körning vid tjugotre olika tillfällen bedömdes det som uppenbart att ett förverkande erfordrades för att förebygga nya trafikbrott. Ett förverkande ansågs inte vara oskäligt varför TR:s dom på förverkande fastställdes.

*RH 1989:101:* H, tidigare dömd för olovlig körning, dömdes i TR för 19 sådana brott som begåtts under drygt 8 månader. En Mercedes av 1977 års modell, värderad till 36 000 kronor förverkades. – HovR ansåg att även om värdet skulle vara något högre än det angivna så var det ändå inte så högt att det talade mot ett förverkande. Det hade inte heller framkommit andra omständigheter som gjorde ett sådant oskäligt varför HovR inte fann skäl att ändra TR beslut därvidlag.

Som nämnts i 1.2.7 har HD i *NJA 1982 s 59* gått in på frågan om möjligheten att förverka bilar med stöd av BrB 36:3.

Se också *NJA 1990 s 401* som gäller frågan om brottmålsdoms rättskraft också omfattar förverkande.



# Litteraturförteckning

## Lagsamlingar, betänkanden och riksdagstryck

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

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

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse den 30 maj 1902 till Konungen med förslag till allmänna bestämmelser för automobiltrafik. (Tex 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 om automobiltrafik.

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

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.

AK motion 1909:37 af herr Åkerlund om skrivelse till Kung Maj:t angående skärpta och i öfrigt 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 1961:51 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.

Betänkande med förslag till ändrad lydelse av vissa delar av förordningen om automobiltrafik den 30 juni 1916 m m, avgivet av därtill utsedda sakkunniga. Linköping 1919.



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.

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.

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.

Prop 1928:32 med förslag till lag angående fylleri m m.

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.

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.

ALU utlåtande 1934:35 i anledning av dels Kung Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284) m m dels ock i ämnet väckta motioner.

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.

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.

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.

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.

FLU utlåtande 1941:36 i anledning av dels Kungl Maj:ts proposition med förslag om ändrad lagstiftning angående s k rattfylleri m m, dels ock i ämnet väckta motioner.

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.)

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

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

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 samfärdsel m m.

SOU 1956:55. Skyddslag. Strafflagberedningens slutbetänkande.

Prop 1957:72 med förslag till lag om ändrad lydelse av 4 § 2 mom lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott.

FLU utlåtande 1957:16 i anledning av dels Kungl Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 4 § 2 mom lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott dels ock i ämnet väckta motioner.

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.

Prop 1959:146 med förslag till lag angående ändring i lagen den 22 juni 1939 (nr 314) om villkorlig dom.

FLU utlåtande 1959:25 i anledning av dels Kungl Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändring i lagen 22 juni 1939 (nr 314) om villkorlig dom dels ock i ämnet väckta motioner m m.

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.

FLU utlåtande 1963:41 i anledning av väckta motioner om straff för underlåtenhet att bistå den som befinner sig i fara.

Prop 1963:58 angående övergång till högertrafik.

FK protokoll 1963:21:3.

FK protokoll 1963:33:49.

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.

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

Prop 1968:79 med förslag till lag om ändring i brottsbalken m m.

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.

JuU betänkande 1971:16 i anledning av motion om straffrättsligt ansvar för underlåtenhet att bistå annan person i nödsituation.

Motion 1972:899 om straffrättsligt ansvar för underlåtenhet att bistå annan i nödsituation.

JuU betänkande 1972:18 i anledning av motion om straffrättsligt ansvar för underlåtenhet att bistå annan person i nödsituation.

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

SOU 1972:70 Rätten till ratten, del I.

SOU 1972:71 Rätten till ratten, del II.

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

Prop 1972:99 med förslag till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott m m.

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

Prop 1974:154 med förslag till viss lagstiftning om trafiknykterhetsbrott.

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

Prop 1975/76:162 med förslag till lag om alkoholutandningsprov.

JuU utlåtande 1976/77:15 med anledning av propositionen 1975/76:162 med förslag till lag om alkoholutandningsprov jämte motioner.

Prop 1975/76:155 om vissa körkortsfrågor.

DsK 1976:7 Körkortslag.

Prop 1976/77:113 om körkortslag.

Prop 1977/78:77 om vissa frågor rörande trafik med motorredskap och traktorer.

JuU utlåtande 1977/78:21 med anledning av propositionen 1977/78:77 om vissa frågor rörande trafik med motorredskap och traktorer jämte motion.

