

MAGNUS ULVÄNG

.....

CULPA I TRAFIKEN

.....

REFLEKTIONER KRING SEX
STRAFFRÄTTSLIGA FALL



IUSTUS FÖRLAG

JURIDISKA BIBLIOTEKET
VID UPPSALA UNIVERSITET

345 SWE

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

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

Sammanfattningsvis innebär licensen följande:

Tillstånd för användaren att:

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

Villkoren för tillståndet är:

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

Se även information på

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

Magnus Ulväng

Culpa i trafiken

Reflektioner kring sex straffrättsliga fall



 **IUSTUS FÖRLAG**
Juridiska Föreningen i Uppsala



© Författaren och Iustus Förlag AB, Uppsala 1998

ISBN: 91-7678-388-X

Tryck: Idé Tryck, Uppsala 1998

Adress till förlaget: Östra Ågatan 9, 753 22 Uppsala, telefon 018-693091

Förord

Jag har sedan mer än tjugo år arbetat utifrån ett brottsbegrepp som ger oaktksamhet en dubbelroll, dels såsom ett rättsstridighetsrekvisit (för både uppsåts- och oaktssamhetsbrott, även om den praktiska betydelsen är störst för oaktssamhetsbrott), dels som ett med uppsåt sidoställt rekvisit för personligt ansvar (skuld). Jag vill särskilt hänvisa till "Straffrättens ansvarslära" (1994) s. 29-72 och 211-226.

Kvantitativt förövas brott, och i synnerhet oaktssamhetsbrott, huvudsakligen av bilförare och andra vägtrafikanter. Det är därför av särskilt intresse att utreda hur det antydda brottsbegreppet fungerar vid bedömning av trafikolyckor och andra farliga situationer i trafiken.

I sitt examensarbete har Magnus Ulväng framlagt en undersökning rörande ett litet antal viktiga rättsfall från Högsta domstolen varvid utgångspunkten för undersökningen har varit att använda distinktionen mellan gärningsculpa och personlig culpa som analysinstrument. Föreliggande framställning är en något bearbetad och avsevärt förkortad version av examensarbetet. Jag har funnit den vara av sådant värde att den bör göras tillgänglig för en bredare krets av straffrättsligt intresserade jurister.

Nils Jareborg

Innehållsförteckning

Förord	5
Förkortningar	8
1 Inledning	9
2 NJA 1974 s. 562 I	12
2.1 Inledning	12
2.2 Gärningsculpa	18
2.2.1 Otillåtet risktagande	18
2.2.2 Förtroendegrundsatsen	21
2.2.3 Relevansbedömningen	25
2.3 Personlig culpa	27
2.3.1 Relationen mellan gärningsculpa och omedveten oaktsamhet	27
2.3.2 Bedömningen av personlig culpa i fallet	30
2.4 Utvärdering och slutsatser	32
3 NJA 1968 s. 217	34
3.1 Inledning	34
3.2 Gärningsculpa	36
3.2.1 Otillåtet risktagande	36
3.2.2 Relevansbedömningen	39
3.2.3 Intresseavvägning	43
3.2.4 Normativ bedömning eller jämförelseoperation?	45
3.3 Personlig culpa	47
3.4 Utvärdering och slutsatser	51
4 NJA 1978 s. 251	55
4.1 Inledning	55
4.2 Gärningsculpa	57
4.3 Personlig culpa	62
4.3.1 Skuldform	62
4.3.2 HD:s bedömning av den personliga culpan	64
4.4 Utvärdering och slutsatser	67

5	NJA 1982 s. 714	70
5.1	Inledning	70
5.2	Gärningsculpa	71
5.3	Personlig culpa	74
5.4	Utvärdering och slutsatser	77
6	NJA 1977 s. 468	79
6.1	Inledning	79
6.2	Gärningsculpa	80
6.2.1	Otillåtet risktagande	80
6.2.2	Relevansbedömningen	85
6.3	Personlig culpa	85
6.4	Utvärdering och slutsatser	88
7	NJA 1987 s. 187	91
7.1	Inledning	91
7.2	Gärningsculpa	93
7.2.1	Kravet på gärningskontroll	93
7.2.2	Otillåtet risktagande. Skede (i)	95
7.2.3	Otillåtet risktagande. Skede (ii)	97
7.2.4	Relevansbedömningen	98
7.3	Personlig culpa	103
7.4	Utvärdering och slutsatser	106
8	Avslutning	108
8.1	Gärningsculpa	108
8.1.1	Otillåtet risktagande	108
8.1.2	Risk- och farebedömningar	110
8.1.3	Relevansbedömningar	110
8.2	Personlig culpa	111
8.3	Relationen mellan gärningsculpa och personlig culpa	114
8.4	Finns det anledning att skilja mellan två sorters culpa?	118
	Litteratur	120

Förkortningar

A (B,C)	viss person
BrB	Brottsbalken (1962:700)
HD	Högsta domstolen
HovR	hovrätten
KH	kontrollerad handling
NJA	Nytt Juridiskt Arkiv, avd. I
NTfK	Nordisk Tidsskrift for Kriminalvidenskab
OF	okontrollerad följd
p	visst påstående
Prop.	Kungl. Majt:s eller regeringens proposition
RÅ	Riksåklagaren
s.	sida
SH	säkerhetsåtgärder (skyddsåtgärder, säkerhetsåtgärder och andra försiktighetsmått)
SOU	Statens offentliga utredningar
SvJT	Svensk Juristtidning
TBL	Trafikbrottslagen (Lag 1951:649 om straff för vissa trafikbrott)
TR	tingsrätten
VTF	Vägtrafikkungörelsen 1951:648
VTK	Vägtrafikkungörelsen 1972:603

1 Inledning

Oaktsamhet och liknande uttryck, i juristspråket gärna översatta till det latinska ordet culpa, är uttryck, vars innebörd är skäligen obestämd och som inte närmare förklaras i lagen.

IVAR STRAHL

Ivar Strahl lyckades med ovanstående citat ge en träffande karakteristik av culpabegreppet.¹ Ordet culpa används inte i svensk lagtext och det förekommer inte heller i domspråket. Slår man upp culpa i en ordbok framgår det att det är en latinsk term för *oaktsamhet*, och de flesta jurister har förmodligen någon uppfattning om vad som avses med detta begrepp.² Ändå är det anmärkningsvärt hur olika ämnet behandlas i samtida litteratur. I Brottsbalkens systematik framträder culpabrott som en motsvarighet till dolusbrott. Uppdelningen av brotten i dolus- och culpaklasser görs utifrån det s.k. subjektiva rekviritet i brottsbegreppet och distinktionen görs utifrån gärningsmannens insikt vid tillfället för gärningen.³ Brott som begåtts med *uppsåt* tillhör den förra klassen, medan brott som begåtts av *oaktsamhet* tillhör den senare. Detta är naturligtvis en möjlig utgångspunkt vid en straffrättslig diskussion av oaktsamhet. Men termen culpa förekommer även som beteckning för ett mer objektiva rekvirit, där med culpa avses ett rättsstridighetsrekvirit som skall utmynna i att visa att gärningen är oaktsam. Oaktsamhet framträder då i betydelsen *brist på erforderlig aktsamhet*.

Någon samstämmighet i doktrinen är synnerligen svår att påvisa. I flera allmänna läroböcker berörs culpabegreppet ytterst kortfattat

¹ Strahl, Allmän straffrätt i vad angår brotten s. 17.

² Synonymt med oaktsamhet används ibland uttrycken *ovarsamhet*, *oförsiktighet*, *vårdslöshet* och när en underlåtenhet är oaktsam talar man om *försummelse*. Om någon av oaktsamhet orsakat en följd talar man om *vållande*. Se bl.a. Jareborg, Brotten I s. 225, Erenius, Oaktsamhet s. 25 f. och Hellner, Skadeståndsrätt s. 88 ff.

³ Jareborg har på ett övertygande sätt argumenterat för att distinktionen mellan brottets olika sidor med hjälp av begreppsparet objektiv/subjektiv, är missvisande. Se närmare Jareborg, Handling och uppsåt s. 350 ff.

och då huvudsakligen som en motsvarighet till *dolus*.⁴ Gillis Erenius lade 1971 fram en avhandling betitlad "Oaktsamhet", där ämnet behandlas med utgångspunkt i hur domstolar bedömer olika brott med oaktsamhetsrekvisit. Avhandlingen har ett betonat funktionellt synsätt och av undersökningens avgränsning framgår att avhandlingen *inte* behandlar den subjektiva sidan av oaktsamhetsbegreppet.⁵ Oaktsamhet får hos Erenius därmed ett utpräglat objektivt utseende. Framförallt rörande uppfattningen om vad som konstituerar oaktsamhet i praxis är begreppsförvirringen påtaglig. I många domskäl framstår oaktsamhet som ett renodlat objektivt rekvisit, vilket står i bjärt kontrast till BrB:s utgångspunkt att culpa är en motsvarighet till *dolus*.

En betydande klarhet rörande strukturen på oaktsamhetsbedömningen har uppnåtts i och med Nils Jareborgs arbeten på området.⁶ I uppsatsen "Två sorters culpa" framgår att culpabegreppet egentligen inte är så dunkelt som det kan framstå i annan litteratur, utan snarare dubbelt.⁷ Jareborg är den som tydligast uppmärksammat culpabegreppets dubbelbottnade natur i straffrätten, där man med culpa ibland avser att "*en gärning inte är tillåten*" och ibland att "*gärningsmannen inte är ursäktad*" från ansvar för en otillåten gärning. Trots det faktum att Jareborgs culpabegrepp bringar klarhet på området, vill jag driva som en grundläggande tes att en culpabedömning är en mycket komplicerad process som fordrar en rad värderande ställningstaganden och följaktligen måste tas på stort allvar.

Undersökningen i denna framställning baseras på en analys av sex rättsfall, vilka alla berör oaktsamhet i samband med trafikbrott. Urvalet har skett ur den flora av rättsfall som behandlar brotten *vållande till annans död* (BrB 3:7) och/eller *vårdslöshet i trafik* (TBL 1 §).⁸ Det enda möjliga tillvägagångssättet för att analysera en serie

⁴ Se t.ex. Agge & Thornstedt, Straffrättens allmänna del s. 119 ff., Wennberg, Introduktion till Straffrätten s. 30 f. och Brinck, m.fl., Straffrätt s. 56.

⁵ I Criminal negligence and individuality utvecklar Erenius dock sin ståndpunkt angående oaktsamhetsbrottens subjektiva sida, men faktum kvarstår att han berör denna del ytterst sparsamt.

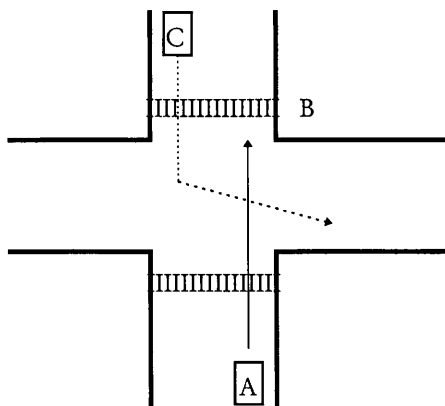
⁶ En mycket genomgripande och heltäckande, men inte lika systematisk, beskrivning av oaktsamhetsbegreppet återfinns även hos Strahl i Allmän straffrätt i vad angår brotten. Se särskilt kap. 3, 5-6, och 9-10.

⁷ Jareborg, Två sorters culpa i NTfK 1977 s. 219-248.

⁸ Dessa har i doktrinen ansetts lämpliga för att studera samspelet mellan gärningsculpa och personlig culpa. Jareborg, Straffrättens ansvarslära s. 218.

rättsfall mot en befintlig teori om culpa, är att använda teorin som utgångspunkt för undersökningen och därefter jämföra om domstolarnas argumentation är förenlig med denna. Det omvända skulle leda till orimliga resultat genom att det förutsätter att man – utifrån varje rättsfall – kan utläsa att domstolarna alltid använder sig av *ett* utarbetat culpabegrepp som tillämpas på de specifika omständigheterna i fallet. Att betrakta domskäl som uttryck för ett koherent culpabegrepp är enligt mitt förmenande en anomali. Min metod kommer därför att vara att ställa upp den av Jareborg använda begreppsbildningen och systematiken, med en uppdelning i *gärningsculpa* och *personlig culpa*, för att därefter, genom att belysa omständigheterna i respektive fall, undersöka om domstolen använder sig av en diskussion som går att föra in under respektive moment i culpabedömningen. I denna utvärdering ges också möjlighet att – om än parentetiskt – beröra divergerande uppfattningar kring de underliggande elementen i begreppssystematiken. För att underlätta läsningen kommer framställningen ha en likartad struktur för varje undersökningsobjekt.

Man darf nur alt werden, um milder
zu sein; ich sehe keinen Fehler,
den ich nicht auch begangen hätte.
GOETHE



2.1 Inledning

Antag att en person kör sin bil ut i en korsning och missuppfattar en gående kvinnas beteende vid ett övergångsställe, med följden att han kör på henne. Kvinnan avlider till följd av skadorna, och frågan är nu om någon kan anses vara ansvarig för olyckan. Situationen är förmodligen inte ovanlig i trafiken. En liten felbedömning resulterar i en ödesdiger olycka med dödlig utgång. Bilföraren har genom att handla – eller att underlåta att handla – på ett visst sätt orsakat att han tappat kontroll över ett händelseförlopp, vilket i sin tur fått till följd att en skada uppstått. Olyckan är ett faktum, men innebär detta att han därmed också blir ansvarig för den uppkomna skadan? Ansvarsgrunden kan hämtas ur olika rättsområden, t.ex. skadeståndsrätten och straffrätten.

För att ansvaret skall vara straffrättsligt relevant fordras först och främst att gärningen är kriminaliserad och att personens handlande uppfyller rekvisiten i den aktuella brottsbeskrivningen. I det ovan skisserade fallet aktualiseras kanske främst *vållande till annans död*. Av brottsbeskrivningen framgår att bilföraren vid ovan nämnda brott skall ha *orsakat* en annan människas död genom *oaktsamhet*, men i övrigt framgår inte hur dessa rekvisit skall bedömas. Att bilföraren (i vid mening) orsakat kvinnans död genom att köra på henne torde vara ofrånkomligt. Om han inte hade befunnit sig i denna korsning vid tidpunkten för olyckan, skulle olyckan aldrig ha inträffat. Men denna elementära beskrivning av händelseförloppet räcker emellertid inte för att fälla någon till ansvar.

Det är i denna situation en culpabedömning måste genomföras. En straffrättslig culpabedömning måste analysera händelseförloppet mer noggrant för att man skall kunna avgöra om bilförarens handlande är oaktsamt på ett sådant sätt att det faller inom det straffbara området. För att händelseförloppet skall kunna bearbetas och närmare analyseras måste den skisserade situationen inledningsvis operationaliseras. Detta sker genom att vi bryter ned händelseförloppet i:

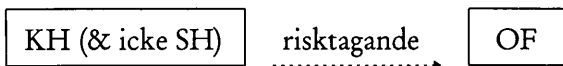
- (1) *en kontrollerad handling*,
- (2) *en orsaksrelation och*
- (3) *en okontrollerad följd*.

För att gärningsmannen skall kunna fällas till ansvar krävs att domstolen kan beskriva handlingen som *oaktsam*, att orsaksrelationen mellan handlingen och följden är *relevant* samt att gärningsmannen kan tillskrivas en *culpös insikt* vid tillfället för gärningen.⁹ Gärningsmannens insikter hör till bedömningen av personlig culpa och lämnas tillsvidare därhän. Utgångspunkten för alla resonemang kring frågan om brott har förövats är att fastställa om kravet på *gärningsculpa* är uppfyllt. Med *gärningsculpa* avses att *gärningen i sig* är oaktsam och med ett culparesonemang avser man att utröna huruvida gärningen som sådan innebär ett culpöst orsakande av en icke önskad följd (t.ex. skada eller fara), utan att därvid ta ställning till om den handlande också kan klandras för gärningen. Visar det sig att gärningen inte är oaktsam, spelar gärningsmannens insikter ingen

⁹ Se bl.a. Jareborg, Straffrättens ansvarslära s. 38 och Jareborg, Två sorters culpa s. 222 ff.

straffrättsligt relevant roll och således behövs ingen utredning om personen ådagalagt personlig culpa.

Vid bedömningen av om kraven för gärningsculpa är uppfyllda måste avgöras om en önskad följd har orsakats av en oaktsam gärning. Det krävs att gärningsmannen genom att utföra en kontrollerad gärning – eventuellt i kombination med en försummelse att utföra tillräckliga säkerhetsåtgärder – har skapat och/eller förverkligat en risk för fara eller skada. Den kontrollerade handlingen kan beskrivas enligt modellen:¹⁰



För att gärningsculpa skall föreligga måste man följaktligen kunna påvisa, dels att A:s kontrollerade gärning var *oaktsam*, dels att denna oaktsamhet var *relevant* för den önskade följden. Kravet på att premisserna för gärningsculpa är uppfyllda är en absolut förutsättning både vad gäller dolusbrott och culpabrott.¹¹

För att beteckna en gärning som *oaktsam* måste domstolen vara övertygad om att gärningen innefattar ett *otillåtet risktagande*, vilket innebär att gärningen innefattar risker som ett samhälle inte accepterar i förhållande till en önskad följd. Elementära exempel på risktaganden som saknar social acceptans är att avfira ett skjutvapen i riktning mot människor eller att framföra ett fordon på fel sida av vägen. Det är tämligen enkelt att påvisa de risker – eller de följder – som är förbundna med dylika beteenden. Men vad händer om risktagandet består i att göra en omkörning eller i att framföra sitt fordon på en viss plats under särskilda omständigheter, t.ex. mörker, dåligt väglag eller nedsatt sikt? I ett modernt samhälle företas ständigt risktaganden av detta slag av människor i olika situationer – inte minst i trafiken. Många av dessa risktaganden kan ofta leda till en

¹⁰ Med KH förstås *kontrollerad handling*, SH avser *säkerhetshandlingar* (säkerhetsåtgärder, skyddsåtgärder, försiktighetsåtgärder, etc.) och med OF menas en *okontrollerad följd*. Se närmare Jareborg, Straffrättens ansvarslära s. 34 och Jareborg, Två sorters culpa s. 230 ff.

¹¹ Att gärningen beskrivs som *oaktsam* även vid dolusbrott kan vid en första anblick verka förvirrande. Terminologin blir förstälilig om man uppmärksammar distinktionen mellan gärningsculpa och personlig culpa. Det framgår då med önskvärd tydlighet att det är *gärningen* som bedöms som oaktasam, och i denna del av culpabedömningen måste man bortse från gärningsmannens eventuella insikter. En gärning är alltså *oaktsam* i förhållande till en viss följd, trots att gärningsmannen avsett att skapa just denna följd (*uppsåt*). Se Jareborg, Objective Ascription of Criminal Harm s. 445.

risk för skada. Är det då möjligt, eller ens önskvärt, att alla dessa risktaganden skall bedömas som otillåtna? Om så inte är fallet, hur vet man när ett risktagande är otillåtet respektive tillåtet? Det krävs en referensram för att kunna avgöra vilka typer av risker som samhället godtar och vilka risker som inte godtas.

Den systematiska utgångspunkten är att en handling är oaktsam om den innebär *en risk* för att en oönskad följd skall inträffa, och risken är av sådan beskaffenhet att det finns *goda skäl att avstå* från handlingen (man bör avstå) om man vill undvika den oönskade följden.¹² Inom många områden kommer man att finna att det är synnerligen svårt att avgöra vilka risktaganden som inte är godtagbara och vilka som skall betraktas som socialt adekvata. Detta tillhör onekligen de svåraste bedömningarna inom straffrätten. Risktagandet måste ställas i relation till hur allvarlig risken är och hur sannolikt det är att en följd inträffar. I dessa situationer torde domstolarna inte sällan tvingas att göra en avvägning mellan olika intressen. Det vill säga, en prövning av vilka skäl som talar för att ett beteende skall uppfattas som otillåtet och vilka skäl som talar för att handlingen skall anses godtagbart i ett samhälle. Många gånger når domstolarna slutsatsen att vissa handlingar måste få bedrivas trots att de innefattar risker som annars skulle anses som oacceptabla, enär denna verksamhet anses socialt nyttig och önskvärd. Avvägningen sker mellan intresset av att en viss verksamhet bedrivs och intresset av att risker/skador undviks. Det behövs knappast sägas att dessa intresseavvägningar är resultatet av olika normativa överväganden och att dessa värderingar ständigt skiftar allteftersom tiden går och samhället förändras. Huruvida en gärning anses godtagbar, eller inte, är ofta betingat av i vilken utsträckning gärningsmannen vidtagit tillräckliga försiktighetsåtgärder.¹³

I många situationer är det svårt att beskriva endast gärningen som oaktsam. Ofta – framför allt vid trafikbrott – är den oaktsamma gärningen förbunden med en underlåtenhet. Det vill säga, vad som gör gärningen till ett otillåtet risktagande är att den utförs utan att tillräckliga skyddsåtgärder utförs i anslutning till gärningen.¹⁴ Riskta-

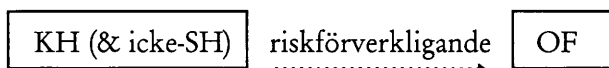
¹² Jareborg, Straffrättens ansvarslära s. 44 och Jareborg, Två sorters culpa s. 224.

¹³ Jareborg, Straffrättens ansvarslära s. 44 och s. 56.

¹⁴ Denna försummelse att vidta tillräckliga försiktighetsåtgärder eller skyddsåtgärder skall inte blandas ihop med försummelse att utföra kontroller i form av att visa tillräcklig uppmärksamhet.

gandet består då av en *gärning i kombination med en försummelse*. Tänkbara exempel på försummelse är att inte företa bromsberedskap, sänka hastigheten eller blända av från helljus till halvljus. Att framföra sitt fordon på en viss tid och plats kan innebära ett icke acceptabelt (otillåtet) risktagande beroende på om dessa försiktighetsåtgärder vidtagits eller inte. Det bör dock för tydlighetens skull understrykas att gärningen därmed inte – ur rättsdogmatisk synvinkel – betraktas som ett underlåtenhetsbrott. Om denna modifiering av gärningsbegreppet accepteras blir det lättare att förklara varför många gärningar i biltrafiken i vissa fall ses som tillåtna risker medan andra uppfattas som otillåtna. Svaret blir ofta avhängigt huruvida gärningsmannen utfört säkerhetskontroller och vidtagit tillräckliga försiktighetsåtgärder.