Riksdagens skrivelse 1977/78:156.

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

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

Prop 1978/79:212 om ändring i brottsbalken m m.

JuU betänkande 1978/79:38 med anledning av propositionen 1978/79:212 om ändring i brottsbalken m m.

Prop 1979/80:178 om fortsatt körkortsreform.

TU betänkande 1980/81:1 om fortsatt körkortsreform.

SOU 1980:1 Fjorton dagars fängelse.

Prop 1980/81:44 om sänkt minimitid för fängelsestraff.

JuU betänkande 1980/81:1 om påföljder vid trafiknykterhetsbrott.

JuU betänkande 1980/81:32 om sänkt minimitid för fängelsestraff m m.

JuU betänkande 1980/81:33 om anslag till polisväsendet m m.

DsJu 1980:9 Straffmätning.

Prop 1981/82:8 om lag om vård av missbrukare i vissa fall m m.

SOU betänkande 1981/82:22 om lag om vård av missbrukare i vissa fall.

Prop 1981/82:204 om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott m m.

JuU betänkande 1981/82:58 om straffansvar för onykterhet vid förande av tåg m m.

DsJu 1983:6 Trafiknykterhetsbrotten.

Prop 1984/85:21 Trafiknykterhetsbrotten.

Motionerna 1984/85:68–73 (i anledning av prop 1984/85:21).

JuU betänkande 1985/86:6 om trafiknykterhetsbrotten.

JuU betänkande 1985/86:18 om vissa frågor om trafiknykterhetsbrott m m.

DsK 1985:8 Sanktioner i vägtrafiklagstiftningen.

Prop 1985/86:115 om ändring i körkortslagen (1977:477).

TU betänkande 1985/86:27 om ändring i körkortslagen (1977:477).

Prop 1986/87:34 om vissa delegeringsfrågor och regelförenklingar på vägtrafikens område.

Prop 1986/87:81 om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott m m.

Prop 1987/88:120 om ändring i brottsbalken m m (straffmätning och påföljdsval m m.)

SOU 1988:7 Frihet från ansvar

Prop 1988/89:48 om vissa ändrade bestämmelser för motorredskap och traktorer.

TU betänkande 1988/89:TU19. Vissa ändrade bestämmelser om motorredskap och traktorer.

Prop 1988/89:118 om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott m m.

Prop 1989/90:2 om trafiknykterhetsbrotten m m.

JuU betänkande 1989/90:JuU2 Trafiknykterhetsbrotten m m.

SOU 1992:61 Ett reformerat åklagarväsende

Prop 1992/93:28 om ändring i körkortslagen (1977:477).

TU betänkande 1992/93:TU7 Ändrade bestämmelser för traktorer och motorredskap, m m.

Prop 1992/93:189 om ändring i körkortslagen (1977:477).

TU betänkande 1992/93:TU37 Ändring i körkortslagen (1977:477).

Prop 1993/94:44 Grovt rattfylleri m m.

JuU betänkande 1993/94:JuU11 Grovt rattfylleri m m.

Prop 1993/94:130 Ändringar i brottsbalken m m (ansvarsfrihetsgrunder m m)

JuU betänkande 1993/94:JuU27 Ansvarsfrihetsgrunder m m

Prop 1994/95:23 Ett effektivare brottmålsförfarande

JuU betänkande 1994/95:JuU2 Ett effektivare brottmålsförfarande

## Övrig 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.

Cosmo, C-J: Trafikbrott. NU B 1977:25 Straffesystemer i Norden s 208 ff.

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

Ekström, A: Smitning – vad är det. TfSA 1975 s 41.

Erenius, G: Oakksamhet, Stockholm 1971.

– ” – : Något om ”culpatröskeln” i straffrätten. Svensk rätt i omvandling  
1976, s 143 ff.

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.

Hoflund, O: Några ord om 5 § trafikbrottslagen. SvJT 1977 s 321.

– ” – : Vårdslöshet i trafik, Lund 1980 (cit Vårdslöshet i trafik).

– ” – : Påföljd för trafiknykterhetsbrott. En återblick. JT nr 1/1992–93  
s 1–43.

– ” – : Straff och andra reaktioner på brott, Stockholm 1993.

Jareborg, N: Handling och uppsåt, Stockholm 1969.

– ” – : Två sorters culpa NTfK 1977 s 219 ff.

– ” – : Brotten, första häftet, Lund 1979.

Justitieombudsmannens ämbetsberättelser 1939 och 1964.

Klackenberg, H: Gunnar Fredrikson. Vägtrafikförordningen m m 2:a uppl  
Sthlm 1961. Recension i SvJT 1962 s 387.

Klette, H: Trafiknykterhetsbrotten, 1975.

– ” – : Påföljdsvalet vid grovt rattfylleri. Festskrift till Ulla Jacobsson.

Lindquist, U: Rattfylleri. Påföljdspraxis i rattfyllerimål, Uddevalla 1979.

– ” – : Påföljd för rattfylleri, Göteborg i maj 1985.



- Mannerfelt, N, Cosmo, C-J: Ordningsbot Parkeringsbot, 1967.
- Militieombudsmannens ämbetsberättelser 1945 och 1956.
- Norberg, F: Något om olovlig körning. SvJT 1962 s 229.
- Persson, B: Förande av motorfordon enligt svensk praxis ang rattfylleri. Nordisk Tidskrift för Strafferet, 1948 s 274.
- 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 trafikonykterhetsbrott.
- Riksåklagaren: Överträdelse i trafiken. Förslag till avkriminalisering och andra förändringar i trafiklagstiftningen, mars 1984.
- Riksåklagaren: Skrivelse 1985-06-26 till samtliga åklagarmyndigheter och utstationerade åklagare angående påföljd för rattfylleri.
- Rosén, K E: Om straffmätning i trafikmål och vissa andra bötesmål. SvJT 1961 s 303.
- ” – : Några frågor kring olovlig körning. SvJT 1964 s 640 ff.
- ” – : Om straffmätning i trafikmål, SvJT 1971 s 486.
- Sidenblad, K: Om straffmätning i trafikmål, SvJT 1971 s 659.
- Solarz, A: Framförande av motorfordon under påverkan av ”annat berusningsmedel än alkohol”. SvJT 1978 s 679 ff.
- Strahl, I: Allmän straffrätt i vad angår brotten, 1976.
- ” – : Svensk rättspraxis, Straffrätt 1953–1974. SvJT 1960, 1964, 1967, 1970 och 1976.
- ” – : Till frågan om rättsvillfarelses betydelse i straffrätten, SvJT 1962 s 175.
- Thelin, K: Grundlagen och blodprovet – prov utan värde? SvJT 1987 s 129 ff.
- Thornstedt, H: Om företagarsvar, 1948.
- ” – : Några frågor rörande medverkan till rattfylleri, SvJT 1954 s 148.
- ” – : 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.

# Omnämnda rättsfall fördelade efter paragraf i TBL

## 1 §

### NJA

|            |            |
|------------|------------|
| 1934 s 616 | 37         |
| 1935 s 354 | 38         |
| 1935 s 506 | 38         |
| 1936 s 69  | 37         |
| 1950 C 53  | 38         |
| 1956 s 293 | 47         |
| 1957 s 513 | 46         |
| 1958 s 39  | 37         |
| 1959 s 63  | 52         |
| 1961 s 352 | 37         |
| 1967 s 211 | 39, 60, 80 |
| 1968 s 145 | 40         |
| 1968 s 581 | 38         |
| 1973 B 11  | 37         |
| 1975 s 594 | 48         |
| 1978 s 251 | 49         |
| 1978 s 458 | 37         |
| 1985 s 757 | 48         |
| 1989 s 552 | 38, 44     |
| 1990 s 319 | 42, 103    |
| 1992 s 653 | 48, 77, 92 |

### SvJT

|                 |            |
|-----------------|------------|
| 1932 rf s 78    | 36         |
| 1956 rf s 24    | 37         |
| 1957 rf s 14    | 40, 67, 78 |
| 1962 rf s 65    | 46, 49     |
| 1963 rf s 59    | 42, 101    |
| 1964 rf s 62    | 50         |
| 1968 rf s 33 I  | 37         |
| 1968 rf s 33 II | 37         |
| 1972 rf s 4     | 38         |
| 1974 rf s 33    | 37         |

## RH

|          |            |
|----------|------------|
| 5:80     | 50         |
| 46:80    | 40         |
| 53:81    | 40, 67, 78 |
| 99:82    | 40         |
| 114:82   | 40, 106    |
| 1988:23  | 51         |
| 1988:140 | 51         |
| 1989:108 | 37         |
| 1990:7   | 43         |
| 1990:10  | 34         |
| 1991:11  | 43         |
| 1991:90  | 43, 77     |
| 1991:115 | 50         |
| 1992:6   | 43         |
| 1992:47  | 49         |
| 1993:98  | 52         |
| 1994:9   | 52         |
| 1994:78  | 46         |