Nästa led i bedömningen av huruvida förutsättningarna för gärningsculpa är uppfyllda ligger i att besvara frågan om den inträffade följden är relevant för det otillåtna risktagandet. Att följden är culpös är inte av intresse, utan vad som efterfrågas är ett *culpöst orsakande*. Av detta följer att det krävs att den otillåtna gärningen på ett relevant sätt har orsakat följden. För att orsakandet skall anses vara relevant krävs att följden och orsaksförbindelsen, mellan gärningen och den oönskade följden, tillhör kretsen av händelser vars tänkbara inträffande bildade goda skäl att avstå från att utföra gärningen. Kravet på att en relevant följd *orsakats* av det otillåtna risktagandet kan beskrivas enligt följande modell: ¹⁵



Vad man måste utröna är om de skäl som motiverade att man bedömde gärningen som ett icke acceptabelt risktagande nu har förverkligats. Domstolarna måste förvissa sig om att det händelseförlopp som resulterade i den oönskade följden ingår i den krets av händelseförlopp som gjorde att man ansåg att det fanns goda skäl för att avstå från gärningen. Vilken "kretsen" av plausibla händelseförlopp är framgår av skälen till varför man ansåg att gärningen är

Det senare avser ett åsidosättande av en kontrollplikt eller undersökningsplikt relaterad till gärningsmannens insikter och hör hemma i diskussionen kring huruvida personlig culpa ådagalagts.

¹⁵ Jareborg, Straffrättens ansvarslära s. 35 f.

oaktsam. Relevansbedömningen blir, med andra ord, en spegelbild av vad som utgör "goda skäl att avstå".¹⁶

Enligt Strahl kan relevanskravet uttryckas så att en inträffad följd är relevant för ett otillåtet risktagande, om kollisionen inte hade ägt rum om A hade varit aktsam.¹⁷ Omvänt saknar en oaktsam gärning relevans om det visar sig att en effekt skulle uppstått även om A hade betett sig aktsamt. Strahls resonemang fordrar att man gör ett hypotetiskt test av vad som skulle hänt om man substituerar handlingen med en annan. Jareborg vänder sig mot uppfattningen att det *alltid* fordras ett hypotetiskt resonemang för att kunna besvara relevansfrågan mellan handling och följd.¹⁸ Om man anlägger ett synsätt där hypotetiska resonemang om vad som skulle bli följden om en gärning inte hade företagits kan besvärliga bevisproblem uppstå, eftersom det ofta kan vara mycket svårt att bevisa att en följd inte skulle ha uppstått om gärningsmannen hade handlat aktsamt. In dubio pro reo-grundsatsen kräver – med den av Strahl förespråkade modellen – att domstolarna frikänner i många fall där gärningsmannen hävdar att det är tänkbart att följden skulle orsakats även med aktsamt beteende. Att gärningsmannen skulle kunna åberopa att det är tänkbart att följden inträffat även vid ett aktsamt beteende, torde dock inte påverka klandervärldheten i den oaktsamma handlingen.

Vi återvänder nu till den ovan skisserade incidenten i korsningen och skall närmare studera NJA 1974 s. 562, som på ett tydligt sätt illustrerar de komplicerade övervägandena som domstolarna tvingas göra i samband med culpabedömningen.

Omständigheterna i NJA 1974 s. 562 I var följande: En person (A) förde sin bil i riktning mot en vägkorsning där det fanns ett obevakat övergångsställe. Invid övergångsstället befann sig en fotgängare (B), som tagit några steg ut på övergångsstället, men ryggat tillbaka och stannat ett par meter utanför streckstenskanten. A uppfattade detta som att B lämnade honom företräde att passera korsningen. I samband med detta upptogs A:s uppmärksamhet även av en mötande bil (C), som A uppfattade stod i begrepp att göra en vänster-

¹⁶ Jareborg, Straffrättens ansvarslära s. 61.

¹⁷ Strahl, Allmän straffrätt i vad angår brotten s. 205 f.

¹⁸ En annan sak är givetvis att underlåtenhetsfall måste påvisas genom ett hypotetiskt prov. Man kan gärna inte bevisa frånvaron av ett moments betydelse utan att ställa upp ett hypotetiskt resonemang. Jareborg, Straffrättens ansvarslära s. 64 f.

sväng och som därmed skulle komma att korsa A:s väghalva. Detta kom dock inte att ske. När A ånyo uppmärksammade B befann hon sig på övergångsstället och A:s fordon sammanstötte med B, vilket fick till följd att B avled. A åtalades för vårdslöshet i trafik och vållande till annans död och fälldes i samtliga instanser till ansvar enligt BrB 3:7 och TBL 1 §, och dömdes till 30 dagsböter å 20 kronor.

Scenariot kan indelas i tre skeden:

- (i) Det första skedet inleds med att A iakttog att B hade börjat att korsa övergångsstället, men att hon inte fullföljde detta. Istället ryggade B tillbaka.
- (ii) Nästa skede inleds i och med att den mötande bilen C gjorde tecken för att svänga vänster, vilket – om manövern hade utförts – skulle ha föranlett att bilen korsade A:s väghalva. A utgick från att B stod kvar invid övergångsstället och släppte därmed uppmärksamheten på B.
- (iii) I det tredje skedet passerade A övergångsstället och upptäckte för sent att B befann sig ute på vägbanan, vilket fick till följd att de kolliderade.

2.2 Gärningsculpa

2.2.1 Otillåtet risktagande

Den aktuella handlingen bestod i att A passerade korsningen utan att tillräckligt sakta ned farten och göra det möjligt att kunna stanna för att släppa förbi gående vid övergångsstället. För att denna handling skall betraktas som gärningsculpös krävs inledningsvis att A tog *risker* i riktning mot den oönskade följden och att det fanns *goda skäl att avstå* från detta handlande om han vill undvika följden.¹⁹ För att avgöra huruvida A:s beslut att passera korsningen innan B passerade övergångsstället innebar ett otillåtet risktagande hämtade HD stöd för sin argumentation från en standardkandidat för aktsamt beteende i den vid ifrågavarande tid gällande VTF (1951:648).²⁰ De pre-

¹⁹ Jareborg, Straffrättens ansvarslära s. 44.

²⁰ Trafikolyckan inträffade den 19 maj 1972, varvid vägtrafikförordningen (1951:648) fortfarande var gällande. Denna förordning har sedermera upphävts och ersatts med vägtrafikkungörelsen (1972:603).

ventiva skyddsföreskrifter som återfinns i t.ex. VTK är bra exempel på värderingar om vad som utgör aktsamt beteende och som har kodifierats i författningstext. Åsidosättandet av en dylik skyddsföreskrift utgör en stark indikation på att beteendet skall uppfattas som oaktsamt. I detta fall hänvisade HD till den vid olyckstillfället gällande 48 a § VTF, som påbjöd en bilförare att hålla en med hänsyn till omständigheterna *tillräcklig låg hastighet* när han närmar sig ett övergångsställe, samt att vid ett obehäskat övergångsställe stanna för att låta gående passera. Av paragrafen framgår att A ålätts att inför ett passerande av ett obehäskat övergångsställe: *dels* sakta ned fordonet med hänsyn till omständigheterna, *dels* kunna stanna vid ett övergångsställe för fotgångare. Avvek A då från det föreskrivna beteendet i 48 a § VTF?

Den första frågan avser A:s hastighet under de rådande omständigheterna. Enligt mitt förmenande kan det faktum att A under skede (i) utgick från att B tänkte låta honom passera och därför inte saktade ned hastigheten, i sig inte vara nog för att betrakta gärningen som ett otillåtet risktagande. A hade ännu inte tappat kontroll över händelseförloppet. A hade släppt på gasen och hade dessutom uppmärksamheten riktad mot B, som han då visserligen uppfattade ge honom företräde. Men A kunde under skede (i) fortfarande stanna för att låta B passera och av denna anledning torde det vara tämligen svårt att påstå att A redan i detta skede tappat kontrollen över händelseförloppet. Däremot kommer A:s beteende under skede (ii) mer sannolikt att klassificeras som oaktsamt. Under detta skede förlitade sig A på att B skulle kvarstanna vid övergångsstället, och han släppte därför uppmärksamheten på henne. Då hastigheten inte nedbringades satte sig A ur stånd att kontrollera situationen och tappade följaktligen kontrollen över händelseutvecklingen. I TR och HovR framkom att A höll en hastighet av 40-50 km/h (11-14 m/s) under skede (ii). HD nämnde ingenting uttryckligen om den faktiska hastighet som A höll vid tillfället. Den faktiska hastigheten är inte heller av direkt betydelse för bedömningen av om gärningen innefattade ett otillåtet risktagande, utan måste ställas i relation till omständigheterna i den aktuella situationen. I detta fall bröt inte A mot den gällande hastighetsbegränsningen på platsen, men hastigheten kan ändå anses ha varit för hög. Att beakta är exempelvis yttre faktorer som övriga trafikförhållanden, siktförhållanden, väder, väglag

etc. Av omständigheterna framgår att A i vägkorsningen även utsattes för en distraktion då C uppenbarade sig i korsningen och gav signal för att göra en vänstersväng. Som framgår av RÅ:s yttrande skulle A – med den hastighet han höll – under skede (ii) på 2-3 sekunder komma att förflytta sig närmare 30 meter, vilket borde gett honom en stark anledning att nedbringa hastigheten för att kunna överblicka trafiksituationen. I den aktuella trafiksituationen ingår både B och C som tänkbara kollisionsobjekt, vilka A hade att beakta och anpassa hastigheten efter. Att A företagit bromsberedskap kan inte anses tillräckligt, då detta inte var tillräckligt för att stanna fordonet under skede (iii). HD ansåg att A:s hastighet omöjliggjorde för honom att utöva uppsikt över B under skede (ii) och följaktligen var den fart han höll för hög, trots att A höll sig inom den rådande hastighetsbegränsningen. Av detta skäl innefattade gärningen ett icke acceptabelt risktagande.

En följdfråga som inställer sig vid läsningen av 48 a § VTF – men som kanske blir tämligen överflödig då man tar i beaktande händelseförloppet fortsatta utveckling – är om det dessutom krävdes av A att han skulle stanna vid övergångsstället. I avsaknad av en mer preciserad standard för en dylik situation besvarade HD inte denna fråga utan hänvisade till att frågan måste avgöras utifrån hur en normalt aktsam person skulle ha bedömt situationen under de rådande omständigheterna (en s.k. pseudostandard).²¹ Domstolen påpekade att frågan om situationen krävt att A skulle stanna vid övergångsstället under skede (iii) är helt beroende av vilken uppmärksamhet A hade ägnat B under skede (i) och (ii).

Det bör dock noteras att det faktum att A avvek från 48 a § VTF inte automatiskt innebär att gärningen skall karaktäriseras som ett otillåtet risktagande. Däremot föreligger en stark presumtion för att så är fallet.²² För att vederlägga presumtionen krävs att man kan visa att A:s gärning saknade betydelse för skapandet av risken i riktning mot den oönskade följden. Det torde i ett dylikt fall – där A avvikit från en norm i VTF och där risken har förverkligats – ligga nära till

²¹ Jareborg, *Objective Ascription of Criminal Harm* s. 448.

²² Jareborg, *Straffrättens ansvarslära*, s. 52 och Jareborg, *De särskilda strafflagarna* s. 97. Jämför dock Erenius slutsats att domstolarna ofta tenderar att låta enbart en överträdelse av en skyddsföreskrift konstituera oaktsamhet. Domstolarna företar följaktligen ingen värdering av samtliga fakta i målet, utan subsumerar endast fakta i målet under de rättsfakta som framgår av föreskriften. Se Erenius, *Oaktsamhet* s. 105-110.

hands att anse att överträdelsen har avgörande betydelse för skapandet av risken att A skulle komma att köra på B. Syftet med 48 a § VTF var att klargöra att för att skydda fotgängare invid övergångsställen, finns goda skäl att sakta ned hastigheten när man närmar sig övergångsställen så att man kan stanna för dessa fotgängare om så är nödvändigt. I detta fall torde det vara klart att när A körde genom denna vägkorsning utan att nedbringa hastigheten för att kunna utöva tillräcklig uppsikt mot passerande fotgängare, innefattade detta handlande *en risk* för att A skulle komma att kollidera med en fotgängare som börjat passera övergångsstället. Att köra bil förbi ett övergångsställe vid vilket det finns människor är alltså inte automatiskt ett otillåtet risktagande. Däremot med beaktande av omständigheterna, att B börjat att korsa övergångsstället och att det vid tillfället regnade och rädde begränsad sikt, ligger det emellertid nära till hands att utgå från att A:s passerande av korsningen i den aktuella hastigheten innefattade ett otillåtet risktagande. Det fanns goda skäl för A att avstå från att passera korsningen i hastigheten 40 km/h eftersom han inte kunde stanna på en tillräckligt kort sträcka om någon/något dykt upp i körbanan.

2.2.2 *Förtroendegrundsatsen*

Är det då ändå helt klart att A avvek från kraven i 48 a § VTF? Spekar inte B:s beteende någon roll vid bedömningen av det otillåtna risktagandet? Likaväl som man hävdar att A företog ett icke acceptabelt risktagande när han passerade korsningen i den aktuella hastigheten, utan att veta var B befann sig, skulle man kunna argumentera för att A gjorde detta just därför att han uppfattade att B givit honom företräde och därmed tillåtelse att passera. I så fall borde inte gärningen klassificeras som otillåten.

Inledningsvis bör noteras att medvållandereglererna i skadeståndsrätten inte äger någon motsvarighet i straffrätten.²³ Att B är medvållande till situationen innebär inte att A:s ansvar kan jämkas i motsvarande mån. Däremot är B:s beteende inte helt irrelevant vid bedömningen av om A har förövat en brottslig gärning. Det finns ett visst utrymme för att beakta B:s handlande om det givit upphov till att A handlat på ett visst sätt. Här aktualiseras *förtroendegrundsatsen*.

²³ Jareborg, Straffrättens ansvarslära s. 61.

Jag tillåter mig här en mindre exkurs kring denna i tysk rätt utvecklade princip, vilken innebär att vid bedömningen av huruvida ett handlande innefattade ett otillåtet risktagande har gärningsmannen att utgå från att andra människor beter sig förnuftigt och rationellt.²⁴

Grundsatsen kan aktualiseras både vid bedömningen av gärningsculpa och personlig culpa. I det förra fallet påverkar förtroendegrundsatsen bedömningen av huruvida den kontrollerade handlingen innebär ett otillåtet risktagande eller ej. När en person utför en kontrollerad handling måste han kunna förlita sig på att övriga människor kommer att följa de regler eller beteendemönster som finns i samhället.²⁵ Det skulle t.ex. vara svårt att se ett förbipasserande av ett övergångsställe som ett otillåtet risktagande om en person helt utan förvarning kastar sig ut framför bilen i syfte att ta livet av sig. Gärningen innefattar – i sig – inget otillåtet risktagande under förutsättning att gärningsmannen har iakttagit erforderlig aktsamhet i övrigt.

Vid en diskussion av personlig culpa påverkar förtroendegrundsatsen bedömningen av om det kan krävas av gärningsmannen att han borde ha förstått eller att han borde ha skaffat sig relevant kunskap om de omständigheter och följder som innebar att en otillåten gärning skulle komma att företas. Presumtionen om att andra människors beteenden skall vara rationella och förnuftiga medför att vi inte kan klandra gärningsmannen för hans bristande insikt, om det inte kan begäras av gärningsmannen att denne använt sitt förstånd till att komma till insikt om att andra människor inte skulle bete sig rationellt. Exempelvis vore det, som i exemplet ovan, otillfredsställande att anse att fordonsföraren befunnit sig i ett tillstånd av personlig culpa om det visar sig att någon avsiktligt kastar sig framför fordonet i syfte att ta livet av sig – givetvis förutsatt att normal aktsamhet har iakttagits av gärningsmannen och det saknas anledning att ta i beräkning att någon planerar att ta sitt liv genom att kasta sig framför bilen.

Detta ovan sagda innebär dock inte att bilförare i allmänhet kan freda sig från ansvar genom att påstå att beteendet hos andra personer var oväntat eller hastigt påkommet. Vid oaktsamhetsbrott är det

²⁴ Se Roxin, *Strafrecht Allgemeiner Teil* s. 684, Jareborg, *Straffrättens ansvarslära* s. 57 f. och Schmidhäuser, *Strafrecht Allgemeiner Teil* 6/114 ff.

²⁵ Erenius, *Oaktsamhet* s. 148.

huvudsakligen just oväntade situationer som ger upphov till att en otillåten gärning fullbordas. Vad man kan förvänta sig för typ av beteende av en annan person beror givetvis av vem personen i fråga är. Vad gäller barn, äldre personer, förvirrade individer eller handikappade (fysiskt och psykiskt) kan man naturligtvis inte vänta sig att dessa kommer att bete sig lika rationellt som "normala" förnuftiga människor. Förtroendegrundsatsen utgör alltså inget universalmedel visavi alla former av oväntade beteenden från andra människor i närheten av farokällor som t.ex. fordon. Många gånger har man anledning att kräva att gärningsmannen tar presumtiva situationer i beräkning och ständigt tänker efter och kontrollerar sin omgivning. På så sätt skaffar sig gärningsmannen erforderlig kunskap om vad som händer och förväntas av detta skäl minimera de risker han tar.

Det bör vidare betonas att hela förtroendegrundsatsen bygger på en presumtion, vilken lätt kan vederläggas om det visar sig att gärningsmannen hade anledning att förmoda att någon inte kommer att handla i överensstämmelse med trafikregler eller andra normer. Hur lätt det är att bryta presumtionen beror på vilken gärning som förövas. Erfarenhetsmässigt gäller att människor har att förvänta sig olika saker vid olika typer av situationer.²⁶ I trafiksituationer har HD tenderat att ställa höga krav på omständigheterna för att ett risktagande skall anses tillåtet eller för att gärningsmannen skall anses ursäktad. Vanligtvis måste den person som handlar irrationellt eller oförnuftigt göra sig skyldig ett klart regelvidrigt beteende, som – i sig – innefattar ett otillåtet risktagande.²⁷ Detta kan ske genom att t.ex. göra huvudlösa omkörningar, korsa väghalvan framför mötande trafik eller ignorera trafikljussignaler. Andra situationer som kan aktualisera förtroendegrundsatsen är om något för gärningsmannen högst oväntat inträffar.²⁸ Gemensamt för dessa är att de framstår som extraordinära situationer. Det torde med andra ord

²⁶ Observera här att bedömningen är mycket situationsberoende. Faktorer som ålder, berusning eller speciella handikapp som är synliga för gärningsmannen, innebär att gärningsmannen måste visa större hänsyn och iakttä större uppmärksamhet. Presumtionen kan med andra ord lättare vederläggas om det visar sig att medtrafikanten lider av nedsatt förmåga eller speciella men. Jareborg, *De särskilda strafflagarna* s. 98.

²⁷ Se t.ex. NJA 1964 s. 136 och NJA 1968 s. 317.

²⁸ Som exempel kan tas att en bildörr öppnas från en parkerad bil, under det att gärningsmannen kör förbi bilen. Se SvJT 1951 s. 340. Ett annat tänkbart exempel är att en fordonsförare kör helt enligt reglerna längs en väg och att ett barn helt överraskande kommer utspringande i vägbanan från en gårdsutfart. Schmidhäuser, *Strafrecht Allgemeiner Teil* 6/118.

vara befogat att påstå att domstolarna ställer tämligen höga krav på situationerna för att förtroendegrundsatsen skall freda gärningsmannen från ansvar.

Frågan är om det bland omständigheterna i NJA 1974 s. 562 kan finnas tillräckliga skäl för att anse att B:s beteende var irrationellt, t.ex. genom att bryta mot någon trafikregel. B hade onekligen rätt att passera övergångsstället och hennes val att göra så kan inte betraktas som vare sig irrationellt eller rättsstridigt. Vad som återstår att utreda är om B genom sitt beteende gav A tillstånd att passera övergångsstället och därigenom gav A anledning att utesluta att B skulle komma att passera övergångsstället. Även om det i princip skulle vara möjligt att tänka sig att B uttryckligen givit A företräde, och att detta skulle innebära att A äger förlita sig på detta och därför får passera vägkorsningen före B, torde det ändå vara mycket problematiskt att hävda så i detta specifika fall. Av omständigheterna framgår att B började att korsa övergångsstället, men tvekade och ryggade tillbaka ett antal meter. Vidare framgår att B – efter att hon avbrutit sin gång – inte steg upp på trottoarkanten utan istället kvarstannade på övergångsstället cirka två meter från trottoarkanten. Dessutom hade A inte haft ögonkontakt med B, då A fick uppfattningen att B tänkte lämna honom företräde. Det torde följaktligen vara mycket svårt att utifrån detta sluta sig till att B förfarit irrationellt och att A skulle ha kunnat förlita sig på att B inte skulle komma att passera övergångsstället.

Ändå fanns det – vilket domstolen också påpekade – *visst fog* för A att tro att B hade för avsikt att lämna A företräde, men domstolen konstaterade att denna tro inte varit tillräcklig för att det skulle vara befogat för A att bortse från möjligheten att B skulle komma att ändra sig, eller att A helt enkelt missuppfattat B:s beteende. Detta gäller framför allt mot bakgrund av att A och B saknade ögonkontakt, att det regnade vid tillfället och att A färdades med en relativt hög hastighet mot övergångsstället. RÅ framhöll i sitt yttrande att B varit tveksam över sitt beslut att korsa övergångsstället och att denna omständighet ålade A att vara *extra uppmärksam* på situationen. Av det sagda följer att det för A inte bara saknades skäl att anta att B skulle kvarstanna vid övergångsstället, men att A dessutom hade skäl att vara särskilt uppmärksam på B:s beteende.

Med utgångspunkt i den exemplifiering som doktrin och praxis erbjuder på fall där förtroendegrundsatsen tillämpats har HD – enligt mitt förmenande – gjort en korrekt bedömning av den aktuella situationen. Hade B däremot tydligt klargjort att hon tänkte låta A passera övergångsstället – t.ex. genom att tydligt ge tecken åt A – men ändå gått ut framför bilen och därigenom orsakat kollisionen hade det varit tänkbart att hennes beteende ansetts irrationellt och oförnuftigt och att A följaktligen inte hade haft att räkna med detta. Så skedde dock inte.²⁹

2.2.3 Relevansbedömningen

Även om A:s gärning bedöms som oaktsam och A genom denna gärning orsakat kollisionen, är detta inte tillräckligt för att fastställa att gärningsculpa föreligger. Vad som återstår att visa är att denna oaktsamhet också är *relevant* för den okontrollerade följd som uppstår under skede (iii), då A kolliderar med B. För att kunna säga att den oaktsamma gärningen är relevant för den inträffade följden måste man kunna visa att följden orsakats *genom* oaktsamhet. Vad vi måste utröna är om de skäl som motiverade att vi bedömde gärningen som ett icke acceptabelt risktagande nu har förverkligats i och med kollisionen. I ett fall som det aktuella torde det inte vara särskilt svårt att påvisa att följden har orsakats genom oaktsamhet. Vad domstolen måste förvissa sig om är att det händelseförlopp som resulterade i den oönskade följden ingår i den krets av händelseförlopp som gjorde att man ansåg att det fanns goda skäl för att avstå

²⁹ Intressant kan här vara att här jämföra domstolens domskäl med bedömningen av en likartad situation i NJA 1974 s. 562 II. Detta är ett skadeståndsmål med ett i hög grad likartat scenario. En fordonsförare (C) närmade sig ett övergångsställe där en fotgängare (D) befann sig. D – som var en äldre dam med nedsatt syn – hade börjat att korsa övergångsstället, men blivit skrämd av C och hade av detta skäl baklänges gått tillbaka upp på trottoarkanten. C som hela tiden observerade D saktade ned farten till 10 km/h. C uppfattade D:s beteende som att hon ämnade låta honom passera övergångsstället före honom och av detta skäl ökade han bilens hastighet. När C befann sig alldeles inför övergångsstället, sträckte D fram sin handväska och begav sig springande ut i gatan varpå hon påkördes ungefär halvvägs till refugen i körbanans mitt. Visserligen betonar samtliga instanser att D:s beteende varit ägnat att framkalla en missuppfattning hos C, men HD väljer att inte heller i detta fall låta det ambivalenta beteendet ursäktas gärningsmannen. Motiveringen är snarlik den som ges i det tidigare rättsfallet och av detta följer att inte ens när fotgängarens beteende framstår som högst ovanligt och våghalsigt kan en bilist bortse från att fotgängare kan komma att ändra sig, att missförstånd uppstår eller att bilisten helt enkelt misstolkat signaler eller tecken. Även denna motivering tycks stämma väl överens med den uppfattning om grundsatsens tillämplighet som återfinns i övrig praxis.

från gärningen. Vilken "kretsen" av plausibla händelseförlopp är framgår av skälen till varför man ansåg att gärningen är oaktsam. Relevansbedömningen blir, med andra ord, en spegelbild av vad som utgör "goda skäl för att avstå".³⁰ Det ovan sagda kan låta tillkrånglat. Vad relevansbedömningen i all enkelhet syftar till att visa är att kollisionen med B är ett förverkligande av någon av de tänkbara riskerna, som gjorde att domstolen ansåg att det i den aktuella situationen fanns goda skäl för A att avstå från att passera korsningen i en hastighet av 40 km/h utan uppsikt över B. 48 a § VTF stadgade att det fanns goda skäl att avstå från att inte sakta ned tillräckligt inför vägkorsningar för att på så sätt kunna överblicka trafiksituationen, om man ville undvika följden att kollidera med fotgängare som passerar övergångsställen. När just denna sorts effekt uppstått torde kollisionen därmed tillhöra klassen av händelser vars plausibla inträffande utgjorde ett gott skäl för att avstå från att utföra gärningen. Risktagandets relevans blir en spegelbild av de argument som åberopades för att det fanns goda skäl för att avstå från handlandet.

Domstolen belyste i domskälen inte relevansbedömningen lika systematiskt som den framkommer i doktrinen. Dock konstaterades i domskälen att A ej haft tillräckliga skäl att "*lämna ur räkningen att hans tolkning var oriktig*", vilket indikerar att domstolen har undersökt om den sedermera inträffade följden var en plausibel följd av A:s handlande. Domstolen berörde frågan huruvida oaktsamheten i tillräcklig grad utgjort ett otillåtet avvikande från aktsamt beteende för att gärningsmannen skall ha anledning att räkna med den inträffade effekten. Man skulle kunna tänka sig att A:s handlande visserligen bedöms oaktsamt, men att oaktsamheten inte är tillräckligt stor för att omfatta ett händelseförlopp som det aktuella. I så fall är graden av sannolikhet inte tillräcklig för att följden mellan den kontrollerade gärningen och följden skall anses relevant och A har inte anledning att "ta risken för det konkreta händelseförloppet i beräkning". HD fann dock inte att detta varit fallet. Tvärtom framhöll HD att A ej haft tillräckliga skäl att lämna B ur räkningen. Att någon skulle passera övergångsstället kan inte ha framstått som orealistiskt för A. Därmed torde relevansfrågan vara avgjord.

³⁰ Jareborg, Straffrättens ansvarslära s. 60 ff. och Jareborg, Två sorters culpa s. 226 f.

2.3 Personlig culpa

2.3.1 *Relationen mellan gärningsculpa och omedveten oaktsamhet*

HD inledde sin motivering till domen med att diskutera om A kunde anses ha åsidosatt sin undersökningsplikt eller kontrollplikt när han i skede (i) utgick från att B skulle lämna honom företrädare. HD uttalade att B hade givit A en *"tämligen stark anledning (att) antaga att hon avsåg att lämna honom företrädare"*, men att A emellertid *"ej haft tillräckliga skäl att lämna ur räkningen, vare sig att hans tolkning av hennes beteende kunde vara oriktig eller, i motsatt fall, att hon av någon anledning kunde ångra sig"*.

Diskussionen om vad A antog i situationen eller hur han tolkade B:s beteende ger en fingervisning om vad HD ansåg att A insett eller borde ha insett, vilket är att hänföra till den personliga culpan. Det är ur teoretisk och pedagogisk synvinkel fullt möjligt att, som HD gör, inleda bedömningen med att redogöra för omständigheter som kan knytas till den personliga culpan så länge man har klart för sig att en diskussion av personlig culpa förutsätter att kravet på gärningsculpa är uppfyllt.

Vad som kan komplicera förhållandet mellan gärningsculpa och omedveten oaktsamhet är att det är svårt att finna någon skillnad i begreppsstrukturen mellan bedömningarna. När man undersöker om kraven för gärningsculpa är uppfyllda utgår man från den konkreta gärningen. Beskrivningen av gärningen överensstämmer med vad som gällt om gärningen utförts uppsåtligen. Det vill säga, gärningen skall utgöra en straffbelagd gärning, gärningsmannen måste ha erforderlig gärningskontroll och det får inte föreligga någon särskild omständighet som gör gärningen tillåten. Vid uppsåtsfall och fall av medveten oaktsamhet har domstolen sedan att avgöra huruvida gärningsmannens uppsåt/oaktsamhet täcker de i lagtexten upptagna följderna och omständigheterna, vilket sker med utgångspunkt i den kognitiva inställning gärningsmannen hade vid tillfället för händelsen. Man får undersöka om gärningsmannen "vetat", "trott" eller "misstänkt" i tillräcklig utsträckning för att säga att gärningen täcks av gärningsmannens uppsåt eller oaktsamhet (*täckningsprincipen*).

Vid *omedveten oaktsamhet* är fallet detsamma, fast med skillnaden att omedveten oaktsamhet inte bygger på någon speciell kognitiv

inställning hos gärningsmannen vid tillfället för gärningen. Gärningsmannen vare sig "visste", "trodde" eller "misstänkte" att han stod i begrepp att företa en otillåten gärning, i betydelsen av att vissa omständigheter förelåg och vissa följder var förbundna därmed. Istället är han just *omedveten*. Vad vi klandrar honom för är att han "*borde ha förstått*" att han skulle göra något som kan beskrivas som en rättsstridig gärning eller "*hade skäligen anledning att anta*" detsamma.³¹ Det kan uttryckas som att, om han hade gjort vad han *borde ha gjort*, skulle han ha erhållit relevant insikt om vad som höll på att hända, d.v.s. de föreliggande omständigheterna och de därmed förbundna följderna som konstituerar den otillåtna gärningen. Vad han borde ha gjort är ofta något föga sinnrikt som exempelvis att vara uppmärksam, göra kontroller, tänka efter, etc.

Vid omedveten oaktsamhet måste man utgå från att gärningsmannen inte skulle ha utfört den otillåtna gärningen om han hade gjort vad han borde för att komma till relevant insikt. Vi finner här svaret på frågan varför vi klandrar gärningsmannen. Vi klandrar honom därför att han är *likgiltig inför huruvida det överhuvudtaget finns en risk*, inte inför hans likgiltighet inför några uppfattade och/eller accepterade risker eller följder. Vad man gör vid fall av omedveten oaktsamhet är att man undersöker hur gärningen är beskriven, för att därefter undersöka vad gärningsmannen "borde ha gjort" för att komma till insikt om vad som höll på att hända och att vad han "borde ha gjort" också är något han "kunde" ha gjort. Om så är fallet täcker A:s oaktsamhet den beskrivna gärningen.³² Kravet på att A "kunde" göra vad som krävs för att komma till insikt kommer till uttryck genom *konformitetsprincipen*.³³

Vidare finner man ofta en kausal relation mellan gärningsmannens brist på insikt vid tillfället och risktagandet.³⁴ Gärningsmannens försummelse att göra vad han borde ha gjort för att komma till in-

³¹ Notera här den viktiga skillnaden mellan att vara omedveten om att vad man gör omfattas av de i lagtexten upptagna följderna och omständigheterna och att vara omedveten om att man gör är otillåtet (straffrättsvillfarelse). Den senare behandlas straffrättsdogmatiskt på ett helt annorlunda sätt. Se Jareborg, Straffrättens ansvarslära s. 195 f.

³² Jareborg, Straffrättens ansvarslära s. 235.

³³ Vid omedveten oaktsamhet läses konformitetsprincipen formulerad i modus konjunktiv. Det vill säga, "*gärningsmannen skall inte anses ansvarig för ett brott, om han inte skulle ha haft förmåga att rätta sig efter lagen, även om ...*". Se närmare Jareborg, Handling och uppsåt s. 358 ff.

³⁴ Jareborg, Straffrättens ansvarslära s. 217.

sikt, blir ofta orsaken till att han företar en otillåten gärning. Omvänt uttryckt, vad som gör ett risktagande otillåtet är ett resultat av att gärningsmannen inte gjort vad han borde ha gjort för att komma till relevant insikt. Vad som är viktigt att notera är att den begreppsliga konstruktionen innebär att tillståndet av personlig culpa kommer att inträda – kronologiskt sett – före tillståndet av gärningsculpa. Det vill säga, gärningsmannen kommer att först befinna sig i culpös okunnighet om att han står i begrepp att göra något som kan beskrivas som en otillåten gärning (i förhållande till omständigheterna) och detta orsakar sedan att han skapar och förverkligar risken (följden). Många gånger är det alltså den personliga culpan som är orsak till att gärningen betecknas som oaktsam. Att det finns en orsaksrelation mellan gärningsculpa och personlig culpa kan i viss mån bidra till att fördunkla distinktionen dem emellan eftersom samma moment kan komma att påverka båda sorters culpa. Men att säga att en bristande kontroll orsakar att en otillåten gärning företas är på intet sätt detsamma som att påstå att culpabegreppen står i någon form av begreppslig relation. Faktum kvarstår att de dogmatiskt sett avser två diametralt olika sorters culpa, vilka båda är förutsättningar för att ett brott skall anses föreligga. Den ena culpan är ett rättstridighetsrequisit relaterat till den effekt som uppstått av gärningen (t.ex. skada eller fara), medan den andra är ett skuldrequisit som hänför sig gärningsmannens insikt vid tillfället för gärningen.

Som nämnts ovan medför orsakssambandet vissa implikationer. Om det inte finns en otillåten gärning, saknas det anledning att fråga sig om kraven för personlig culpa är uppfyllda. Det är föga meningsfullt att leta efter en klandervärd brist på insikt om den inte orsakat en otillåten gärning. Vidare gäller att om den personliga culpan är orsak till den otillåtna gärningen, så måste tillståndet av personlig culpa uppkomma *innan* gärningsmannen förlorat kontrollen över händelseförloppet. Personlig culpa är alltså en nödvändig förutsättning för den otillåtna gärningen. Att vi spårar kausala relationer är däremot under inga omständigheter ett argument för att blanda ihop att vi klandrar gärningsmannen för två helt olika oaktsamheter. Har man klart för sig vad de två sorternas culpa avser, torde det inte vara ett problem att se att samma omständighet kan leda till att både gärningsculpa och personlig culpa utesluts. Det ovan anförda understryker vikten av att hålla isär de normativa överväganden som

krävs när man skall avgöra om kraven för gärningsculpa respektive omedveten oaktsamhet är uppfyllda.

Vi ser här hur intimt förknippade bedömningarna av gärningsculpa och personlig culpa är. Om vi återknyter till det aktuella fallet och frågar oss om A:s okunnighet (om vad som höll på att hända) skall bedömas som klandervärd, finner vi att denna fråga kommer att stå i direkt samband med frågan om handlandet kommer att bedömas som ett otillåtet risktagande. Om man finner att det under rådande omständigheter ålegat A att under skede (i) och (ii) iaktta större uppmärksamhet för att varsebli vad som höll på att hända, kommer domstolen att finna att A befunnit sig i ett tillstånd av personlig culpa. Att A inte är tillräckligt uppmärksam på vad som händer leder till att han företar en icke acceptabel riskfylld gärning (att fortsätta köra i en hastighet som gör det omöjligt att stanna eller väja undan). I fallet är det A:s okunnighet eventuellt under skede (i) – och i vart fall under skede (ii) – som leder till att han fortsätter färden mot övergångsstället och därigenom skapar och förverkligar risken först under skede (iii). Det är först i samband med skapandet av risken som tillståndet av gärningsculpa – tidsmässigt sett – aktualiseras.

2.3.2 *Bedömningen av personlig culpa i fallet*

Vid bedömningen av om A ådagalagt personlig culpa måste man dels ställa sig frågan vad A skulle ha gjort för att komma till relevant tro eller misstanke (orsaksledet), samt motivera att detta också är något som skulle *"lett till att A hade kommit till denna insikt"* och att A hade *"förmåga och tillfälle"* att göra så, dels motivera att A också *"borde ha gjort"* vad han kunde göra (klandervärdhetsledet). Detta är en mycket individuell prövning som inriktar sig på A:s situation och på dennes speciella förutsättningar.³⁵

Om vi först frågar oss vad HD ansåg att A skulle ha gjort för att komma till den relevanta insikten, finner vi inte mycket uttryckligen formulerat i domskälen. HD arbetar visserligen inte med den

³⁵ Notera att detta endast avser gärningsmannens eventuella svagheter, såsom nedsatt syn, kunskap, erfarenhet, tillstånd av skräck eller förvirring. Hänsyn skall inte tas till att gärningsmannen besitter överlägsna förmågor. Man kan inte kräva mer än normal aktsamhet av en person bara för att denne besitter t.ex. större kunskap, bättre syn eller skicklighet än vad människor i allmänhet har. Se Jareborg, Straffrättens ansvarslära s. 214 f. och Strahl, Allmän straffrätt i vad angår brotten s. 175.

utarbetade begreppsapparaten eller terminologin som återfinns i doktrinen, men i domskälen konstateras att A borde ha *"skaffat sig tillräckligt underlag för sin bedömning om lämplig hastighet och behovet av att stanna"*. Av motiveringen synes framgå att man ansåg att A borde ha varit mer uppmärksam på B, tänkt efter vad som skulle kunna hända och därmed förhållit sig mer avvaktande innan han valde att passera korsningen. Domstolen fastställde inte direkt vad A skulle ha gjort under rådande situation, men man kan tänka sig att A – redan under skede (i) – skulle ha kunnat närmare iaktta B:s beteende, skaffat sig information om vad B:s intentioner var med att "rygga tillbaka" mot streckstenskanten. Detta kunde exempelvis ha skett genom att A hade skaffat sig ögonkontakt med B för att därigenom kunna erhålla bekräftelse på att B verkligen ämnade lämna honom företräde. Han hade då förstått att B kunde komma att passera korsningen och att det skulle innebära ett risktagande att inte sänka hastigheten och bättre kontrollera B:s förehavanden.

Genom att domstolen (implicit) har motiverat vad A skulle ha gjort för att komma till relevant insikt, torde orsaksledet vara avklarat. Nästa steg i prövningen avser klandervärdhetsledet. Frågan är om det rimligen kunde begäras av A att han skulle göra vad som erfordrades av honom för att nå denna insikt. HD medgav visserligen att B i denna situation gett A en tämligen stark anledning att tro att hon avsåg att lämna A företräde, men betonade att A ej haft tillräckliga skäl för att bortse från möjligheten att hans uppfattning kunde vara felaktig eller möjligheten att B skulle komma att ändra sig. Ingenting bland omständigheterna antyder att A saknat vare sig förmåga eller tillfälle att företa dessa kontrollåtgärder. Under skede (ii) förekom en viss distraktion i och med att A uppfattade att den mötande bilen C gav signal för att göra en vänstersväng. Tillstånd av panik, skräck eller förvirring kan mycket väl vara tänkbara exempel på situationer då det inte kan krävas av gärningsmannen att denne gör vad som krävs för att han skall komma till insikt om händelseförloppet, ofta av den enkla anledningen att han helt enkelt inte *kan* tänka klart.³⁶ Att A i detta skede ägnar uppmärksamheten på den mötande bilen C och därmed släpper uppmärksamheten på B, torde dock inte kunna karaktäriseras som ett tillstånd av panik eller

³⁶ Jareborg, Uppsåt och oaksamhet s. 15.

skräck.³⁷ Att en mötande bil ger signal för att göra en vänstersväng, vilket – om detta skett – skulle innebära att den skulle komma att korsa A:s väghalva kan inte framstå som en paniksituation. Snarare är det en fullt tänkbar situation i en vägkorsning och framstår som något A hade skälig anledning att anta skulle kunna komma att hända. En sådan ordinär händelse som att C ger signal för vänstersväng under skede (ii) kan inte under några omständigheter ursäktas att A släppte uppsikten på B och därmed tappade kontrollen över händelseförloppet senare under skede (iii). Domstolen ansåg att A:s bristande uppmärksamhet inte kunde ursäktas på grund av B:s beteende och att A följaktligen skulle fällas till ansvar för gärningen.

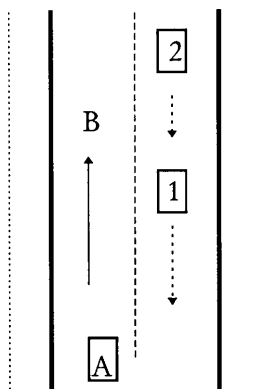
2.4 Utvärdering och slutsatser

Vi finner att samma omständigheter, som avgjorde huruvida A hade "anledning att ta det konkreta händelseförloppet i beräkning", återkommer rörande frågan om A hade "skälig anledning att anta att en otillåten gärning skulle fullbordas". I det förra fallet handlar det utslutande om huruvida gärningsmannen är oaktsam på grund av sin gärning. I det senare fallet avgörs huruvida gärningsmannen är oaktsam på grund av sina insikter. Att bedömningarna kommer att göras parallellt, och beståndsdelar i den ena formen av culpa blir en förutsättning för den andra culpan, innebär att det blir svårt att skilja de två sorternas culpa åt. Att så blir fallet är helt naturligt när man har att göra med dynamiska farokällor såsom t.ex. vägtrafik. Bristande uppmärksamhet i ett visst stadium av en bilfärd – i detta fall åtminstone under skede (ii) – leder till att A företar en riskfylld handling, som i sin tur leder till att A inte har kontroll över var B befinner sig och i slutändan orsakar att A kolliderar med B. Att element i de båda sorternas culpa växelverkar kan medföra att det vid en första anblick förefaller råda en utsuddad gräns mellan vad som utgör moment för gärningsculpa respektive personlig culpa. Detta skall dock inte lura bedömaren att tro att bristande uppmärksamhet eller försummelse att fullgöra sin kontrollplikt är detsamma som att gärningen är oaktsam. Förklaringen till att det är befogat att upprätthålla distinktionen är att vi klandrar A för två helt olika sorter av

³⁷ Jämför här den mycket hårda bedömningen av vad som utgör en paniksituation i NJA 1987 s. 187 och HovR:s bedömning i NJA 1989 s. 552.

oaktsamhet. Likväl är båda dessa klandervärda former av oaktsamhet nödvändiga för att brott skall föreligga. I det första fallet av culpa klandrar vi den oaktsamma gärningen, då en oönskad följd orsakats genom den. I det andra fallet klandrar vi gärningsmannen för att han inte gjort vad han borde för att komma till insikt över vad som höll på att hända så att han kunde undvika den oönskade följden. Vad samspelet mellan olika element av respektive culpa istället visar är den kausala relation mellan gärningsculpa och personlig culpa som finns. Sättet att bygga upp ett brott kring dessa två former av culpa medger inte att man kan blanda in omständigheter från den ena culpan i den andra culpan, bara därför att samspelet dem emellan är komplicerat. Tvärtom motiverar denna svårighet i än högre grad att man skiljer mellan gärningsculpa och personlig culpa. Rättsfallet visar att HD har uppmärksammat att culpabedömningen sker i två led, och trots att samspelet mellan de två sorternas culpa inte uppmärksammas i domskälen är det klart att det av Jareborg förespråkade culpabegreppet på ett adekvat sätt förklarar vad som konstituerar oaktsamhet och att det hjälper oss att förstå relationen mellan de olika sorternas culpa.

Fastän detta är galenskap,
så är det likväl metod däri.
SHAKESPEARE



3.1 Inledning

Det kan inte nog understrykas att det faktum att en person har avvikit från en föreskrift i sig inte är tillräckligt för att man skall kunna kvalificera en gärning som oaktsam. Hävdar man det motsatta bortser man från att oaktsamhetsbedömningen är en komplicerad uppgift som fordrar värderande ställningstaganden utifrån omständigheterna i det konkreta fallet. Avvikelse från en aktsamhetsstandard utgör en presumtion för oaktsamhet, men det råder inget absolut förhållande dem emellan. Presumtioner kan alltid vederläggas och av detta skäl är det viktigt att domstolarna genomför en genomgripande culpabedömning där alla relevanta moment utreds och där alla omständigheter utvärderas. Av denna bedömning kommer det att visa sig om gärningen är att anse som oaktsam och – inte minst – om denna oaktsamhet är relevant för följden. Om det visar sig att överträdelsen av en trafikregel har marginell betydelse för att ett otillåtet risktagande har uppstått är presumtionen bruten. Gärningsmannen kan givetvis ändå befinnas ansvarig för en oaktsam

gärning, men då inte på den grund att han har brutit mot aktsamhetsstandarden. Vad som är av intresse är om gärningsmannen har avvikit från ett aktsamt beteende på ett sätt som är relevant för följden. Vi klandrar den som gjort något som det fanns goda skäl att avstå från, vilket skapade en risk i riktning mot den okontrollerade följden.

När man avgör huruvida en gärning innefattar ett otillåtet risktagande krävs det ofta att man tar hänsyn till olika *yttre omständigheter* i anslutning till gärningssituationen.³⁸ Olika säregna moment vid gärningssituationen, som exempelvis att det råder nedsatt sikt på platsen eller halt väglag, kommer onekligen att få stor betydelse för frågan om man bedömer gärningsmannens handlande som oaktsamt. Dessa yttre omständigheter kommer för vägtrafiken att beaktas vid skapandet av understandarder rörande aktsamt beteende. Det är alltså inte tillräckligt att man färdas i enlighet med den tillåtna hastigheten och i övrigt följer de trafikregler som gäller. Understandarden stipulerar ytterligare aktsamhetskrav, som uppställs beroende på de yttre omständigheter som råder på platsen vid tidpunkten för gärningen. Samtidigt är det fullt tänkbart att en hastighetsöverträdelse inte uppfattas som oaktsam om det visar sig att överträdelsen saknar betydelse för skapande av en risk. Vad som gör gärningen oaktsam är att den företas under vissa betingelser som gör att det finns goda skäl att avstå från den om man vill undvika följden.