## FFR

|            |    |
|------------|----|
| 1957 s 340 | 51 |
| 1958 s 388 | 50 |
| 1959 s 260 | 51 |
| 1962 s 359 | 52 |
| 1964 s 226 | 52 |

## 2 §

### NJA

|            |    |
|------------|----|
| 1960 s 283 | 54 |
|------------|----|

Göteborgs  
tingsrätt avd  
6:5, domar nr  
DB 595 den 7  
maj 1992 och nr  
DB 928 den 27  
augusti 1992. 54

### 3 §

#### NJA

|            |            |
|------------|------------|
| 1962 s 525 | 62         |
| 1967 s 211 | 39, 60, 80 |
| 1970 s 240 | 60, 80     |
| 1972 s 424 | 67         |
| 1978 s 725 | 60, 64–66  |
| 1982 s 193 | 60         |
| 1986 s 392 | 60, 61, 66 |
| 1986 s 525 | 61         |
| 1987 B 13  | 61         |
| 1993 s 157 | 61         |

#### SvJT

|              |            |
|--------------|------------|
| 1954 rf s 14 | 67         |
| 1955 rf s 13 | 67         |
| 1955 rf s 48 | 67         |
| 1957 rf s 14 | 40, 67, 78 |
| 1961 rf s 11 | 64         |
| 1961 rf s 41 | 67         |
| 1963 rf s 83 | 67         |
| 1964 rf s 86 | 67         |
| 1965 rf s 27 | 64, 67     |
| 1971 rf s 37 | 67         |
| 1976 rf s 38 | 67         |

#### RH

|         |            |
|---------|------------|
| 21:80   | 57         |
| 31:80   | 66         |
| 53:81   | 40, 67, 78 |
| 81:81   | 61         |
| 64:82   | 66         |
| 23:83   | 64, 79     |
| 100:84  | 64         |
| 1988:87 | 66, 82     |
| 1990:69 | 61         |
| 1993:33 | 61         |
| 1993:80 | 61         |

### 4 § och 4a §

#### NJA

|                 |            |
|-----------------|------------|
| 1947 s 321      | 78         |
| 1947 s 323      | 78         |
| 1949 s 689      | 78, 81     |
| 1953 s 309      | 78         |
| 1953 B 13       | 78         |
| 1956 s 66       | 81, 107    |
| 1961 B 33       | 81         |
| 1967 s 211      | 39, 60, 80 |
| 1970 s 240      | 60, 80     |
| 1972 s 60       | 89, 93     |
| 1977 s 614      | 86         |
| 1981 s 308      | 83, 86, 89 |
| 1981 B 6        | 84         |
| 1981 B 10       | 84         |
| 1982 s 114      | 72         |
| 1982 s 350 I–IV | 91, 92     |
| 1983 s 425      | 85         |
| 1984 s 415      | 96         |
| 1984 s 447      | 89, 93     |
| 1984 s 637      | 70         |
| 1984 s 928      | 85         |
| 1985 s 258      | 93         |
| 1985 s 496      | 79, 81     |
| 1985 s 570      | 86, 94     |
| 1986 s 489      | 69         |
| 1987 s 175      | 97         |
| 1987 B 1        | 94         |
| 1987 B 7        | 86, 94     |
| 1989 s 688      | 95         |
| 1990 B3         | 95         |
| 1991 s 77 II    | 75         |
| 1991 s 359      | 89         |
| 1991 s 379      | 89         |
| 1992 s 653      | 48, 77, 92 |
| 1993 s 718      | 75, 76     |
| 1994 s 102      | 75, 90, 97 |
| 1994 s 106      | 97         |
| 1994 s 624      | 78         |
| 1995 s 232      | 87         |

**SvJT**

|              |            |
|--------------|------------|
| 1951 s 342   | 78, 81     |
| 1954 rf s 71 | 78         |
| 1957 rf s 14 | 40, 67, 78 |
| 1959 rf s 9  | 78         |
| 1965 rf s 72 | 81         |
| 1966 rf s 22 | 81         |
| 1968 rf s 12 | 81         |
| 1970 rf s 81 | 81         |
| 1974 rf s 24 | 80         |