Ibland kan det vara svårt att avgöra huruvida gärningsmannen brutit mot en aktsamhetsstandard, eller inte. Många regler som utgör standardkandidater för bedömningen av om en gärning är oaktsam är generellt formulerade för att passa in på alla tänkbara situationer som uppkommer i trafiken. Ofta kan en generaliserad bestämmelse vara så oklar att det krävs att rättstillämpningen utvecklar en praxis för att förtydliga och utveckla lagrummet. Så har också skett och numera utgör praxis en viktig källa för vägledning vid bedömningen av huruvida en gärning innefattar ett otillåtet risktagande. Det bör dock observeras att praxis uttrycker värderingar som var gällande vid tillfället för bedömningen. Dessa värderingar kan

³⁸ Erenius benämner dess faktorer *individualiserande moment*. Gärningen skall individualiseras så att hänsyn tas till yttre objektiva faktorer som inverkar på handlandet. Han exemplifierar med faktorer med väderleksförändring, lokala säregenheter, väglaget, etc. Se bl.a. Erenius, Något om "culpatriöskeln" i straffrätten s. 145 och Erenius, Oaktsamhet s. 124 not 115.

givetvis – särskilt vad gäller trafikområdet – komma att förändras under årens gång. Det är därför viktigt att beakta tidsaspekten när man bedömer tillförlitligheten av en i praxis utvecklad typsituation.

NJA 1968 s. 217 illustrerar hur domstolen anknyter till en typsituation som har behandlats i praxis och bildat en grundsats vid bedömningen av huruvida gärningsmannens handlande skall bedömas som oaktsamt.

Omständigheterna i fallet var följande: A färdades under mörker och i en hastighet av 60 km/h längs en större väg som var försedd med vägrenar. När han fick möte med två fordon bländade han av belysningen till halvljus. När den första bilen hade passerat A:s fordon upptäckte A att en person (B) befann sig på körbanan, ledande sin cykel cirka 20-25 framför A:s fordon. Då A inte hann stanna fordonet på det korta avståndet kolliderade A med B, vilket fick till följd att B avled av skadorna han ådrog sig. A åtalades för vårdslöshet i trafik och vållande till annans död och dömdes i samtliga instanser enligt BrB 3:7 och TBL 1 §. TR och HovR bestämde påföljden till 50 dagsböter å 25 kronor. HD ändrade domslutet och sänkte antalet dagsböter till 30.

3.2 Gärningsculpa

3.2.1 Otillåtet risktagande

Vad som inledningsvis är av intresse, för att bedöma huruvida domstolen uppfattat begreppet gärningsculpa, är att studera hur man behandlat frågan om den av A utförda gärningen innefattar ett otillåtet risktagande. Utgångspunkten för frågan är A:s hastighet vid tillfället. Det framgår inte av omständigheterna i målet om A överträdde någon hastighetsbestämmelse på platsen. Istället inleder HD sin bedömning med utgångspunkt i en betydligt mer generellt hållen akt-samhetsnorm, nämligen den då gällande 46 § VTF, som stadgade att *”fordons hastighet skall anpassas till vad trafiksäkerheten och behörig hänsyn till omständigheterna i övrigt kräver och att det särskilt åligger förare av fordon att hålla en med hänsyn till förhållandena tillräckligt låg hastighet bl.a. vid oklar sikt och när sikten eljest är skymd”*. Föreskriften klarlägger endast att A hade en skyldighet att hålla en tillräckligt låg hastighet då sikten är nedsatt, men det framgår inte explicit vilken denna hastighet är eller hur den skall bedömas. En-

bart denna föreskrift ger nog inte tillräckligt stöd för att automatiskt se A:s handlande som oaktsamt. Den är alltför generell hållen och av detta skäl åberopar HD en grundsats som utvecklats och upprätthållits i praxis och som stadgar att *"en bilförare som framför bilen med halvljus skall nedbringa farten så mycket, att han behärskar bilens manövrering inom det överblickbara området"*.³⁹ Domstolen har härmed att arbeta med en mer preciserad skyddsföreskrift och typsituation vid bedömningen av A:s gärning. När vi ställer oss frågan om A:s handlande inneburit *en risk* för att han skulle kollidera med B och om det fanns goda skäl för att avstå från beteendet om han vill undvika detta, finner vi en uttrycklig norm som anger att A hade att beakta den risk hans hastighet utgjorde när han bländade av till halvljus. Likaså finner vi här *goda skäl för att avstå* att hålla en hastighet där A inte kan manövrera bilen om ett objekt dyker upp inom det överblickbara området. Han riskerar annars att köra på en person som befinner sig inom detta område. Vi har – med andra ord – anledning att klandra gärningsmannen för att han inte tillräckligt sänkte sin hastighet och därmed skapade (och förverkligade) risken för att köra på någon. Sålunda torde A:s avvikelse från den aktuella skyddsföreskriften indikera ett otillåtet risktagande.

När man tillämpar den regel som stadgar att A skall nedbringa hastigheten så att han kan manövrera bilen inom det överblickbara området, måste man också ställa sig frågan om A:s hastighet är så hög att den utgör en avvikelse från regeln och därmed medför att A:s handlande utgör ett otillåtet risktagande. A färdades vid tillfället på en stor europaväg i en hastighet som inte kan anses anmärkningsvärt hög (60 km/h). Att i detta fall klandra A för att han underlät att ytterligare sänka hastigheten kan ses som ett orimligt högt ställt krav på en bilförare. Det finns ett visst utrymme för att hävda att detta *inte* har utgjort en tillräcklig avvikelse från det normalt aktsamma och att gärningen därmed inte skall bedömas som oaktsam. För att avgöra om så är fallet får man ställa gärningen mot en mer objektiv måttstock – som t.ex. vad en normalt aktsam person skulle ha gjort för bedömning i den aktuella situationen – och undersöka

³⁹ Domstolen hänvisar inte direkt till några särskilda rättsfall, men liknande situationer – där grundsatsen upprätthållits – återfinns i NJA 1957 s. 418, NJA 1957 s. 129, vilka avsåg olyckor där bilisten kolliderat med sparkförare, och NJA 1959 s. 612, NJA 1960 s. 202.

om detta ger vid handen att A inte tillräckligt har avvikit från det normalt aktsamma.

Frågan hur stor avvikelse från det normalt aktsamma som krävs för att en gärning skall anses som en ej godtagbar oaktsamhet är mycket svår. Svaret är beroende av värderingar och intresseavvägningar som växlar beroende på vilket område man diskuterar. Man skall nog hålla i minnet att ju mindre avvikelse från det normalt aktsamma man kräver för att anse att ett otillåtet risktagande föreligger, desto mera krymper marginalen till det helt aktsamma.

I det aktuella fallet har HD fastslagit att A:s avvikelse är tillräcklig för att gärningen skall anses oaktsam. Detta är naturligtvis en möjlig slutsats, men med beaktande av att A sänkt hastigheten till 60 km/h på en så i förhållandevis stor väg som den aktuella, framstår bedömningen som mycket hård. Det förtjänas att påpekas att när man bedömer graden av risk som ett visst handlande har inneburit, så skall denna bedömning göras utifrån gärningsmannens position och inte utifrån vilken följd som gärningen resulterat i.⁴⁰ Mot att HD:s intresseavvägning framstår som rimlig kan anföras att om samtliga personer som färdas på europavägar skulle sänka hastigheten till lägre än 60 km/h varje gång de tvingades blända av skulle biltrafiken nära nog paralyseras. Frågan är om inte den bedömning som HD gör av hur stor avvikelser är närmar sig gränsen för vad som kan karaktäriseras som strikt ansvar och där det är irrelevant i vilken utsträckning A:s gärning innebär en beaktansvärd avvikelse.⁴¹ Man måste komma ihåg att den av Jareborg använda begreppsapparaten förutsätter att det rör sig om en *oacceptabel* avvikelse från det aktsamma. HD:s ståndpunkt är dock utslaget av en normativ bedömning och påverkar inte slutsatsen att domstolen på ett korrekt sätt använt sig av de underliggande momenten i culpabedömningen.

⁴⁰ Jareborg, *Brotten* I s. 165.

⁴¹ Man kan här jämföra med Strahl, som menar att med oaktsamhet skall förstås en avvikelse från det helt aktsamma som är något större än "*en aldrig så liten avvikelse*". På så sätt uppstår en marginal mellan det helt aktsamma och det oaktsamma. Hur bred denna marginal är växlar efter förhållandena på olika områden. Se Strahl, *Allmän straffrätt i vad angår brotten* s. 190 f.

3.2.2 Relevansbedömningen

Nästa fråga blir om följden, att A kom att kollidera med B, kan anses vara orsakad av den oaktsamma gärningen. Det torde inte föreligga några större problem med att se att HD ansåg att det fanns goda skäl att avstå från A:s beteende om man ville undvika en oönskad följd av det aktuella slaget. Det framgår av domskälen att domstolen i det aktuella fallet upprätthållit principen om att *“fordonsförare skall nedbringa fordonets hastighet, så att han behärskar fordonets manövrering inom det överblickbara området”*. När kollisionen nu har inträffat borde rimligtvis händelseförloppet som ledde fram till kollisionen tillhöra kretsen av tänkbara händelseförlopp som kan åberopas som goda skäl att avstå från A:s gärning. Det var ju just risken för denna typ av följder som gjorde att man ansåg att det fanns goda skäl att avstå från handlingen.

Det faktum att B uppehöll sig cirka en meter in på vägbanan (och inte på vägrenen) var givetvis ett överraskande moment för A och sannolikheten för att så skulle vara fallet var inte stor. Enligt domstolen kunde A emellertid inte hålla för uteslutet att någon – t.ex. en cyklist – skulle komma att befinna sig på vägbanan och således anser domstolen att A hade anledning att ta det konkreta händelseförloppet i beräkning. Orsakandet av kollisionen utgjorde ett förverkligande av de risker, vilka gjorde A:s handlande till ett otillåtet risktagande. Således har HD uppmärksammat de centrala delarna i relevansbedömningen.

Om A hade betett sig aktsamt och hållit en lägre hastighet än 60 km/h hade han kunnat stanna då han upptäckte B cirka 20-25 meter före kollisionen. Kollision med hinder av olika slag – exempelvis en gående person såsom B – utgör den sortens risk som gör att det finns goda skäl för att sakta ned hastigheten ytterligare.⁴² Detta skulle kunna karaktäriseras som en *kvalitativ aspekt* på relationen mellan A:s gärning och den okontrollerade följden. Domstolen har beaktat att A:s risktagande i riktning mot B ingår bland de sorters risker som gör gärningen oaktsam.

⁴² Genom att relevansbedömningen kan sägas vara spegelbilden av frågan om det fanns goda skäl för att avstå från handlingen, är vad som sägs i det följande om de kvalitativa och kvantitativa aspekterna på relationen mellan KH och OF givetvis också relevant för bedömningen av vad som utgör ett otillåtet risktagande. Även vid bedömningen av vad som utgör *risker* och *goda skäl att avstå* laborerar man ju med en kvalitativ respektive kvantitativ aspekt på relationen mellan gärning och följd.

För att relevanskravet skall vara uppfyllt måste man också beakta en *kvantitativ aspekt* på relationen mellan gärningen och den okontrollerade följden. Om vi återknyter till det ovan förda resonemanget om A:s avvikelse från aktsamt beteende är att karaktärisera som tillräckligt stor för att utgöra ett otillåtet risktagande, finner vi att *graden av risk* i en viss riktning kan komma att påverka även relevansbedömningen.⁴³ Hur oönskad en följd är avgörande för hur stor risk man är beredd att acceptera. Följaktligen ställs lägre krav på riskens storlek om följden – som i detta fall – är en människas död. Således skall det kvantitativa momentet sammanvägas med det kvalitativa. Att frångå A:s otillåtna risktagande (om det överhuvudtaget var ett otillåtet risktagande) relevans, därför att graden av risk inte är tillräckligt stor, är detsamma som att säga att A saknade anledning att ta risken för den inträffade effekten i beräkning. Som framgår av det sagda torde det vara svårt för HD att – vid fall av så allvarliga följder som en människas död – hävda att graden av risk inte är tillräckligt stor.

En dissident i HovR (von Schultz) kom till motsatt slut jämfört med HD. von Schultz fann att A ”saknat anledning (att) räkna med att en fotgängare i mörker skulle uppehålla sig drygt 1 m in i körbanan, ledande en cykel utan tänd lykta”. Lokutionen ”saknade anledning att räkna med” indikerar att detta är kopplat till bedömningen av om A hade anledning att ta det konkreta händelseförloppet i be-

⁴³ Med grad av risk förstås i juridiska bedömningar hur *plausibel* en följd är om man utför en gärning. Med plausibilitet förstås sannolikheten för den svagaste länken i en kedja där samtliga länkar måste ”hänga ihop” för att något skall inträffa. Plausibilitet som ett sannolikhetsmått kan graderas (antagligt, troligt, säkert, etc.) och det är först om det är tillräckligt sannolikt att en följd kommer att inträffa som ett resultat av en viss gärning som följden sägs ingå bland de plausibla följderna till denna gärning och därmed vara en relevant orsakad följd. När domstolen säger att A haft anledning att ta det konkreta händelseförloppet i beräkning kan man alltså tolka det som att HD anser att händelsen – efter en helhetsbedömning – är en plausibel följd av gärningen (tillräckligt sannolik). Huruvida någonting är plausibelt tycks således avgöras genom att man ställer sig frågan om man har anledning att räkna med det (man skulle inte bli förvånad om t.ex. en följd skulle inträffa som ett resultat av ett risktagande). Plausibilitet skall noga skiljas från sannolikhetsbegreppet *probabilitet*, som har en mer matematisk karaktär och där sannolikheten utgörs av produkten av värdena på sannolikheten av de faktorer som utgör de olika momenten i ett händelseförlopp. Att kunna ange dessa värden i t.ex. procentsatser förutsätter emellertid att man har kännedom om sannolikheten för att något skall inträffa (att p), vilket i sin tur förutsätter att man har kännedom om sannolikheten för att något inte skall hända (att icke-p) och detta är något som det i realiteten inte går att ange i bestämda värden. Av detta skäl är det mycket problematiskt att använda probabilitet som ett sannolikhetsbegrepp i straffrättsliga bedömningar. De flesta händelseförlopp skulle bli högst osannolika. Jareborg, Straffrättens gärningslära s. 103 ff. och Jareborg, Objective Ascription of Criminal Harm s. 441 f.

räkning. För att man skall ha anledning att ta risken för den inträffade följden i beräkning krävs att det finns en slags kvantitativ relation mellan risktagandet och följden. Eftersom von Schultz nådde slutsatsen att graden av risk inte var tillräcklig för att man skall ha att räkna med den inträffade följden, måste det rimligtvis också påverka hans bedömning av huruvida gärningen utgör ett otillåtet risktagande. Dissidenten kan inte gärna påstå att gärningen utgör en tillräckligt stor risk för följden, eftersom det fanns goda skäl att avstå från den, och samtidigt påstå att graden av risk i en viss riktning inte är tillräckligt stor för att vara relevant för följden. Om det inte fanns goda skäl att avstå från att köra i 60 km/h under de rådande omständigheterna, så kan inte gärna graden av risk vara tillräckligt stor för att se risktagandet som relevant för följden. Gärningen kan likafullt innebära ett otillåtet risktagande i en annan riktning, t.ex. beträffande andra medtrafikanter eller personer som uppehåller sig i anslutning till olycksplatsen. Poängen är att om man inte anser att A hade att beakta den sortens risk eller graden av risk för den inträffade följden, så kan följaktligen inte det faktum att följden inträffade ligga till grund för bedömningen till varför det fanns goda skäl att avstå från att företa gärningen om han vill undvika följden. Av naturliga skäl finner von Schultz följaktligen att A inte i tillräcklig mån avvikit från aktsamt beteende och att hans gärning inte utgör ett otillåtet risktagande.

Man skulle här kunna ställa frågan om detta resonemang på motsvarande vis skulle kunna användas av HD. Skulle det teoretiskt sett vara möjligt för HD att å ena sidan påstå att gärningen utgjorde en tillräckligt stor avvikelse från det aktsamma för att anses innebära ett otillåtet risktagande, men å andra sidan hävda att A inte hade anledning att ta det konkreta händelseförloppet i beräkning? HD skulle då hävda att händelseförloppet förvisso ingår bland de händelseförlopp som gör att gärningen bedöms oaktsam, men det råder inte ett tillräckligt *kvantitativt* förhållande mellan risken och den okontrollerade följden. B:s beteende framstår som alltför irrationellt för att *graden av den risk* A framkallat skall tillmätas relevans. Men detta fordrar att HD då kan förklara varför A inte hade anledning att ta i beräkning att just B skulle kunna befinna sig på vägbanan. Att B i detta fall var en mörkt klädd fotgängare som vistades på vägbanan istället för på vägrenen var förmodligen oväntat, men A hade

knappast kunnat stanna bättre om B varit någon annan/annat, t.ex. ett fordon som hade fått punktering och blivit stående på vägbanan eller ett sparkåkande par.⁴⁴ Om man anser att A:s avvikelse från det aktsamma är tillräcklig för att det fanns goda skäl att avstå om han vill undvika att kollidera med eventuella personer på vägen, så borde denna gärning vara oaktsam i riktning mot samtliga medtrafikanter och personer som kan tänkas finnas framför honom. Att B vistades mitt på vägen måste i så fall framstå som högst osannolikt eller högst opåräknad. Som framgår av praxis på området har domstolar intagit en restriktiv hållning till vad som skall bedömas som irrationellt eller helt oväntat och HD torde få problem att sortera in detta händelseförlopp bland dem där graden av risk är för liten för att tillmäta den otillåtna gärningen relevans.

Eventuellt skulle HD kunna exkludera risktagandets relevans genom att hävda att det *inte* är *denna sorts risk* som gör gärningen oaktsam. Man får i så fall hänvisa till den kvalitativa aspekten på relationen mellan gärning och följd och göra gällande att följden inte tillhör klassen av händelseförlopp som gör den kontrollerade gärningen oaktsam. Det vill säga, A hade goda skäl att avstå från att inte nedbringa hastigheten om han ville undvika att kollidera med någon/något som kunde befinna sig utanför det överblickbara området, men B tillhörde inte den krets av möjliga kollisionsobjekt som A hade att ta i beräkning. Även denna argumentation torde vålla problem eftersom det förutsätter att en kollision med B inte ingår bland de sorters risker som låg till grund för att se gärningen som oaktsam. HD har ju trots allt kommit fram till att risktagandet är otillåtet på den grunden. Sålunda torde det vara svårt för HD att upprätthålla uppfattningen att avvikelser från det godtagbara beteendet är tillräcklig för att utgöra ett otillåtet risktagande, men underkänna relevansen mellan det otillåtna risktagandet och följden, både vad gäller den kvalitativa och kvantitativa aspekten.

Det ovan sagda framstår kanske som ett onödigt förtydligande och en meningslös teoretisk exkurs, när HD inte ens påstått att kollisionen inte utgjorde en relevant följd till A:s oaktsamma gärning. Jag tror emellertid är det viktigt att understryka – med risk för övertydlighet – att relevansbedömningen är en reflektion av de argument

⁴⁴ Jämför här med hur HD bedömde situationerna i t.ex. NJA 1955 s. 418 och NJA 1958 s. 461.

man använde sig av för att beteckna gärningen som otillåten. Bedömningen av vad som anses utgöra goda skäl till att avstå från ett handlande måste ha en parallell i varför följden är relevant. Om följden inte ses som relevant, måste detta framgå av att *graden av risk* inte är tillräckligt beaktansvärd eller att risktagandet inte medför risk för den *sortens* följd. Vad vi eftersöker är ett *culpöst orsakande*. Hur domstolen kommer fram till vad som utgör goda skäl att avstå är naturligtvis föremål för en värderande verksamhet utifrån de rådande omständigheterna, men detta påverkar inte förhållandet mellan risktagandet och vilka följder man har att ta i beräkning i relevansbedömningen.

3.2.3 *Intresseavvägning*

Bedömningen i NJA 1968 s. 217 visar att HD tenderar att ställa kraven på bilister som färdas under mörkerförhållanden mycket högt. Att kraven i praxis ställs högt är givetvis utslag av en intresseavvägning mellan *å ena sidan* vad ett moderniserat och tekniskt utvecklat samhälle kräver avseende smidighet och effektivitet och *å andra sidan* vad samhället kräver beträffande säkerhet och skydd för medtrafikanter och andra personer i anslutning till platsen. Ett inlägg till förmån för den förstnämnda intressesfären finns i uttalandet av dissidenten i HD (Hedfeldt) som menar att en bilist som färdas på en europaväg måste kunna tillåtas att färdas med en något högre hastighet än vad som gäller på andra vägar av sämre standard. Detta för att tillgodose den *"snabbare teknikens krav och för att undvika ryckig trafik och stockningar"*. Resultatet av intresseavvägningen mellan effektivitet och säkerhet står det givetvis envar fritt att ha synpunkter på. Vill man prioritera trafiksäkerheten och skyddet för människor i trafiken höjer man aktsamhetskraven och tolererar mindre avvikelser. Motsatsvis gäller att om man anser att aktsamhetsstandarderna ställer orimligt höga krav på trafikanter, vilket får till följd att trafiken förhindras fungera, accepterar man en högre grad av avvikelse från aktsamhetsstandarderna.

Ett varningens finger skall nog höjas i denna diskussion. Om domstolarna tror sig kunna få människor i allmänhet att köra mer trafiksäkert genom att i enskilda fall, som detta, ställa näst intill orimliga krav på gärningsmannen har de nog överskattat domens beteendestyrande effekt (i form av moraltbildning eller avskräckning)

på samhället.⁴⁵ Det är av avgörande betydelse att skilja mellan skälen för att kriminalisera ett visst beteende och skälen för att ådöma en person ett straff. Det saknas empiriska belägg för att domar påverkar folkmoralen och bidrar till att lagarna får genomslagskraft i samhället. Den avskräckande effekten uppnås istället på kriminaliseringsplanet, där det faktum att en gärning är straffbelagd bidrar till att avhålla människor från vissa typer av icke önskvärda handlingar.⁴⁶

I fall som detta, när man har att göra med en brottsbeskrivning som förutsätter att gärningsmannen vållat en annan människas död, bestäms gränsen för det straffbara området av culpabedömningen. Ju högre domstolarna tenderar att sätta aktsamhetskraven, desto strängare bedöms gärningsmännen. Av detta skäl är det viktigt att de krav man ställer på aktsamhet är rimliga och verkligen motsvarar gärningsmannens klandervärdhet. Det är trots allt en väsentlig skillnad mellan att *å ena sidan* försöka bilda normer i samhället genom att upprätthålla gällande värderingar som finns konkretiserade i olika standarder och låta bedömningen återspegla gärningsmannens klandervärdhet, och *å andra sidan* att bedöma enskilda gärningsmän mycket hårt för att statuera exempel i syfte att skapa nya standarder. Den enskilda domen kommer med största sannolikhet att helt sakna någon handlingsdirigerande effekt på andra bilisters aktsamhet vid mörkerkörningar på europavägar, medan däremot gärningsmannen bedöms synnerligen hårt och drabbas av ytterligare en stigmatiserande effekt (straffrättsligt ansvar utöver det lidande som gärningsmannen åsamkas av dennes eget samvete, moral etc.) i och med vetenskapen om att han orsakat en annan människas död, vilken inte

⁴⁵ Strahl är av delvis motsatt uppfattning och hävdar att det ur preventionssynpunkt kan vara av värde att ha ett strängt culpaansvar eller t.o.m. ett strikt ansvar. Eftersom människor vet att de riskerar att ådra sig ansvar för även mycket små avvikelser, kommer de att ha större anledning att ta sig i akt. Jag vill ifrågasätta om detta verkligen är fallet. Ett dylikt uttalande stöder sig på dels antagandet att människor i allmänhet känner till omfattningen på culpaansvaret, och dels på antagandet att sanktionen påverkar människors aktsamhet. Vad gäller det förra tror jag att det är en illusion att tro att människor känner till omfattningen av det tämligen stränga culpaansvar som finns i praxis (se t.ex. NJA 1934 s. 86). Vad beträffar tron på sanktioners allmänpreventiva effekt, bygger detta på obevisade – och obevisbara – antaganden. En annan sak är naturligtvis att kriminalisering av oaktsamhet har en allmänpreventiv effekt. Se Strahl, Allmän straffrätt i vad angår brotten s. 84. Jämför också uppfattningen om skadeståndets påverkan på människors benägenhet att handla aktsamt. Hellner, Skadeståndsrätt s. 35 f.

⁴⁶ Se bl.a. Jareborg, Straffrättsideologiska fragment s. 136 ff., von Hirsch, Nyklassicism, proportionalitet och straffets grunder s. 99 ff. och Jareborg, Vilken sorts straffrätt vill vi ha? s. 31 ff.

motsvarar storleken på hans klandervärda oaktsamhet. Till detta kommer legalitetsprincipens krav på att medborgare måste ha en någorlunda möjlighet att förutse när de kan komma att bli föremål för straffrättsliga ingripanden. Det kan diskuteras i vilken utsträckning det bland allmänheten finns en kännedom om ett culpabegrepp utvecklat i prejudicerande domar. Domen skall – av rättviseskäl – åter spegla gärningsmannens klandervärdhet och inte utmätas i syfte att påverka allmänhetens moral.

Huvudsaken är dock att man inser att bedömningen förutsätter en värderande verksamhet. Värderingarna kan sedan komma att förändras under tidens gång. Den stora fördelen med att arbeta med begreppet gärningsculpa är att bedömningen blir anpassningsbar allteftersom värderingar och uppfattningar förändras med tiden. Det intressanta för vår undersökning är att uppmärksamma att domstolen har uppfattat och använt sig av strukturen i gärningsculpabegreppet. Man kan tydligt följa hur HD arbetar sig igenom de underliggande momenten, för att nå fram till slutsatsen att A:s gärning var oaktsam på ett sådant sätt att man kan säga att B:s död har orsakats genom oaktsamhet.

3.2.4 *Normativ bedömning eller jämförelseoperation?*

Är det då en normativ bedömning domstolen företar i NJA 1968 s. 217, när den når slutsatsen att A:s handlande skall bedömas som oaktsamt? Det vill säga, har domstolen förstått att uttryck som *"goda skäl"* och *"skälig anledning"* förutsätter värderande ställningstaganden när den ställer A:s gärning mot omständigheterna att det rådde mörker och att A hade möte och därför var tvungen att blända av till halvljus. Är det inte möjligt att domstolen helt enkelt bara väljer ut vilka aktsamhetsstandarder som finns i gällande rätt för att därefter subsumera omständigheterna i fallet under en typiserad situation som har bildat en norm. Erenius förefaller vara av den uppfattningen och av den anledningen tillåter jag mig en mindre exkurs rörande de olika uppfattningarna inom doktrinen.⁴⁷ Erenius driver tesen att domstolarna inte alltid företar en utpräglat normativt präglad bedömning, utan att de – till följd av en rikare flora av författningar och preventiva skyddsföreskrifter – helt enkelt jämför

⁴⁷ Se närmare Erenius, *Oaktsamhet* s. 86 ff. och s. 125.

gärningsmannens handling med ett av samhället utvecklat beteendemönster. Han kallar denna bedömning för *jämförelseoperation*. Domstolen företar således inte någon värdering av handlingen och de kringliggande omständigheterna, utan stannar vid att konstatera att jämförelsen visar att handlingen bryter mot det beteendemönster samhället uppställt. Man anar hos Erenius en viss skepticism mot att domstolarna använder sig av värderingar.

För att domstolarna skall kunna göra en jämförelseoperation av det slag Erenius förfäktar krävs att rättsvetenskapen analyserar rättspraxis och tillhandahåller normer av mer deskriptivt slag. Detta sker genom att rättsvetenskapen gör ett urval av handlingsmönster och utifrån dessa skapar ett culpabegrepp som domstolarna skall använda. Under dessa mönster kan domstolarna sedan subsumera aktuella fakta. Först när ledning ur dylika normer inte går att spåra i doktrin och praxis har domstolen att använda sig av ett värderande moment.

Jareborg menar att detta funktionella synsätt är förfelat.⁴⁸ Man kan inte flytta det värderande momentet från domstolen till ett tidigare stadium, där rättsvetenskapens urval av tidigare bedömningar ligger till grund för olika måttstockar som domstolen skulle känna sig bunden att följa.⁴⁹ Om den av Erenius förespråkade jämförelseoperationen används uppkommer frågan om inte en oaktsamhetsbedömning helt förlorar sin värderande karaktär. Vidare uppkommer frågan varför normer som fastlagts i olika föreskrifter, ordningsregler och praxis skulle vara gällande för domstolens bedömning i det konkreta fallet. Om domstolarnas verksamhet reduceras till att avgöra om en handling bryter mot en måttstock, riskerar culpabedömningar att bli föremål för en rent subsumerande verksamhet. Enligt Jareborg kan man inte börja culpabedömningen med att göra en jämförelse mellan föreskrifter och den aktuella handlingen, och därefter undersöka om det finns skäl att göra avsteg från föreskrif-

⁴⁸ Jareborg, Begrepp och brottsbeskrivning s. 264.

⁴⁹ Det bör här observeras att Erenius mycket parentetiskt besvarat Jareborgs kritik. Erenius påpekar att han inte avsett att den värderande verksamhet som "principiellt åligger domstolarna i culpafallen" skall förekomma på ett tidigare stadium. Vad denna "principiellt värderande verksamhet" är framgår dock inte. Se Erenius, Något om "culpatriöskeln" i straffrätten s. 155 not 35.

ten. Istället måste domstolen alltid börja med frågan: *"varför skall vi anse att culpakravet är uppfyllt, när föreskriften inte följts"*.⁵⁰

Det är mycket möjligt att Erenius har rätt i sitt påstående att domstolarna inte bemödar sig om att göra, eller vågar inlåta sig på, en bedömning av utpräglat normativ karaktär. NJA 1968 s. 217 avslöjar inte tillräckligt för att förklara varför domstolen kommit fram till att oaktsamheten är klandervärd, då A överträtt normen 46 § VTF och den därtill hörande i praxis utvecklade grundsatsen. Men vad domstolarna rent faktiskt gör är inte det väsentliga i polemiken mellan Erenius och Jareborg. Den principiella oenigheten grundas snarare på frågan: *"borde inte domstolarna ägna sig åt en värderade verksamhet, när man avgör huruvida rekvisiten för gärningsculpa är uppfyllda?"*.

Enligt mitt förmenande måste domstolarna uppfatta det normativa inslaget i culpabegreppet och jag tror att det är här vi finner kärnpunkten i Jareborgs argument gentemot Erenius. Hur det sedan i realiteten går till när domstolen gör sin oaktsamhetsbedömning är naturligtvis omöjligt att säga. Domskälen avslöjar mycket lite av huruvida domstolen har funnit att rekvisiten är uppfyllda därför att gärningen är att uppfatta som ett klandervärt avvikande från de akt-samhetsnormer som gäller på området, eller om man endast sökt efter det etablerade handlingsmönstret i samhället och jämfört detta med den aktuella gärningen. Detta är dock en sekundär fråga. Vi måste först bestämma oss för hur domstolen skall göra en culpabedömning, innan vi kan avgöra om den avviker från detta.

Jag vill här ännu en gång understryka att om man bortser från att de underliggande momenten i culpabegreppet förutsätter en rad normativa bedömningar – vilket Erenius verkar förespråka – har man kraftigt underskattat svårigheten i att genomföra en culpabedömning.

3.3 Personlig culpa

Vi har nu nått fram till culpabedömningens andra led, som avser att pröva om A klandervärt har orsakat att han befann sig i okunnighet om att han genom sitt handlande skulle företa en otillåten gärning. Utgångspunkten i fallet är att A inte har varit medveten om att han

⁵⁰ Jareborg, Begrepp och brottsbeskrivning s. 264.

har företagit någon riskfylld gärning. Hade han varit medveten om att gärningen skulle leda till skada, hade han avstått från att utföra den. Vi arbetar således med skuldformen omedveten oaktsamhet.

För att klandra A:s okunnighet om att han höll på att föröva en otillåten gärning när han färdades med en för hög hastighet i förhållande till omständigheterna, måste vi först fastställa vad A skulle ha gjort för att komma till relevant tro eller misstanke. Av domstolens utredning om personliga culpa framgår att A underlåtit att beakta *"möjligheten att en gående, en cyklist eller liknande kunde finnas i vägbanan"*. Oaktsamheten består alltså i att inte ta hänsyn till möjligheten att någon skulle kunna komma att finnas på vägbanan. Vad A skulle ha gjort är, med andra ord, att ha *tänkt efter, kontrollerat och riktat uppmärksamhet* mot det vänstra vägfältet längs med vilket han färdades. Det krävdes av A i denna situation att han satte sig i stånd att upptäcka och varsebli eventuella fotgängare eller cyklister som färdades på hans väghalva. Hade A gjort vad som krävs av honom, hade han tidigare kommit till insikt om att B vistades på vägbanan, vilket fått till följd att han sänkt hastigheten och därmed kunnat undanröja risken för kollision.

Nästa moment i bedömningen är – för domstolen – att förvissa sig om att vad som krävs av A är något som han hade *förmåga och tillfälle* att göra och att detta är något han *borde ha gjort*. Frågan är här vilka krav man kan ställa på vad A kunde ha gjort i den aktuella situationen. Att bruka sitt förstånd till att rikta sin uppmärksamhet mot eventuella medtrafikanter och fotgängare som kan tänkas befinna sig på vägen torde vara överkomliga krav som man kan ställa på någon i A:s situation. Den omständigheten att han fick möte med två bilar och därför var tvungen att blanda av gav honom ännu större anledning att skärpa uppmärksamheten framåt och kontrollera om det fanns eventuella personer framför honom. Trots att bedömningen är inriktad på A och hans speciella förutsättningar torde man i allmänhet kunna kräva av en bilförare att han skaffar sig den relevanta kunskapen om vad som befinner sig inom det överblickbara området.

Vad som kan göra det problematiskt för HD att hävda att A skulle ha *"tänkt efter"*, *"varit uppmärksam"*, etc. och därigenom kommit till relevant insikt, är det faktum att när A varseblev B befann sig denne på ett så kort avstånd som 20-25 meter framför ho-

nom. Med beaktande av att A höll en hastighet av 60 km/h (17 m/s) gav denna korta sträcka A en tidsperiod på cirka 1.5 sekunder att reagera och stanna sitt fordon. Upptäckten av B måste naturligtvis ha framstått som mycket plötslig eller överrumplande på ett sätt som kan anses betydelsefullt. Tillstånd av panik kan givetvis medföra att A inte kan undvika att föröva en otillåten gärning. Av konformitetsprincipen följer att vi inte kan klandra A för hans okunnighet om att han höll på att föröva en otillåten gärning, om han inte kunde rätta sig efter lagen. Emellertid kan inte situationen sägas utgöra något panikartat förhållande upptäckten av B, vilket sker då A befinner sig 20-25 meter från platsen där kollisionen äger rum. I detta läge kan det knappast krävas av A att han skall göra vad som krävs för att han skall nå insikt om hur han skall undvika en kollision. Men det är fortfarande möjligt för HD att klandra A för dennes bristfälliga insikt genom att gå tillbaka till ett tidigare stadium.

I det aktuella fallet fann HD alltså anledning att klandra A för hans brist på insikt redan då han bländade av och inte sänkte hastigheten. Vad som för A gör att upptäckten av B framstår som överrumplande, är att han åsidosatt sin kontrollplikt och inte har gjort vad som krävs för att han skall bli medveten om att han företar en gärning som innebär ett oacceptabelt risktagande, det vill säga färdas med en för hög hastighet med hänsyn till omständigheterna.

Man bör hela tiden hålla i minnet att utgångspunkten för alla resonemang kring omedveten oaktsamhet bygger på antagandet att gärningsmannen inte skulle ha företagit den oaktsamma gärningen om han hade haft relevant insikt. Man klandrar A för hans underlåtenhet att göra vad som rimligen kunde krävas av honom för att han skulle nå insikt om att hans färdssätt innebar ett icke acceptabelt avvikande från aktsamt beteende. A befann sig i en klandervärd okunnighet redan innan han upptäckte B. Det är detta som utgör grunden i HD:s resonemang, då den finner att A borde ha beaktat möjligheten av att en gående, en cyklist eller liknande kunde finnas i vägbanan.

Dissidenten i HovR, von Schultz, fann att gärningsculpa inte förelåg och av detta skäl behövde han inte närmare undersöka om förutsättningarna för personlig culpa var uppfyllda. Skulle man ändå försöka se hur han rimligtvis borde ha resonerat kring den personliga culpan, finner vi att resonemanget om att A *"saknade anledning att*

räkna med” att B befann sig på vägbanan, kan appliceras även på frågan om klandervärdhetsledet är uppfyllt. I så fall avses med lokutionen *”sakenade ...”* att A inte hade skälig anledning att räkna med att en otillåten gärning skulle fullbordas. Vi kan inte kräva av A att han skulle ha gjort något annat än vad han gjorde för att nå insikt. Hans okunnighet är alltså ursäktad.

En dylik ståndpunkt kan eventuellt finna stöd i förtroendegrundsatsen. För att detta resonemang skall vara fruktbart fordras att B:s vistelse på vägen framstår som irrationell och så oväntad för A att han inte hade skälig anledning att anta att B kunde befinna sig på körbanan. Hans okunnighet är därför inte klandervärd. Som framgått av bl.a. NJA 1974 s. 562, har domstolarna fordrat att tämligen säregna omständigheter skall föreligga för att grundsatsen skall vara tillämplig.⁵¹ Bedömningen slutar med frågan om B:s val, att leda cykeln på vägbanan istället för på vägrenen kan karaktäriseras som så irrationellt att det är jämförbart med t.ex. svårare brott eller uppenbar misskötsel av sin hälsa. Det är inte omöjligt att så är fallet och i så fall kan vi inte rimligen begära av A att han gör vad som krävs av honom för att han skall nå relevant insikt. Å andra sida är det naturligt för människor i allmänhet att bli överrumplade av en fotgängares uppenbarelse på detta sätt. Att A blir överraskad av en annan persons beteende, ursäktar dock inte automatiskt att han inte har använt sitt förstånd till att beakta möjligheten att någon skulle kunna komma att befinna sig i farozonen och av denna anledning skaffat sig relevant insikt om hur han skulle undvika en kollision. Det bör för tydlighetens skull noteras att vad som ovan anförts om förtroendegrundsatsen naturligtvis även påverkar bedömningen av gärningsculpa. Kontentan av resonemanget blir då givetvis att förutsättningarna i första hand brister vad avser kravet på gärningsculpa. Således kan det framstå som överflödigt att resonera kring bristande förutsättningar för personlig culpa när det saknas en otillåten gärning att relatera en bristande insikt till. Å andra sidan är förtroendegrundsatsen motsvarande tillämplig på kraven på personlig culpa

⁵¹ Jämför med HD:s bedömning i NJA 1964 s. 279. Domstolen friade i detta fall en gärningsman som under mörkerkörning på en europaväg kolliderat med en mötande skördetröska, dragen av två traktorer. HD ansåg att det *inte ålegat gärningsmannen att räkna med* att traktorerna drog en skördetröska och inte heller att skördetröskan var så bred att den sträckte sig över halva vägbanan. Två JustR var skiljaktiga.

och det kan av detta skäl vara motiverat att – om domskälen inbjuder härtill – lyfta fram den i bedömningen av skuldrekvisitet.

3.4 Utvärdering och slutsatser

Analysen av NJA 1968 s. 217 har erbjudit flera moment av mer teoretisk karaktär. Dels har undersökningen belyst frågan om avvikelser från aktsamhetsstandarder fordrar en bedömning av normativ karaktär där man tar hänsyn till de yttre omständigheter som omger gärningssituationen. Dels har analysen visat att det är fullt tänkbart att man vid oaktsamhetsbedömningen kommer till helt olikartade resultat beroende på hur intresseavvägningen utfaller mellan att önskvärda gärningar som i sig innefattar ett risktagande skall få företas och att verksamhet som innebär oacceptabla risker inte utövas. Som framgår av redogörelsen ställer jag mig i viss mån tveksam till bedömningen att A:s gärning utgör ett otillåtet risktagande. HD har onekligen ställt hårda krav på A i den aktuella situationen.

Med tanke på den begränsade verkan som kriminalisering, dömande och verkställighet av domar har för den sociala kontrollen, kan man kraftigt ifrågasätta om man inte borde vara mer restriktiv med att bedöma mindre avvikelser i trafikmål – som i och för sig har fått avsevärda konsekvenser – som straffvärda. För gärningsmannen innebär ofta det faktum att han orsakat (i vid mening) en annan människas död i en trafikolycka ett stort (och tillräckligt?) lidande. Klandervärdhet av den grad som framkommit i detta rättsfall motiverar inte alltid att gärningsmannen ställs till ansvar. Culpatröskeln får inte sänkas till en nivå som tangerar gränsen för strikt ansvar. Detta skulle rimma illa med att straff skall stå i proportion med gärningsmannens klandervärdhet. Ett repressivt statligt ingripande – hur litet det än må vara – lär inte förhindra att människor fortsätter att i framtiden vara omedvetet oaktsamma. Av detta skäl bör kriminaliseringen endast omfatta de fall där klandervärdheten är någorlunda beaktansvärd och där man kan uppnå viss allmänpreventiv effekt genom att kombinera förövandet av ett visst beteende med ett hot om straffsanktion. Frågan är om inte samhället kan förmå människor att avhålla sig från farligt handlande i vägtrafiken på bättre sätt än genom att upprätthålla ett mycket sträng culpatröskel, t.ex. genom information, utbildning, upplysning m.m. om de omfattande

konsekvenser som även mycket små avvikelser från aktsamt beteende kan få på vägtrafikens område.

Under beaktade av den ringa allmänpreventiva effekt som en enskild dom har på människors beteende, framstår det som motiverat att tillgripa kriminalisering och bestraffning med viss försiktighet. Därmed inte sagt att det inte finns fall av omedveten oaktsamhet som framstår som uppenbart klandervärda (och i vissa fall lika klandervärda som medveten oaktsamhet). Att gärningsmannen varit omedvetet oaktsam betyder inte att han inte kan ha visat en högggradig likgiltighet inför huruvida det fanns en risk för att följden skulle inträffa. Jag förespråkar med andra ord inte en avkriminalisering av oaktsamma gärningar, utan endast en restriktiv hållning när man har att göra med mindre avvikelser från aktsamt beteende, vilka har fått avsevärda konsekvenser. Vad som avgör om gärningsmannen skall befinnas ansvarig för ett brott är om han anses klandervärd.

Oavsett vilken slutsats man kommer fram till utifrån de olika standarderna för godtagbart beteende, visar rättsfallet att det går att följa den begreppsliga strukturen i Jareborgs systematik. En omständighet som gör det svårare när man skall följa domstolens resonemang är att vissa faktorer påverkar både bedömningen av *gärningsculpa* och bedömningen av *omedveten oaktsamhet*. Det kan därför vara svårt att se och klarlägga relationen dem emellan.

Faktum är att det finns klara paralleller mellan resonemangen kring *gärningsculpa* och *omedveten oaktsamhet*. I huvudsak samma faktorer, som ligger till grund för bedömningen av om gärningsmannen hade att räkna med ett händelseförlopp när han utförde den riskfyllda gärningen, kommer att styra bedömningen av vad gärningsmannen skulle ha gjort för att skaffa sig den relevanta insikten om att han höll på att företa en otillåten gärning. Detta beror på att en bilförare förutsätts ha viss förmåga när han kör bil. Frågan vilka krav man kan ställa på gärningsmannen vad avser erforderlig aktsamhet påverkas av *övertagandegrundsatsen*.⁵² Denna princip innebär att den som ger sig in på en riskfylld verksamhet, (t.ex. biltrafik) inte kan exculpera sig genom att hävda att han saknar erforderligt kunande eller kompetens att utöva den verksamhet han gett sig in på. Följaktligen förväntas en bilförare ha viss kompetens, då han väljer

⁵² Se närmare Jareborg, Straffrättens ansvarslära s. 55 och Erenius, Oaktsamhet s. 147 f.

att inlåta sig på bilkörning (t.ex. kännedom om trafikregler eller om hur man manövrerar en bil m.m.). Oavsett att han är okunnig om hur man bör bete sig i trafiken, så har han i vart fall varit personligt culpös på ett tidigare stadium, nämligen då han inlät sig på denna verksamhet. Det sagda innebär att okunnighet om hur man beter sig i trafiken inte fungerar som invändning mot att ett visst beteende utgör ett *otillåtet risktagande*. Lika lite duger invändningen som exculpationsgrund för *personligt ansvar*.

Av detta skäl bör domstolen rimligtvis komma till slutsatsen att om gärningen bedöms som oaktsam därför att A hade att räkna med denna typ av resultat vid ett otillåtet risktagande, bör också vid bedömningen av omedveten oaktsamhet följa att gärningsmannen skulle ha förstått att han höll på att föröva en brottslig gärning om han hade gjort vad som krävdes av honom. Det bör dock understrykas att bedömningen mycket väl ändå kan utmynna i slutsatsen att A inte hade förmåga eller tillfälle att rätta sig efter lagen och att vi följaktligen inte kan klandra honom av detta skäl (*konformitetsprincipen*). Att han inte gjorde vad som krävdes av honom för att komma till insikt är anledningen till att han kommer att företa den otillåtna gärningen. Skillnaden mellan begreppen gärningsculpa och omedveten oaktsamhet uppkommer först då man jämför resultatet, d.v.s. *skada* respektive *okunnighet*.