**RH**

|          |            |
|----------|------------|
| 3:80     | 86         |
| 19:80    | 86         |
| 53:81    | 40, 67, 78 |
| 89:81    | 84         |
| 118:81   | 84         |
| 125:81   | 92         |
| 176:81   | 81         |
| 191:81   | 84         |
| 31:82    | 92         |
| 35:82    | 92         |
| 82:82    | 92         |
| 101:82   | 92         |
| 112:82   | 92         |
| 23:83    | 64, 79     |
| 87:83    | 92         |
| 107:85   | 92         |
| 1987:141 | 97         |
| 1988:29  | 94         |
| 1988:42  | 92         |
| 1988:87  | 66, 82     |
| 1988:117 | 71         |
| 1989:6   | 97         |
| 1989:16  | 89         |
| 1989:22  | 85         |
| 1989:30  | 94         |
| 1989:90  | 87         |
| 1991:41  | 80         |
| 1991:90  | 43, 77     |
| 1992:3   | 86         |
| 1992:94  | 89         |
| 1993:25  | 97         |

|          |    |
|----------|----|
| 1993:51  | 97 |
| 1993:95  | 97 |
| 1993:146 | 97 |
| 1994:82  | 97 |
| 1994:117 | 86 |

**5 §**

**NJA**

|             |                    |
|-------------|--------------------|
| 1936 s 203  | 100, 109           |
| 1939 s 520  | 107                |
| 1953 s 664  | 115                |
| 1955 s 549  | 115                |
| 1956 s 66   | 81, 107            |
| 1973 s 161  | 115                |
| 1974 s 115  | 108, 110, 112, 114 |
| 1975 s 498  | 112, 116           |
| 1976 s 6    | 105, 106           |
| 1977 s 412  | 105–107            |
| 1980 s 681  | 108, 110, 114, 115 |
| 1981 s 1169 | 103, 113, 115      |
| 1981 B 8    | 105                |
| 1984 s 659  | 101, 106           |
| 1985 B 3    | 101, 106           |
| 1988 s 444  | 102, 107, 115      |
| 1990 s 319  | 42, 103            |

**SvJT**

|                 |               |
|-----------------|---------------|
| 1936 rf s 40    | 116           |
| 1947 rf s 29    | 116           |
| 1959 rf s 7     | 100, 110, 115 |
| 1960 rf s 6     | 115           |
| 1963 rf s 59    | 101           |
| 1963 rf s 65    | 110, 115      |
| 1964 rf s 36    | 101, 107      |
| 1964 rf s 56 II | 110           |
| 1965 rf s 19    | 107           |
| 1967 rf s 22    | 107           |
| 1968 rf s 68    | 103           |
| 1969 rf s 67    | 110           |
| 1974 rf s 49 I  | 115           |
| 1974 rf s 49 II | 110, 115, 116 |
| 1975 rf s 31    | 115           |

**RH**

|          |          |
|----------|----------|
| 114:80   | 106      |
| 152:81   | 102, 113 |
| 110:82   | 103      |
| 144:83   | 105      |
| 117:85   | 114      |
| 1991:106 | 102      |

HD:s beslut den 19 mars  
1975 nr SB 418 101

Allmänna reklamationsnämndens beslut  
1979-03-26  
Dnr 78/R 5301 104, 116

**7 §**

**NJA**

|            |          |
|------------|----------|
| 1982 s 59  | 29, 123  |
| 1988 s 80  | 119, 122 |
| 1990 s 64  | 121, 123 |
| 1990 s 401 | 123      |
| 1990 B 8   | 121      |
| 1994 s 703 | 103      |

**RH**

|              |     |
|--------------|-----|
| 42:81        | 29  |
| 1987:114     | 122 |
| 1988:16      | 122 |
| 1988:95      | 122 |
| 1988:144–172 | 122 |
| 1989:101     | 123 |









# trafik brotts lagen

Detta standardverk ges nu ut i sin sjätte upplaga. Det innehåller inte bara en utförlig kommentar utan också ett kortfattat men belysande historiskt avsnitt.

Bland de nyheter som presenteras i denna sjätte upplaga, märks särskilt de ändringar i trafikbrottslagen och brottsbalken som har skett efter det att förra upplagan utkom. Ett flertal avgöranden från praxis har också tillkommit.

*Olle Hoflund*, som avled 1995, utgav ett flertal verk inom bl.a. straffrättens område och var tidigare professor i straffrätt vid Stockholms universitet.

ISBN 91-7598-722-8