Att hela tiden tänka efter, vara uppmärksam och kalkylera med risken för att någon kan befinna sig på vägen utanför det överblickbara området fyller funktioner som påverkar bedömningen av båda sorternas culpa. Dels fungerar dessa intellektuella åtgärder som ett sätt att motverka eller minimera risken för att skada uppkommer. Genom att gärningsmannen får anledning att ta vissa händelseförlopp i beräkning, ges han goda skäl att avstå från att företa vissa gärningar. Dels fungerar dessa kognitiva feedbackanordningar som ett sätt för gärningsmannen att erhålla relevant insikt om vad som håller på att hända och han erhåller därmed ett incitament att uppfylla sin undersöknings- eller kontrollplikt.⁵³

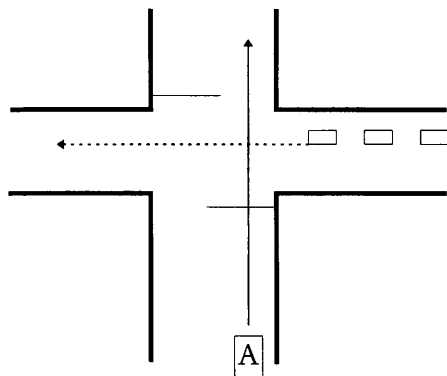
Vi ser här att samspelet mellan faktorerna möjliggör etablerandet av en kausal relation mellan personlig culpa och gärningsculpa. Det är det faktum att A inte tänker efter, inte beaktar möjligheten av att

⁵³ Jareborg, Straffrättens ansvarslära s. 218.

det kunde finnas människor framför honom, inte kontrollerar längden på det överblickbara området och inte riktar uppmärksamhet mot sin väghalva (*personlig culpa*), som leder till att han inte sänker hastigheten och därigenom företar ett otillåtet risktagande (*gärningsculpa*). Att han sedan färdas i oförminskad hastighet leder – i sin tur – till att A omöjligen kan upptäcka B på ett tillräckligt avstånd före kollisionen (*personlig culpa*). Denna okunnighet om var B befinner sig, orsakar i slutändan att kollisionen uppstår (*gärningsculpa*).

I det aktuella fallet är det alltså A:s underlåtenhet att göra dessa kontroller och en intellektuell bearbetning av sina intryck, som är orsak till att han företar ett otillåtet risktagande genom att inte tillräckligt anpassa hastigheten efter omständigheterna. Den personliga culpan är orsak till gärningsculpan. När den begreppsliga skillnaden mellan de båda sorternas culpa väl inses, framträder den kausala relationen mellan gärningsculpa och personlig culpa tydligt.

In dubiis non est agendum.
I tvivelaktiga fall bör man inte handla.



4.1 Inledning

Många gånger är det slumpen – eller kanske ödet – som avgör om en skada uppkommer till följd av att en oaktsam gärning har företagits. En gärningsman som företar ett otillåtet risktagande i trafiken och som därigenom sätter sig ur stånd att kontrollera händelseförloppet bör rimligtvis inte anses mer eller mindre klandervärd beroende på om en skada har uppkommit eller inte. Det är ju inte gärningsmannens förtjänst att skadan inträffat eller inte. Gärningsmannen styr ju inte över vilka följder hans handlande får efter det att han inte längre kan påverka händelseförloppet. Vad som är av intresse är huruvida personen är straffvärd och detta bestäms utifrån hur oacceptabelt och hur klandervärdt gärningsmannens *beteende* är, och inte av vilken *följd* som uppstått i och med gärningsmannens handlande. Ur kriminalpolitisk synvinkel skulle det därför inte vara tillfredsställande om man endast beivrade de fall där skada uppkommit.

Med ovanstående resonemang borde man logiskt sett även nå slutsatsen att det inte torde vara någon principiell skillnad mellan att framkalla en otillbörlig *risk* och att framkalla en *konkret fara*. Gär-

ningsmannen kan gärna inte heller i dessa fall tillskrivas någon del av ansvaret efter det att han tappat kontrollen över händelseutvecklingen och således inte anses mer eller mindre straffvärd. Han är i princip lika straffvärd oavsett om omständigheterna i det konkreta fallet lett till att en risk, fara eller skada har uppstått. Med ovan redogjorda resonemang avser jag inte förespråka en utökad kriminalisering av riskframkallande och/eller skapandet av konkreta faresituationer, utan endast uppmärksamma läsaren på att vilken följd som uppstått efter det att gärningsmannen tappat kontrollen över händelseförloppet har ringa betydelse för gärningsmannens straffvärdhet. Denna principiella utgångspunkt har också i tilltagande utsträckning legat till grund för modern strafflagstiftning och följaktligen är numera även framkallande av fara eller risker kriminaliserat i högre utsträckning.⁵⁴

Brotten rörande trafikhändelser är systematiserade så att både skapandet av en risk, t.ex. genom vårdslöshet i trafiken (TBL 1 §), och en eventuellt uppkommen följd, t.ex. att någon skadas eller avlider till följd av olyckan (BrB 3:7, 3:8), är kriminaliserat. Det förstnämnda lagrummet är utformat på så sätt att det inte spelar någon roll om skada eller ens fara för skada uppkommit. Det är tillräckligt att gärningsmannen företagit ett otillåtet risktagande och att detta har skapat en *risk* för en trafikolycka. Med risk förstås att det är plausibelt att följden inträffar och att följden uppfattas som något icke önskvärt.⁵⁵ NJA 1978 s. 251 lyfter fram ett händelseförlopp där gärningsmannen skapat en allvarlig risk för trafikolycka.

Händelseutvecklingen i fallet var följande: En bilist (A) framförde sitt fordon på en livligt trafikerad gata i mycket hög hastighet, 130 km/h. Inför närmandet av en korsning nedbringade A hastigheten till cirka 110 km/h. När A upptäckte att trafiksignalerna var på väg

⁵⁴ Ibland görs en uppdelning av brott som förutsätter att en skada har uppstått, *skadedelikt*, och brott där det räcker med att gärningsmannen framkallat fara för skada, *faredelikt*. Jareborg menar att distinktionen mellan skadedelikt och faredelikt inte fyller någon funktion för rättstillämpning eller rättsvetenskap. Skälet till denna skepticism står hos Jareborg att finna i uppfattningen att för att en dylik uppdelning skall vara befogad, måste man kunna definiera vad som menas med skada. Detta är dock inte något som med lätthet låter sig göras. Skadebegreppet är mycket mångfacetterat inom straffrätten, och det saknas anledning att tala om något enhetligt skadebegrepp som skulle kunna utgöra en grupp av brottstyper. Se närmare Jareborg, Straffrättens ansvarslära s. 116 ff. och i viss mån även Jareborg, Effektdelikt och beteendedelikt s. 188 ff.

⁵⁵ Jareborg, Straffrättens gärningslära s. 105. Beträffande sannolikhetsbegreppet *plausibilitet* se ovan under kapitel 3.2.2 not 43.

att slå om till rött valde han att på nytt accelerera fordonet för att hinna genom korsningen. I samband med att trafikljusen slog om hade bilar i de korsande körfälten satts i rörelse. A åtalades för grov vårdslöshet i trafik och dömdes i samtliga instanser för grov vårdslöshet i trafik till villkorlig dom och 75 dagsböter å 15 kronor. För att bringa ordning i culpabedomningen är det lämpligt att dela upp även detta händelseförlopp i olika skeden.

- (i) Det första skedet utgörs av situationen då A i hög hastighet närmade sig korsningen och blev medveten om att trafiksignalerna *var på väg att slå om till rött*.
- (ii) Det andra skedet inleds då att A – på ett avstånd av 15-100 meter före korsningen – iakttar hur signalerna *slog om till rött* och då fattade beslutet att trots detta passera korsningen.
- (iii) Under det tredje skedet passerade A korsningen, samtidigt som bilarna i den korsande vägbanan sattes i rörelse.

4.2 Gärningsculpa

HD inledde sin argumentation med att konstatera att A grovt hade överträtt två trafikregler av grundläggande betydelse för trafiksäkerheten. Här avses det faktum att A *dels* har överskridit den tillåtna hastigheten och *dels* har kört ut i korsningen trots att trafiksignalerna har slagit om till rött. Som utgångspunkt för bedömningen av om A skapat en oacceptabel risk i och med sitt beteende föll domstolen tillbaka på två aktsamhetsstandarder, i detta fall hämtade från VTK, och vi skall inleda med att närmare studera vilken betydelse överträdelserna av dessa regler har.

När A under skede (i) nalkades korsningen i den höga hastigheten 130 km/h utgjorde detta givetvis en grov hastighetsöverträdelse. Vad som i detta sammanhang är av intresse vid en oaktsamhetsbedömning är huruvida denna regelöverträdelse skall anses ha någon betydelse för om A skapade någon risk. I annat fall saknas anledning att efterfråga om A ådagalagt någon form av oaktsamhetsbrott. Detta beror i sin tur på om A hade kunnat stanna fordonet när han upptäckte att trafiksignalerna höll på att slå om till rött. Delade meningar rådde i domstolarna rörande avståndet mellan A:s fordon och korsningen då A observerade att trafiksignalerna slog om till rött.

Det omdiskuterade avståndet varierar från 15 meter till 100 meter före korsningen. I HD stannade man för uppgiften att trafikljusen slog om till rött då A befann sig 75-100 meter före korsningen, och att det inte kunde ses som uteslutet att A skulle ha haft möjlighet att nedbringa bilens hastighet och då kunnat stanna vid trafikljusen. Om A under rådande omständigheter haft denna möjlighet hade överträdelsen av hastighetsbegränsningen under skede (i) ringa betydelse för skapandet av risken under skede (iii). Det kan inte nog understrykas att det är först när A:s kontrollerade gärning orsakar att A satt sig ur stånd att kontrollera händelseutvecklingen, som vi kan tala om en gärning som innefattar en oönskad följd, vilken är straffrättsligt relevant.⁵⁶ Om så inte var fallet skulle rättsväsendet tvingas befatta sig med de otaliga risktaganden som ständigt äger rum i det moderna samhället, inte minst i trafiken.

Av detta skäl är det intressantare att fokusera på händelseutvecklingen under skedena (ii) och (iii). Under dessa skeden upptäckte A att trafikljusen slog om till rött, men valde att – istället för att nedbringa hastigheten ytterligare – öka hastigheten för att hinna passera korsningen. När A under skede (ii) fattade beslutet att öka hastigheten och passera korsningen satte han sig ur stånd att kontrollera följden (i detta fall utgörs följden av en *risk*) under det fortsatta händelseförloppet i skede (iii). A kunde inte längre stanna fordonet och kom följaktligen, under skede (iii), att passera korsningen mot rött ljus i en hastighet av cirka 100-130 km/h. Som ett resultat av detta kommer A under skede (iii) att befinna sig i korsningen och skapa en risk för att kollidera med fordon i korsningen. Är då detta tillräckligt för att karaktärisera handlandet under skede (ii) som ett otillåtet risktagande? A ansåg inte det, och för att problematisera gärningsculpabegreppet kan det här vara intressant att närmare studera hur A argumenterade för att detta handlande inte uppfyllde kraven på ett otillåtet risktagande, om inte annat så för att HD:s domskäl framstår som tämligen spartanska och intetsägande.

⁵⁶ Det bör för tydlighetens skull påpekas att det inte är någon förutsättning att följden är *okontrollerad*. Givetvis kan en situation råda där gärningsmannen kontrollerar hela händelseförloppet, det vill säga både gärning och följd. Det saknas då anledning att fråga sig om gärningen innefattar ett risktagande och om kraven om gärningsculpa därmed är uppfyllda, eftersom ett strängare krav på gärningskontroll redan är uppfyllt. Exempel på brottstyper när gärningsmannen normalt har kontroll över hela händelseförloppet är våldtäkt, stöld och mened. Jareborg, Straffrättens ansvarslära s. 40.

A invände till sitt försvar att hans beslut att passera korsningen inte utgjorde någon risk för trafikolycka. Detta påstående grundades på att A:s hastighet, då han uppmärksammade att trafikljusen slog om, var så hög som 130 km/h (36,1 m/s). Med denna hastighet skulle A på 3,5 sekunder tillryggalägga drygt 126 meter och på detta sätt passera korsningen innan den korsande vägtrafiken hade fått grönt ljus. Förutsättningen för att en trafikolycka överhuvudtaget skulle kunna ha uppstått var att trafiken i den korsande vägbanan också hade kört mot rött ljus. Detta var enligt A något som praktiskt taget aldrig inträffade i Stockholmstrafiken.

Resonemanget är felaktigt ur – åtminstone – tre aspekter. Först och främst bygger A:s invändning på att det inte uppkommit någon risk för trafikolycka genom att bilarna i den korsande vägbanan inte hade hunnit få grönt ljus och därmed inte hade kunnat sättas i rörelse. Visserligen använder A termen *risk* rörande sannolikheten för att en trafikolycka skulle uppstå, men argumentationen är snarare uppbyggd kring frågan om *konkret fara* hade uppstått i samband med A:s handlande. Med konkret fara förstås att det varit existentiellt möjligt att A:s gärning leder till en följd, och att det är plausibelt att gärningen leder till följden.⁵⁷ Resonemanget implicerar att om det inte förelegat konkret fara för någon trafikolycka, skall han heller inte anses ha gjort sig skyldig till vårdslöshet i trafik.

Ovanstående resonemang är dock en förenkling. TBL 1 § är inte utformat som ett konkret faredelikt och uppställer inget krav på att sådan fara skall ha uppstått. Istället kan handlingen vara brottslig oberoende av om det funnits fordon i det korsande körfältet eller inte.⁵⁸ Det saknas med andra ord anledning att fråga sig om det uppkommit skada eller ens om konkret fara för skada förelegat. Det

⁵⁷ Jareborg, Objective Ascription of Criminal Harm s. 442 ff.

⁵⁸ Ibland kallas brottstyper av detta slag *abstrakta faredelikt*. Med detta förstås att man – med utgångspunkt från konkreta faredelikt – tillåts abstrahera drag i den faktiska situationen, för att på detta sätt bygga upp en faresituation. Man baserar då faredömmingen på det typiskt farliga i en gärning och arbetar således med en presumerad fara. Jareborg menar att detta är föga klargörande därför att det antyder att abstrakt fara utgör något enhetligt. Så är inte fallet. Det finns inte definierat var gränsen går när man skapar en typiserad fara utifrån en faktisk situation. Om man har att göra med brottsbeskrivningar som inte avser konkret fara, riskerar tolkningen att bli skönsmässig om man inlåter sig på att avgöra faran utifrån typiska eller det genomsnittligt farliga i olika handlingssätt. Abstraktionen måste användas med försiktighet och Jareborg förordar att man istället tolkar de begrepp som återfinns i brottsbeskrivningarna självständigt. Se Jareborg, Straffrättens gärningslära s. 106 ff. och Jareborg, Effektdelikt och betedendelikt s. 177 f.

räcker med att visa att *risk* för skada inträffat. En försvarsargumentation baserad på att det inte var existentiellt möjligt att en kollision skulle komma att äga rum, är inte av direkt intresse rörande TBL 1 §. Konkret fara är en tillräcklig, men inte någon nödvändig förutsättning för lagrummets tillämplighet. Gärningen kan karaktäriseras som handlande i osäkerhet, där det finns en risk, men inte nödvändigtvis någon fara.⁵⁹

Om det av A förda resonemanget inte skjuter in sig på frågan om konkret fara hade uppstått, utan A istället med sitt försvar menar att inte ens risk för trafikolycka hade uppstått, blir resonemanget ännu mera obegripligt. I så fall påstår A att det inte ens var plausibelt att följden kunde inträffa. Riskbedömningen skall – till skillnad från bedömningen om konkret fara – göras utifrån gärningsmannens position. Om A hävdar att det inte var plausibelt att en trafikolycka skulle inträffa betyder det att A inte bedömt det som rimligt eller ens tänkbart att en trafikolycka skulle kunna uppstå.⁶⁰ För att detta påstående skall ges trovärdighet krävs att A har kunnat överblicka situationen och göra en sådan heltäckande bedömning av tänkbara händelseförlopp att det framstår som orimligt eller otänkbart att en trafikolycka kunnat inträffa. HD konstaterade att A, med hänsyn till den höga hastighet han höll (130 km/h), inte kan ha haft möjlighet att säkert bedöma om han kunnat passera korsningen innan den korsande trafiken satte sig i rörelse. Vidare framgår av domskälen att A helt saknade möjlighet att stanna sitt fordon om någon/något kommit ut i körbanan. Av dessa skäl ligger det nära till hands att se handlandet som ett icke acceptabelt risktagande. Bedömningen av gärningsculpa får baseras på hur en normalt aktsam person skulle bete sig när han saknar den relevanta kunskapen om förhållandena i vägkorsningen under period (iii). Och mycket talar för att en dylik bedömning kommer att utmyнна i slutsatsen att gärningen anses utgöra ett otillåtet risktagande.

Den andra felaktiga utgångspunkten i A:s resonemang ligger i påståendet att man allmänt sett kan göra bedömningen att Stockholms-trafiken inte startar innan den givits grönt ljus. Bedömningen att det är riskfritt att passera korsningen trots att trafiksignalerna slagit om

⁵⁹ Jareborg, *Objective Ascription of Criminal Harm* s. 445.

⁶⁰ Jareborg, *Straffrättens gärningslära* s. 104 f.

mot rött byggs upp kring förutsättningen att man kan förlita sig på att andra medtrafikanter inte startar före grönt ljus. Detta resonemang grundar sig på uppfattningen att människor, när de företar olika former av handlingar, måste kunna utgå från att andra medtrafikanter beter sig rationellt. Med andra ord skulle *förtroendegrund-satsen* ligga till grund för en argumentation som syftar till att se A:s handling som tillåten. Det synes mig ytterst tveksamt att någon – i A:s position – som företar en i sig så oaktsam gärning som att köra mot rött i en livligt trafikerad gatukorsning skall kunna förlita sig på att den korsande trafiken beter sig rationellt och att detta skulle göra handlandet tillåtet.⁶¹

En tredje lapsus i resonemanget om att risk för trafikolycka aldrig uppkommit ligger i frågan gentemot vilka A:s oaktsamhet riktas. Hela argumentationen byggs upp kring förhållandet att det fanns *bilar* i den korsande vägbanan som väntade på att få grönt. Dessa är givetvis skyddsvärda objekt och kan åberopas som argument för att det finns goda skäl att avstå från att ta risken att passera korsningen när trafikljusen slagit om. Vad som i detta läge dock glöms bort är att anledningen till att A i och med sitt handlande anses skapa en risk för trafikolycka inte endast beror på trafiken på den korsande vägen. Det kan finnas andra personer i anslutning till korsningen, exempelvis cyklister och fotgängare, vilka också utgör tänkbara kollisionsobjekt. Att en kollision med de korsande fordonen förutsätter att dessa har satts i rörelse innan trafikljusen slagit om har ju föga att göra med det faktum att A genom sitt beteende skapade en risk för att en trafikolycka skulle inträffa med andra personer som befann sig i anslutning till korsningen. Med hänsyn till den höga hastighet A höll då han passerade korsningen mot rött, var han avskuren från kunskap om eventuella andra kollisionsobjekt och följaktligen utgör handlandet ett otillåtet risktagande redan på denna grund. Det ovanstående resonemanget torde visa att – och varför – A:s försvarsargumentation är vederlagd. Följaktligen torde A:s beteende kunna karaktäriseras som ett otillåtet risktagande.

⁶¹ Man torde inte kunna förlita sig på att andra människor skall bete sig förnuftigt eller rationellt, då man själv begår grova regelöverträdelse. Se bl.a. Roxin, *Strafrecht Allgemeiner Teil* s. 685.

4.3 Personlig culpa

4.3.1 Skuldform

Vårdslöshet i trafik indelas i olika grader, *grov*, *normal* och *ringa* (där den sistnämnda är undantagen straffansvar).⁶² I det aktuella fallet åtalades A för grov vårdslöshet i trafik. Av TBL 1 § st. 2 följer att A då skall ha ådagalagt *grov oaktsamhet* eller *visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom*, men lagrummet säger i övrigt ingenting om vad som konstituerar grov vårdslöshet i trafik. När lagen stipulerar grov oaktsamhet avser detta både gärningsculpa och personlig culpa.

Den något förbryllande formuleringen i lagen väcker flera intressanta frågor. Inledningsvis frågar sig vän av ordning hur de båda rekvisiten ovan förhåller sig till varandra. Man kan med fog ställa sig frågan vad som egentligen skiljer *grov oaktsamhet* från *uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom*. Är det inte så att den som visar uppenbar likgiltighet för andra människors liv även är grovt oaktsam?⁶³ Givetvis torde det vara fallet. Vissa författare har hävdats att det förra rekvisitet ändå fyller en viss självständig funktion. Strahl menar att "*uppenbar likgiltighet*" är en slags kvalitativ gradering och bör förutsätta "*viss medvetenhet om risk för olycka*".⁶⁴

Anknytningen till gärningsmannens medvetenhet leder oss osökt in på nästa fråga kring tolkningen av TBL 1 § st. 2, nämligen vilken skuldform som krävs. Lagrummet ger oss inte svar på frågan. I den av A framförda försvarsargumentationen accentueras att betecknande för grov vårdslöshet är att föraren *medvetet* försatt sig i ett läge där han inte kan avvärja fara för en trafikolycka. Det vore na-

⁶² Det bör noteras att utformningen och tillämpningen av TBL 1 § har varit föremål för en uttalad kritik från olika håll ända sedan 1960-talet. Straffansvaret har ansetts vara för strängt utformat och vägtrafikens snabba utveckling har gjort lagrummet otidsenligt. TBL 1 § har av denna anledning under en lång period behandlats i förslag till lagändringar, dock utan att någon ändring genomförts förrän 1995. Grundtanken i reformarbetet har genomgående varit att vidta en betydande avkriminalisering av handlingar som tidigare ledde till straff enligt TBL 1 § och förbehålla straffansvar för de allvarigare fallen av trafikovarsamhet. Av denna anledning finns numera – vad avser normalgraden av vårdslöshet i trafik – ett väsentlighetsrekvisit i kravet på "brist på omsorg och varsamhet". Se närmare Hoflund, TrafikBrottsLagen s. 16 ff., SOU 1992:61 s. 555 ff. och Prop. 1994/95:23 s. 57 ff.

⁶³ Hoflund menar att rekvisitet "*uppenbar ...*" är en omotiverad rest från tidigare lagstiftning, som mycket väl kan utgå ur lagtexten. Hoflund, Vårdslöshet i trafik s. 238.

⁶⁴ Strahl, Allmän straffrätt i vad angår brotten s. 190

turligtvis bekvämt om gradindelningen av brottet följde de utvecklade skuldformerna, medveten respektive omedveten culpa. Så enkel (?) är verkligheten inte. Förvisso är medveten oaktsamhet i princip mer klandervärd än omedveten oaktsamhet, men ingenting säger att den förra inte skulle kunna konstitueras grov oaktsamhet. Det är fullt tänkbart att gärningsmannen då han är omedvetet oaktsam ådagalägger så stor oaktsamhet att den är att betrakta som grov.⁶⁵ Omständigheter som konstituerar grov vårdslöshet får sökas i de underordnade momenten av gärningsculpa och personlig culpa. Rörande graderingen av gärningsculpa får man t.ex. undersöka i vilken utsträckning gärningsmannen avvikit från det godtagbara beteendet, riskens karaktär, graden av plausibilitet hos det konkreta händelseförloppet och de hotade intressenas relativa värde, för att få svar på om oaktsamheten är att klassificeras som grov.⁶⁶ Vad avser personlig culpa gäller att de moment som gör att vi bedömer gärningsmannens insikt som klandervärd (måttet på likgiltighet) går att gradera och följaktligen kan man klassificera även denna oaktsamhet som grov.⁶⁷

Om man nu inte kan säga att grov oaktsamhet förutsätter medveten oaktsamhet, torde det omvända – att medveten oaktsamhet konstituerar grov oaktsamhet – vara lättare att påvisa. Strahls uttalande antyder att så skulle vara fallet och av övrig doktrin framgår att medveten oaktsamhet ofta medför att oaktsamheten klassificeras som grov.⁶⁸

Jag tror att det är viktigt att understryka att det inte krävs att en olycka har inträffat för att fälla någon till ansvar för grov vårdslöshet i trafik. Dessvärre finns i praxis en tendens att bedöma gärningsmannens oaktsamhet utifrån de effekter som uppstått.⁶⁹ Att så är fallet är förståeligt, men likväl inte tillfredsställande. Det är förståeligt av den anledningen att en svår effekt är mycket påtaglig och lätt att bevisa. Konkretiseringen av ett risktagande i form av en olycka leder ofta till slutsatsen att risktagandet varit särskilt allvarligt och att det därför funnits särskilt goda skäl att avstå från handlandet. Visserli-

⁶⁵ Strahl, Allmän straffrätt i vad angår brotten s. 189, Agge & Thornstedt, Straffrättens allmänna del s. 120 och Jareborg, Straffrättens ansvarslära s. 218.

⁶⁶ Jareborg, Två sorters culpa s. 245 och Jareborg, Straffrättens ansvarslära s. 67 f.

⁶⁷ Se Jareborg, Två sorters culpa s. 245 och Straffrättens ansvarslära s. 68.

⁶⁸ Se bl.a. Strahl, Allmän straffrätt i vad angår brotten s. 190, Jareborg, Två sorters culpa s. 245 och Hoflund, Vårdslöshet i trafik s. 238.

⁶⁹ Fürst, Principer för bedömning av trafikbrott s. 219 ff.

gen kan detta ofta vara fallet, men likväl kan mycket ringa oaktsamhet resultera i omfattande skador, särskilt när det gäller trafikolyckor. Det faktum att en olycka har inträffat kan ha mycket litet att göra med hur straffvärd en person är. Frågan om gärningsmannen gör sig skyldig till normalgraden eller grov vårdslöshet i trafik skall avgöras utifrån hur klandervärd (likgiltig) han är, varvid den effekt hans oaktsamhet orsakat saknar direkt betydelse.

4.3.2 HD:s bedömning av den personliga culpan

När vi inleder med att pröva om A ådagalagt medveten oaktsamhet, innebär det att vi nu laborerar med en mer kvalificerad form av personlig culpa. Medveten oaktsamhet uttrycker att gärningsmannen är mer klandervärd än vid omedveten oaktsamhet. Skillnaden ligger i graden av insikt, det vill säga hans kognitiva inställning, och graden av likgiltighet. Vi klandrar gärningsmannen därför att han har visat likgiltighet inför *risken* – inte likgiltighet inför *huruvida det fanns en risk* – att en följd inträffar. Vid medveten oaktsamhet har gärningsmannen tillfälle att rätta sig efter lagen vid tillfället för sitt handlande, men väljer ändå att företa det otillåtna risktagandet. Karaktäristiskt för medveten oaktsamhet är att gärningsmannen har nått fram till en kognitiv inställning som kan rubriceras som *misstanke*. Att gärningsmannen misstänker något är detsamma som att han ser det som ett tänkbart faktum att något kan komma att hända (praktiskt möjligt).⁷⁰

HD:s bedömning av den personliga culpan lämnar mycket i övrigt att önska vad gäller utförlighet och stringens. Domstolen fastslår inte explicit att A medvetet försatt sig i denna situation. Inte heller diskuteras frågan om A hyst någon misstanke om att en olycka kunde bli följden av det riskfyllda beteendet. Med lokutionen *"inte haft möjlighet att säkert bedöma"* inleder domstolen att diskutera A:s brist på insikt under skede (ii) då han beslutar sig för att passera korsningen. Uttrycket implicerar klander därför att A har försatt sig

⁷⁰ Jareborg, Straffrättens ansvarslära s. 198. Jämför här hur *"att misstänka"* och *"att hålla för möjligt"* förhåller sig till *"att tro"*. Om någon misstänker något (att p), så har han vissa skäl att tro något (att p), men han tror inte att p. Se närmare Jareborg, Handling och uppsåt s. 235 f. Gränsdragningen mellan medveten oaktsamhet och eventuellt uppsåt (där det också fordras misstanke) framgår endast genom utfallet av det s.k. hypotetiska provet, vid vilket det skall avgöras huruvida gärningsmannen skulle ha företagit den riskfyllda gärningen om han hade varit säker på följdens inträffande.

i ett tillstånd där han inte uppfattat eller kunnat uppfatta att han skapade en risk, det vill säga han befann sig i en culpös okunnighet om att en otillåten gärning fullbordades. Okunnighet innebär att A varken tror eller misstänker något. Frågan har aldrig aktualiserats för A och mycket talar för att HD *inte* ansett att A varit *medvetet* oaktsam.⁷¹

Även om HD:s domskäl antyder att A befann sig i *okunnighet* om att han stod i begrepp att utföra en gärning som innefattade ett oacceptabelt risktagande, finns utrymme att ifrågasätta om inte hans kognitiva inställning borde karaktäriseras som *villfarelse* i form av felaktig tro. A tror inte att han kommer att skapa någon risk för trafikolycka (att icke-p), fastän detta är sant (att p). Okunnighet utesluter medveten oaktsamhet, medan villfarelse (i betydelsen felaktig tro) torde vara förenlig med den kognitiva inställningen *misstanke*.⁷² Att A felaktigt tror att han inte skapar en risk för en trafikolycka (att icke-p), utesluter inte att det för A kan finnas vissa (svaga) skäl att tro att han skapar en risk.⁷³ Hur A:s kognitiva inställning skall karaktäriseras är kanske inte en avgörande fråga, men vad som eventuellt skulle kunna hävdas är att A har insett möjligheten att han skulle komma att företa en otillåten gärning redan då han under skede (ii) uppfattade att rödljusen slog om. I så fall har han – trots sin villfarelse (felaktig tro) – haft vissa skäl att tro att han skapade en risk för trafikolycka. Det vill säga, han tror inte att han kommer att skapa en risk för en trafikolycka när han kör mot rött, men han *håller det inte för uteslutet* att så kan vara fallet. Under föreliggande omständigheter torde hans kognitiva inställning kunna karaktäriseras som *misstanke*. I så fall finns det ett visst utrymme för medveten oaktsamhet. Det hela blir beroende av *vilken effekt* han skall ha insett att han skulle komma att orsaka. Om vi här menar att det rör sig om ansvar enligt TBL 1 §, är det väl fullt möjligt att påstå att A såg möjligheten (risken) som stor att han skulle komma att skapa en situation som kan inrangeras under kategorin *otillåten gärning* enligt TBL 1 §. Däremot bedömde han risken för att någon skulle komma

⁷¹ Okunnighet i betydelsen "fullständig okunnighet" eller "the mind is a complete blank" (Williams). Se Jareborg, Handling och uppsåt s. 240.

⁷² Observera att det är skillnad på att "vara säker på ett icke-faktum" och att "tro ett icke-faktum". Jämför Williams' uppfattning att villfarelse inte utesluter medveten oaktsamhet, medan okunnighet gör detta. Se Jareborg, Handling och uppsåt s. 240.

⁷³ Jareborg, Handling och uppsåt s. 240.

att skadas som liten och av detta skäl valde han att "ta risken" och passera korsningen.⁷⁴ Om vi i stället tänker oss någon annan följd, t.ex. att en olycka faktiskt inträffat och att en människa förolyckats till följd av detta, torde det vara svårare att påstå att A varit medvetet oaksam i förhållande till följden. Man kan inte gärna utifrån omständigheterna påstå att A var medveten om risken för att en kollision skulle inträffa och att någon skulle avlida. Ett sådant fall är ett bra exempel på hur A anses klandervärt okunnig om att han företog ett otillåtet risktagande och A:s klandervärdhet kan karaktäriseras som "*likgiltighet inför huruvida det finns en risk*".

Oavsett om skuldformen skall betecknas som medveten oaksamhet eller inte, är det under alla omständigheter tillräckligt med att konstatera att A ådagalagt omedveten oaksamhet för att TBL 1 § st. 2 skall vara tillämplig. Som nämnts tidigare är det fullt möjligt för domstolen att ändå beteckna oaksamheten som grov trots att skuldformen omedveten oaksamhet används. I det aktuella fallet kan man – om A inte misstänkt att han skulle komma att skapa en risk för en trafikolycka – med fog påstå att A under de rådande omständigheterna skulle ha "tänkt efter", "kalkylerat med risken" och avstått från att passera, samt att detta var något som A hade möjlighet att göra och *borde ha gjort*. Om han hade gjort detta under skede (ii) skulle han ha nått relevant insikt, nämligen att bilar i de korsande vägfältet hade satts i rörelse och att A genom sitt handlande under skede (iii) skapade en risk för trafikolycka.

Om vi ponerar att A skulle invända att han under skede (ii) saknade möjlighet att undvika att han skulle föröva en otillåten gärning därför att hastigheten inte medgav att han kunde stanna före korsningen, får vi kliva tillbaka ett skede och fråga oss om A varit omedvetet oaksam redan under skede (i). Det torde väl inte råda några större problem i att se att det oacceptabla risktagandet uppkommer i den stund A tappade kontrollen över händelseförloppet,

⁷⁴ Det är kanske inte helt osannolikt att A verkligen trodde att han kunde passera korsningen utan att det skulle uppstå någon risk för olycka. I så fall är frågan vad A misstänkt inte väsentlig. Likaså är kanske de skäl som fanns för A att *tro*, inte tillräckligt starka för att A skulle *misstänka* att följden skulle komma att inträffa. Styrkan på dessa skäl är en bedömningsfråga. Vad det ovanstående resonemanget kring A:s medvetenhet försöker visa är endast att det är teoretiskt möjligt att påstå att A var medveten (och därför likgiltig) inför *risken* att han *skulle skapa en risk* för trafikolycka. Detta medför att A var medvetet oaksam i förhållande till följden att en risk för en trafikolycka skulle uppstå. Allt beror av *vad* A var *medveten* om och detta blir i slutändan en bevisfråga.

och att den personliga culpan därmed uppkommit före detta inträffade. Den tankemässiga utgångspunkten är ju att det är den klandervärda okunnigheten som är orsak till att den oaktsamma gärningen företas. Tillståndet av omedveten oaktsamhet inträder i den stund A inte skaffar sig den relevanta kunskapen om att han måste sänka hastigheten för att kunna stanna och därmed undvika att föröva en otillåten gärning.

Slutsatsen av det sagda blir att det egentligen inte spelar någon roll vilken av de två skuldformerna vi använder. Oavsett vilken, kommer vi fram till att A ådagalagt personlig culpa och att den med hänsyn till den hänsynslöshet A uppvisat, bör karaktäriseras som grov.

4.4 Utvärdering och slutsatser

Normer i VTK är ofta bara abstraherade generaliseringar och överträdelse av dessa skall uppfattas enbart som en indikation på att ett handlande skall bedömas som oaktsamt. Visar det sig att man inte kan belägga att gärningsmannens hastighetsöverträdelse har betydelse för skapandet av en risk för olycka, följer att gärningsmannen får antas ha haft tillräcklig överblick över trafiksituationen. Därav måste slutsatsen följa att gärningen inte utgjort något oacceptabelt risktagande. Motsatsvis gäller att om gärningsmannen gjort något som inneburit att han försatt sig i en situation där han inte har möjlighet att överblicka situationen och saknat möjlighet att avbryta händelseförloppet, har han tappat kontrollen över händelseförloppet och därmed skapat en risk för en trafikolycka. Följaktligen skall risktagandet uppfattas som otillåtet. Kravet på gärningskontroll uppfylls genom att man frågar sig om A på ett tidigare stadium haft kontroll över händelseutvecklingen. I det aktuella fallet hade han kontroll redan under skede (i) och hade då kunnat avbryta risksituationen genom att sakta ned hastigheten och stanna vid vägkorsningen.

Att A förlitade sig på att den korsande trafiken skulle kvarstanna tills det att han passerat korsningen är ingenting som kan ursäktas att A brustit i sin kontrollplikt. Det skulle vara mycket svårt att argumentera för att A saknade möjlighet att rätta sig efter lagen bara därför att han på ett tidigare stadium försummat sin kontrollplikt. Han hade förmåga och tillfälle att upptäcka att trafiksignalerna slog om mot rött och därigenom hade han möjlighet att komma till relevant

insikt. Den omständigheten att trafiksignalerna slog om till rött ställer tvärtom ännu högre krav på A att skaffa sig den relevanta insikten om vad han borde ha gjort för att undvika att risken för trafikolycka skulle uppkomma.

Vi finner alltså att det är A:s försummande av sin kontrollplikt som utlöser den otillåtna gärningen. Den omständigheten, att A försette sig i ett tillstånd där han saknade överblick och inte skulle kunna bemästra läget om en trafiksituation uppkommit av det slag man normalt har att räkna med, påverkar direkt bedömningen av personlig culpa men indirekt också bedömningen av om gärningen är att klassificera som oaktsam. Att försummelsen av kontrollplikten är orsak till den klandervärda okunnigheten om vad som håller på att hända (*personlig culpa*) och att detta orsakar att gärningsmannen inte minimerat sina risktaganden och därmed gjort något det fanns goda skäl att avstå från (*gärningsculpa*) är naturligtvis, som tidigare påpekats, ägnat att fördunkla skillnaden mellan de olika culpabegreppen. Att det vid farokällor som vägtrafik dessutom råder relativt komplicerade orsakssamband mellan gärningsculpa och personlig culpa, där orsakssambanden följer i flera led ökar ytterligare svårigheten att se vilka moment som är att hänföra till respektive form av culpa.

Under vilket skede som tillståndet av personlig culpa framträder är öppet för diskussion. Att A fattade beslutet att passera korsningen redan under skede (i) är svårt att påvisa. Mot detta talar att han saktat in och iakttog hur trafiksignalerna slog om från grönt till rött. Helt klart är dock att tillståndet av personlig culpa föreligger under skede (ii) då han är medveten om att signalerna har slagit om till rött, men ändå fattar beslutet att ändå passera korsningen. Han sätter sig här ur stånd att bedöma situationen och vidta nödvändiga kontroller och erforderlig aktsamhet. Tillståndet kan karaktäriseras som en culpös okunnighet som A aktivt har medverkat till.

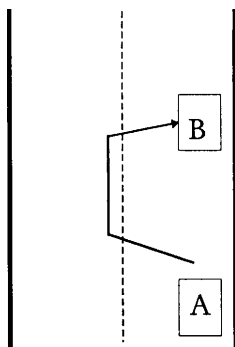
Att tillståndet uppstår före det att det otillåtna risktagandet förverkligas torde också vara tydligt. Utgångspunkten är ju att tillståndet av personlig culpa måste inträda innan gärningsmannen tappar kontrollen över händelseförloppet. Anledningen till att A tappar kontrollen över händelseutvecklingen under den senare delen av skede (ii) – och helt klart under skede (iii) – är att han under skede (ii) har fattat beslutet att passera korsningen under dessa riskfyllda

betingelser. Det faktum att han befinner sig i okunnighet om att han håller på att föröva en otillåten gärning orsakar att han företar en oaktsam gärning. Detta åskådliggör att de båda sorternas culpa är kausalt förbundna med varandra. Att A fattar beslutet att passera korsningen – och därmed sätter sig ur stånd att bedöma om han skulle hinna passera korsningen utan risk för olycka – är orsak till att han inte längre har kontroll över följderna och därmed företar ett otillåtet risktagande.

Trots att den ovan nämnda kausalrelationen inte uppmärksammas i domstolen bidrar NJA 1978 s. 251 ändå till att visa att culpabegreppet förekommer i två helt olika skepnader. HD har klandrat A för dennes oaktsamhet grundat på två olika former av culpa: den ena rörande gärningen, den andra rörande okunnigheten.

Hur än saken står, är det bättre
att begå ett fel än en synd.

ROUSSEAU



5.1 Inledning

Som vi hittills har kunnat konstatera har HD givit uttryck för en oaktsamhetsbedömning som tenderar att bitvis vara (mycket) sträng. Vi skall nu övergå till ett fall där HD i viss mån intagit en mer återhållsam och balanserad ståndpunkt.

Händelseutvecklingen i NJA 1982 s. 714 var följande: En person (A) färdades i en personbil längs en europaväg i en hastighet av 60-70 km/h. Vid en raksträcka hann hon ikapp en långtradare med släp (B) som färdades längs den högra körbanan i en hastighet av 50 km/h. A bedömde platsen lämplig för omkörning. När A kom upp jämsides med B fick A:s fordon sladd och sammanstötte med långtradaren, vilket fick till följd att en trafikolycka inträffade. A åtalades för vårdslöshet i trafik och dömdes i TR och HovR enligt TBL 1 § för vårdslöshet i trafik till 20 dagsböter å 60 kronor. HD ändrade domslutet och frikände A.

5.2 Gärningsculpa

Åklagaren gjorde i samtliga instanser gällande att A brustit i omsorg och varsamhet genom att företa en omkörning på en plats där sikten inte var tillräckligt god och där A inte heller hållit en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet. Vidare talade vissa yttre omständigheter mot att det var en lämplig plats, som exempelvis att det fanns is och/eller snö på vägbanan. Mot åklagarens resonemang invände A att orsaken till olyckan var att is på vägbanan förorsakat sladd på hennes fordon och att detta faktum inte var tillräckligt för att konstituera oaktsamhet. Till hennes förmån talade att platsen för olyckan var en raksträcka som var cirka en kilometer lång, att det var dagsljus och rådde god sikt vid tillfället samt att det (i alla fall enligt hennes uppfattning) inte fanns några mötande bilar på den andra vägbanan. HD ansåg inte att A gjort sig skyldig till vårdslöshet i trafik. Däremot valde TR – vilket HovR fastställde – att fälla A till ansvar för vårdslöshet i trafik och det kan vara lämpligt att inleda undersökningen med att studera TR:s resonemang kring frågan huruvida A:s handlande var oaktsamt.

Frågan vi inledningsvis måste ställa oss är om en omkörning, under de rådande omständigheterna, innefattade en risk för att den oönskade följden skulle uppstå. När någon företar en omkörning då det råder vinterväglag torde det inte sällan vara plausibelt att man får sladd och tappar kontrollen över sitt fordon. Det är dock inte tillräckligt för att risktagandet skall vara otillåtet. Det kan gärna inte hävdas att omkörningar under vinterhalvåret alltid utgör ett otillåtet risktagande. Ur ett praktiskt perspektiv skulle vägtrafiken helt lamslås om man aldrig fick köra om, och det måste följaktligen finnas fler konkreta omständigheter i anslutning till fallet som stöder ett påstående om att det fanns goda skäl att avstå. Vad som i denna situation är av intresse är med andra ord om det fanns *goda skäl att avstå* från omkörningen för att undvika att få sladd och kollidera med det fordon man kör om.

När TR gjorde sin culpabedomning inledde den med att konstatera att det inte hade kunnat beläggas att siktförhållandena varit sådana att en omkörning ej borde ha företagits. Istället var det A:s hastighet vid tillfället som fick bli avgörande för om handlandet skulle anses innefatta ett otillåtet risktagande. Visserligen hade A inte gjort sig skyldig till någon hastighetsöverträdelse, men TR beaktade att

det vid tillfället för olyckan rådde dåligt väglag och att det hade ålegat henne att anpassa hastigheten till väderleksförhållandena. TR hänvisade inte uttryckligen till någon föreskrift eller aktsamhetsstandard som A har brutit mot, men det torde av språkbruket i domskälen vara troligt att man hämtat vägledning från de tidigare berörda generella föreskrifterna, t.ex. 5 § och 60 § VTK och ur de typsituationer som utvecklats i praxis, vilka anger att en fordonsförare måste anpassa sin hastighet så att de kan behålla herraväldet över bilen.⁷⁵

Domstolen konstaterade att det vid tillfället rådde dagsljus, att det var fri sikt, att vägen var en bred europaväg, att A inte behövde korsa vägbanan för att komma förbi B samt att A inte överskridit hastighetsbegränsningen. Vidare hade både A och B i rättegången uppgivit att de inte uppfattade någon halka på platsen. Vad som återstår är den omständigheten att det var vinterväglag och att A inte anpassade hastigheten, eftersom fordonet fick sladd. Vad som framstår som något förbryllande i TR:s dom är att man visserligen har uppmärksammat att i stort sett samtliga av de yttre omständigheter som skulle kunna leda till att hastigheten (60-70 km/h) bedöms vara för hög, och att gärningen därför skall uppfattas som oaktsam, har blivit vederlagda.

Trots detta fann domstolen omständigheterna tillräckliga för att karaktärisera gärningen som ett otillåtet risktagande. Om man skall tolka detta som att det finns goda skäl att avstå från att företa omkörningar när det råder vinterväglag förefaller bedömningen av ett otillåtet risktagande att vara mycket sträng. Ingenting annat än att det rådde viss begränsad is- eller snöbeläggning på vägen indikerade att A:s omkörning skulle uppfattas som ett oacceptabelt risktagande. Bedömningen är givetvis, vilket genomgående betonats, avhängig värderingar. Med tanke på intresset av att vägtrafiken skall kunna flyta någorlunda smidigt borde det emellertid krävas fler omständigheter som gör förfarandet oaktsamt än bara det faktum att det var vinterväglag. Risken är annars att domstolen utgår från följden, för att därefter låta denna utgöra ett argument för varför det fanns goda skäl att avstå från gärningen oavsett vad denna gärning egentligen bestått i. Det vill säga, vid inträffandet av oönskade följder har det

⁷⁵ Rättsfall där hastigheten, i kombination med andra yttre omständigheter, påverkat bedömningen av gärningen som oaktsam är bl.a. NJA 1958 s. 239 och NJA 1968 s. 217.

alltid funnits goda skäl att avstå från handlandet. TR:s domskäl kan uppfattas som att det föreligger en presumtion för att om en olycka faktiskt inträffat, så har hastigheten varit för hög och gärningsmannens handlande skall därmed automatiskt karaktäriseras som oaktsamt. På detta vis kan man inte gärna definiera *"goda skäl från att avstå från en handling om man vill undvika följden"*. Det måste krävas en argumentation som motiverar varför det finns goda skäl att avstå från omkörningar under de omständigheter som rådde vid tillfället för olyckan. Frågan om gärningen innefattade ett oacceptabelt risktagande tenderar annars att helt förlora sin betydelse. Delvis snö- eller isbelagd väg är givetvis en faktor som domstolen ska ta hänsyn till i en bedömning av om gärningen är otillåten, men den kan inte gärna vara ensam utslagsgivande.

Vi övergår till att studera hur HD angriper problemet. Domstolen har genom RÅ:s inlägga haft tillgång till ett mer strukturerat och välmotiverat underlag för en culpaanalys än vad TR hade. RÅ har i anslutning till gärningssituationen beaktat ett flertal yttre omständigheter, vilka skulle kunna spela en avgörande roll. Däribland nämns *"att väglaget omfattade snö och is"*, *"att vägen går i en svacka, vilket kan påverka väglaget"*, *"att endast en körfil i vardera riktning var renkörd från snö"*, *"att omkörningen skulle ske förbi ett långt och tungt fordon"* och *"att omkörningen fordrade acceleration av fordonet"*. Alla dessa faktorer kan givetvis bidra till att man finner handlandet oaktsamt. Vad som i det aktuella fallet måste ifrågasättas är emellertid vilka av dessa faktorer som verkligen varit för handen i den aktuella situationen. Detta blir i slutändan en bevisfråga, vilket vi för vår undersökning har ringa intresse av att fördjupa oss i. Vi får nöja oss med att konstatera att HD fann att de yttre omständigheter som talat för att det rådde halka på platsen inte var bekräftade, utan att det rådde *"normalt vinterväglag"*. Att omkörningen fordrade acceleration kan inte isolerat ses som en yttre omständighet som påverkar oaktsamhetsbedömningen, utan denna omständighet måste sammanvägas med hur väglaget var beskaffat. Sammantaget fann HD att varken det rådande väglaget eller hastigheten utgjorde tillräcklig grund för att gärningen skulle innefatta ett otillåtet riskta-

gande.⁷⁶ Det saknades enligt domstolen ”goda skäl att avstå” från att utföra omkörningen. Bedömningen torde vara helt korrekt.

5.3 Personlig culpa

Om vi nu övergår till att undersöka hur domstolarna bedömt den personliga culpan, möts vi av det faktum att en dylik bedömning är synnerligen svår att finna i samtliga instanser (!). I HD:s domskäl förekommer inte något resonemang kring A:s insikt vid tillfället för gärningen. Frågan är då om detta är något problem för denna undersökning. Vederlägger detta på något sätt tesen om att domstolen uppmärksammat systematiken i culpabegreppet? Självfallet torde inte förhållandet vara sådant. Tvärtom visar det att en förutsättning för att det överhuvudtaget skall vara lönt att undersöka tillståndet av personlig culpa är att kraven för gärningsculpa är uppfyllda. Utgör gärningen inget otillåtet risktagande som är relevant för den inträffade följden saknas ju anledning att fråga sig om A:s brist på insikt vid tillfället var culpös. Det vore ju meningslöst att komma fram till vad A borde gjort för att komma till insikt om vad som behövs för att undvika att en otillåten gärning förövades om gärningen överhuvudtaget inte är att anse som otillåten.⁷⁷

I TR:s domskäl finner vi inga spår av någon bedömning av vilken brist på insikt A hade vid tillfället, och huruvida denna var att anse som culpös. Om vi skulle undersöka hur TR skulle ha motiverat att tillståndet av personlig culpa förelåg får vi försöka fullfölja dess re-

⁷⁶ Man kan sätta de yttre omständigheterna i relation till motsvarande bedömning i NJA 1958 s. 239. I båda fallen var det fråga om omkörningar på en större väg då det rådde vinterväglag. Omständigheter som dock ansågs vara försvårande och föranledde att handlandet i det sistnämnda fallet bedömdes som oaksamt var att omkörning företagits under *mörker*, i en *vägförsvårning*, att den *omkörande bilen var försedd med släp* och att det var utrett att det rådde *halt* väglag. Man kan inte här dra slutsatsen att samtliga dessa omständigheter måste vara uppfyllda för att en omkörning vid vinterväglag skall bedömas som oaksam, men det ger en antydning om vilka omständigheter som kan påverka bedömningen.

⁷⁷ Möjligtvis skulle man mot detta kunna invända att domstolen ändå inte uppfattat distinktionen mellan gärningsculpa och personlig culpa. Frånvaron av en diskussion kring personlig culpa i detta fall bevisar inte att HD skulle ha utrett eller beaktat elementen i personlig culpa om den hade kommit fram till att förutsättningarna för gärningsculpa var uppfyllda. Men detta är ett tämligen lönlöst resonemang. Det framgår av sammanhanget att HD tagit del av de moment som påverkar bedömningen av båda sorters culpa, men valt – då det visar sig att förutsättningarna för gärningsculpa inte är för handen – att stanna då det inte finns anledning att fortsätta culpabedömningen. Det intressanta för vår underliggande frågeställning är ju om domstolen uppfattat att culpabegreppet har en dubbelbottnad natur och att det rör sig om två olika sorters culpa.

sonemang. Vi utgår således från att kraven för gärningsculpa är uppfyllda.

Eftersom begreppsstrukturen i omedveten oaktsamhet har en parallell i gärningsculpa, borde vi finna en likartad bedömning av omständigheterna som i diskussionen av gärningsculpa. Vad som skiljer bedömningarna åt är det önskade resultatet av respektive oaktsamhet, det vill säga *skada* respektive *okunnighet*. Vid en diskussion kring förutsättningarna för personlig culpa ligger den väsentliga skillnaden jämfört med gärningsculpa i att vi nu inte frågar oss om *gärningen* är att uppfatta som oaktsam utan om gärningsmannens *brist på insikt* är att uppfatta som oaktsam. För att besvara frågan om A:s brist på insikt är klandervärd måste vi inleda med att ställa oss frågan vad hon borde ha gjort för att komma till relevant insikt om de omständigheter och de följder som medförde att hon skulle komma att föröva en otillåten gärning, för att på så sätt ha kunnat undvika följden. För att hitta en dylik argumentation om personlig culpa får vi återgå till RÅ:s inlägga, där en jämfört med TR:s domskäl tydligare bild av culpabegreppet ges. RÅ inleder med att ange de omständigheter han anser ha påverkat bedömningen av A:s insikt vid tillfället för olyckan. Bl.a. nämns att vägbanan var belagd med snö eller is, att det endast fanns en körfil i vardera riktningen samt att en omkörning fordrat acceleration av bilens hastighet. Enligt RÅ hade A relevant *"insikt om samtliga omständigheter"* och därför att *"räkna med risken för ett så onormalt väglag"* och att det fordrades särskild aktsamhet för att behålla herraväldet över bilen. Nyckeln till vad A skulle ha gjort ligger i uttrycket *"räkna med"*. Förmodligen krävs inget mer sofistikerat än att A skulle ha "tänkt efter" och beaktat vilken risk ett så "onormalt" väglag innebar. Att "tänka efter" och "skaffa sig information" om väglaget skulle – enligt RÅ – gett henne den relevanta kunskapen att hon inte borde ha företagit en omkörning.

Frågan kan här ställas om konformitetsprincipen verkligen ger stöd för att klandra A i en situation som den aktuella. Den klandervärdhet som RÅ vill lägga A till last bygger på implikationen: om A hade tänkt efter och kontrollerat väglaget, skulle hon komma till klarhet över att hon skulle företa en otillåten gärning. Men är det alltid så att utnyttjandet av sinnena ("tänka efter", "beakta" och "utföra kontroller") leder till insikt? Om vi tänker oss att A invän-

der att även om hon tänkt efter och beaktat möjligheten av att hon kunde få sladd på sitt fordon om hon företog en omkörning, skulle hon inte ha haft tillfälle att rätta sig efter lagen då dessa kontroller inte skulle ha resulterat i relevant insikt. Jag tänker här på situationen att ingenting tyder på att A skulle ha erhållit den relevanta kunskapen om att en oacceptabelt riskfylld gärning skulle företas i och med hennes omkörning även om hon hade tänkt efter eller skaffat sig information om väglaget, vädret och siktförhållandet. Vi kan då inte gärna klandra henne för frånvaron av denna insikt.⁷⁸ Tänkbara exempel på situationer där det inte spelar någon roll att gärningsmannen utifrån omständigheterna tänkt efter, etc. – hon hade ändå inte nått relevant insikt – kan t.ex. vara fläckvis blixthalka. Om det inte går att förutse att halka av ett allvarligt slag finns på en viss plats vid en viss tidpunkt har gärningsmannen inte tillfälle att rätta sig efter lagen. Enkelt uttryckt, föraren vet inte vad hon måste göra för att rätta sig efter lagen.

Det bör erinras om att både A och B i målet upplyste om att de *inte* uppfattat någon halka på platsen vid tillfället för olyckan. Problemet med RÅ:s typ av argumentation är att den tenderar att ålägga gärningsmannen ett alltför stort ansvar. Snö- och isbelagt vinterväglag ger alltid gärningsmannen anledning att räkna med halka och att beakta risken för att få sladd. Det är emellertid långt ifrån säkert att alla väglag under vintertid är sådana att närmare eftertanke skulle göra gärningsmannen medveten om vad han borde gjort för att undvika det otillåtna risktagandet. Konsekvensen av RÅ:s resonemang blir att A borde förstått att hon inte skulle ha kört om långtradaren eftersom det rådde vinterväglag. I sin förlängning utmynnar denna slutsats i att man aldrig kan tillåta omkörningar under vinterhalvåret. En sådan uppfattning torde vara svår att upprätthålla.

Det bör å andra sidan noteras att en risk med att acceptera invändningar som att det inte går att bevisa att "tänka efter", "göra kontroller", "vara uppmärksam", etc. verkligen skulle lett till relevant insikt, är att domstolen med stöd av *in dubio pro reo*-grundsatsen

⁷⁸ När man säger att A skulle haft tillfälle att rätta sig efter lagen, om hon *skulle ha gjort* vad hon *borde ha gjort*, måste detta avse något A också *kunde ha gjort* (det vill säga konformitetsprincipen formulerad i indikativ). Skulle man använda den konjunktiva formen "borde" även i andra ledet, skulle resonemanget bli ett ändlöst återkommande till "borde"-formen av konformitetsprincipen. A skulle ha erhållit relevant insikt om hon borde ha gjort, vilket hon också borde ha gjort, o.s.v. Se Jareborg, Handling och uppsåt s. 358 ff.

tvingas fria gärningsmän i många fall. Gärningsmän som begått otillåtna gärningar skulle ursäktas på den grunden att det inte går att bevisa att den försummade kontrollen verkligen skulle ha lett till relevant insikt. Denna risk skall dock inte överskattas. I de flesta fall torde det tydligt framgå av omständigheterna vad A borde ha gjort och om detta skulle ha resulterat i relevant insikt.

Vad vi kräver av A att hon *borde ha gjort* måste vara något som hon (med hänsyn till de individuella förmågor hon hade) *under rådande omständigheter faktiskt kunde ha gjort* och som skulle ha *resulterat i relevant insikt*. A måste leva upp till en viss standard av aktsamhet och förutseende. Vad denna standard innebär är i mångt och mycket ett rättspolitiskt avgörande. Det bör dock tilläggas att denna bedömning är väsentligen objektiv, eftersom ett inträde i rollen som bilförare gör att man avskär sig från vissa exculpationsmöjligheter (övertagandegrundsatsen). Gärningsmannen kan inte förvänta sig att få en mildare bedömning för att han är oskicklig eller oduglig som bilförare. Han har valt att ge sig in på en viss riskfylld verksamhet – såsom biltrafik – och måste därför vid bedömningen av vad han borde ha gjort förutsättas ha viss kompetens och kunskap.⁷⁹

5.4 Utvärdering och slutsatser

I NJA 1982 s. 714 finner vi ett exempel på hur HD mildrar kraven på aktsamhet jämfört med de första instansernas tämligen hårda bedömning. Trots att HD:s domskäl lämnar mycket övrigt att önska vad gäller utförlighet välkomnar jag en mer nyanserad bedömning än den som erbjuds i TR. Frånvaron av utförlighet i domskälen uppvägs mycket av att man *inte* accepterat den argumentation som finns i RÅ:s redogörelse. Vad som i detta fall inte varit en tillräcklig avvikelse från det aktsamma, får i viss mån utläsas e contrario ur TR:s dom och RÅ:s inlaga.

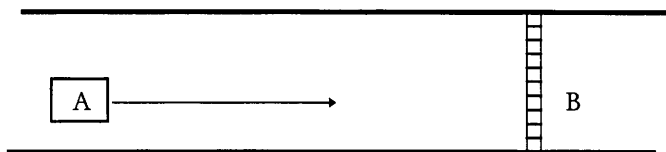
HD nådde slutsatsen att omkörningsförsöket inte är en tillräcklig avvikelse från det aktsamma för att utgöra ett otillåtet risktagande, och efter att ha konstaterat att gärningsculpa inte föreligger fann domstolen att brott enligt TBL 1 § inte hade begåtts. Någon diskussion om personlig culpa förekom följaktligen inte. Men att HD stannade vid "rätt punkt" i culpabedömningen utgör också stöd för

⁷⁹ Jareborg, Straffrättens ansvarslära s. 55.

den underliggande tesen i denna framställning, nämligen att det av Jareborg förordade culpabegreppet är relevant. Det faktum att HD inte fortsätter undersökningen av A:s insikt vid det aktuella tillfället utgör belägg för antagandet att HD förstått den utarbetade systematiken. Därmed visar sig också sambandet mellan de två sorternas culpa. Förutsättningen för en diskussion av personlig culpa är att kraven på gärningsculpa är uppfyllda. Om *gärningen* inte är oaktsam, finns ingen logisk anledning att fråga sig om A:s *brist på insikt* var culpös vid tillfället. Att fråga sig vad gärningsmannen borde ha gjort för att komma till insikt om att han höll på att föröva en oaktsam gärning, när han inte företagit en oaktsam gärning, skulle leda till absurda resonemang.

Om man vill studera samspelet mellan de båda sorternas culpa, måste vi utgå från TR:s slutsats, att A förövat ett brott. Förutsättningarna är – i så fall – att gärningen innebar ett otillåtet risktagande och att den oaktsamma gärningen var relevant för följden. Vidare kunde vi kräva av A att hon skulle skaffa sig den relevanta insikten så att hon erhållit kunskap om hur hon skulle undvika den oönskade följden. Att det då är hennes underlåtenhet att "tänka efter" och "utföra kontroller" etc. som föranleder att hon befinner sig i en okunnighet om att hon riskerar att få sladd, torde inte vara några problem att påvisa. Denna okunnighet måste uppkomma redan då hon färdas bakom B. Således är det tydligt att den klandervärda okunnigheten uppkommer *före* den otillåtna gärningen företas, d.v.s. före tillståndet av gärningsculpa. Tillståndet av gärningsculpa kan ju inte uppkomma förrän A tappat kontrollen över händelseförloppet och detta sker inte förrän hon företar omkörningen och får sladd på bilen.

Mot varje resonemang kan man ställa
ett resonemang av samma styrka.
SEXTUS EMPIRICUS



6.1 Inledning

En föresats med denna undersökning har varit att visa att momenten i en culpabedömning förutsätter värderande ställningstaganden. Den tankemässiga utgångspunkten – att det föreligger kausala samband mellan gärningsculpa och personlig culpa – gör det viktigt att man har klart för sig *dels* att momenten i respektive form av culpa kräver normativa överväganden, *dels* hur culpaformerna förhåller sig till varandra. NJA 1977 s. 468 erbjuder ett bra exempel på hur domstolen, om den inte har dessa premisser klara för sig, ställs inför en problematisk uppgift att genomföra en culpabedömning. Detta gäller särskilt då domstolen, som i detta fall, har att göra med ett för gärningsmannen osannolikt händelseförlopp och en i förhållande till VTK atypisk situation.

Händelseförloppet var följande: A färdades under kvällstid längs en fuktig väg i en hastighet av 40 km/h. När fordonet befann sig cirka 10 meter framför ett oöverskådligt övergångsställe, upptäckte A att en person (B) befann sig ute i vägbanan. B var en mörklädd fotgängare som satt hopkrupen, eller befann sig i liggande ställning på körbanan, förmodligen i syfte att plocka upp julkort som hon hade tappat. A tvärbromsade, men kunde inte undvika att fordonet kolliderade med B, som avled till följd av skadorna. A åtalades för vårdslöshet i trafik och vållande till annans död. TR valde att fälla A till

ansvar enligt nämnda lagrum och dömde A till villkorlig dom. Även HovR fann A ansvarig för brott enligt BrB 3:7 och TBL 1 §, men ändrade påföljden till 30 dagsböter å 15 kronor. HD ändrade domslutet och frikände A.

6.2 Gärningsculpa

Vad som främst kan välla oss problem när vi skall avgöra om A:s beteende är oaktsamt är att vi måste motivera *varför* A:s handlande i denna ovanliga situation utgjorde *en risk* för att B skulle bli påkörd och varför det eventuellt fanns *goda skäl för A att avstå* från sitt handlande. De två lägre instanserna valde att fälla A till ansvar för brott, medan HD valde att fria honom. Av denna anledning lämpar det sig att inleda med att granska och utvärdera den argumentation som leder fram till HD:s beslut, för att därefter jämföra detta med de två första instansernas bedömning. För att ha en praktisk modell att arbeta med måste vi först ge en karakteristik av A:s beteende. Enligt åklagaren hade A:s oaktsamhet bestått i att hålla en alltför hög hastighet i förhållande till omständigheterna då han passerade korsningen.

6.2.1 Otillåtet risktagande

Att passera ett övergångsställe invid vilket det uppehåller sig människor torde alltid implicera *en risk* för att man skall köra på fotgängare. Men detta gör inte alltid risken otillåten. Alla passeranden av övergångsställen kan inte gärna vara otillåtna. Det måste finnas *goda skäl* att avstå från handlandet för att risktagandet skall vara straffrättsligt relevant. Att avgöra vad som utgör *goda skäl* att avstå från ett handlande tillhör det allra svåraste inom culpabedömningen. Domstolen måste göra en avvägning mellan olika intressen. Om A har brutit mot en föreskrift har domstolen fått en utgångspunkt att arbeta med i culpabedömningen.

Av omständigheterna i fallet framgår att A höll en hastighet som understeg den på platsen gällande hastighetsbegränsningen. Oavsett detta kan hastigheten ändå medföra att handlandet ses som ett otillåtet risktagande, om det framgår av olika yttre omständigheter i anslutning till gärningssituationen att A borde ha hållit en *ännu lägre* hastighet. Stöd för vad som utgör aktsamt beteende på vägtrafikens

område får hämtas från olika standard- och understandardkandidater. Revisionssekreterarens betänkande inventerar de aktuella föreskrifterna på området. Av denna redogörelse framgår att VTK uttryckligen stadgar att hastigheten aldrig får vara högre än att en fordonsförare kan stanna om ett *förutsebart hinder* dykt upp på vägbanan (60 §). Vidare följer att en fordonsförare måste hålla en tillräckligt låg hastighet när *sikten är nedsatt* på grund av ljus och väderleksförhållandena (61 § 2). Avslutningsvis måste en bilist anpassa hastigheten så att han ej åstadkommer fara för *gående* som befinner sig *på övergångsstället* (83 §). Samtliga föreskrifter utgör generaliserade typsituationer som sätter en standard för aktsamt beteende. Avvikelse från dessa normer ger en stark indikation på att handlandet innefattar ett otillåtet risktagande och revisionssekreterarens argumentation verkar inbjuda till slutsatsen att förutsättningar för att tillämpa föreskrifterna är för handen.

Men är dessa föreskrifter verkligen tillämpliga på den aktuella situationen? Var 40 km/h en för hög hastighet i förhållande till de typfallen som anges i föreskrifterna? Svaret är inte alldeles självklart. Vi måste besvara frågorna om B verkligen utgjorde ett *förutsebart hinder*, om det verkligen rädde *nedsatt sikt på platsen*, samt om B verkligen utgjorde en *gående som befann sig på övergångsstället*.

Man skulle nog, under de omständigheter som rädde vid tillfället, kunna argumentera för att A *inte* hållit en för hög hastighet genom att färdas i 40 km/h och att han därmed inte brutit mot någon av de angivna föreskrifterna (därmed inte sagt att A:s beteende inte kan vara oaktsamt, men i så fall är det oaktsamt på någon annan grund). Man ska nog hålla i minnet att ändamålet med VTK:s regler, om att hastigheten måste anpassas till vissa typiska situationer beskrivna i författningstexten, är att oavsett vilken hastighetsbegränsning som gäller på en plats så måste bilister sakta ned och iaktta större uppmärksamhet i vissa utpekade situationer. Erfarenhet och vetskap om de stora risker som är förbundna med en verksamhet som vägtrafik kräver att man i speciella situationer visar en högre grad av aktsamhet. Först måste man utröna vilka fall som innefattas av de typsituationer som föreskrifterna beskriver. Domstolen måste i sin egenskap av rättstillämpare inleda med att söka svaret på hur de angivna författningstexterna skall tolkas, det vill säga bestämma deras innebörd och precisera texten.

Vad först beträffar frågan om B utgjort ett *förutsebart hinder*, framgår av ordalydelsen och allmänt språkbruk att med "*hinder*" måste förstås något som försvårar framkomligheten. *Hinder* är dock ett vitt begrepp som torde innefatta allt ifrån stora fordon till mindre ojämnheter i vägbanan, t.ex. i form hastighetshinder ("väggupp") eller grenar som ligger på vägen. Att något är "*förutsebart*" betyder att det skall i förväg vara möjligt att räkna ut inträffandet av en framtida händelse. Helt klart är väl att människor i "normala positioner" ingår i kretsen av förutsebara hinder. Bland dessa måste man beakta även små människor, som t.ex. barn eller kortvuxna som teoretiskt sett har samma längd som en hopkrupen "normalstor" person. Således är det möjligt att människor som sitter hopkrupna på vägbanan ingår i betydelseområdet för "*förutsebara hinder*". Men å andra sidan är det fullt möjligt och kanske troligt att den preventiva regeln i VTK 60 § inte avser att ställa så höga krav på en bilförare att man skall sänka hastigheten ännu lägre än till 40 km/h därför att det alltid finns en risk för att hopkrupna eller liggande personer befinner sig på vägbanan. Till syvende och sist är det domstolens uppgift att besvara om B:s eventuella existens på vägbanan utgör ett gott skäl från att inte köra så fort som 40 km/h om A vill undvika att kollidera med B?

Vad gäller frågan om A höll en för hög hastighet i förhållande till *siktförhållandena* finns det anledning att beakta flera av de yttre förhållandena på platsen. Å ena sidan inträffade olyckan på kvällstid under vinterhalvåret och mycket talar för att mörkret medförde nedsatt sikt på platsen. Vidare var vägbanan fuktig, vilket också torde ha medfört försämrad siktmöjlighet. Dessutom färdades A med halvljus.⁸⁰ Å andra sidan var gatubelysningen tänd, vilket torde medföra att man kan acceptera en högre hastighet än om belysning saknas.

Den tredje föreskriften, som legat till grund för att bestämma vilken aktsamhet som krävs av A, är kravet på att anpassa hastigheten till att förekomma fara för *gående* som befinner sig *på övergångsstället*. Syftet med att ställa högre krav på aktsamhet i anslutning till

⁸⁰ Jämför den i praxis utvecklade regeln om att "*en bilförare som framför bilen på halvljus skall nedbringa farten så mycket, att han behärskar bilens manövrering inom det överblickbara området*". Överträdelse av denna har regelmässigt bedömts som oaktsamhet. Se bl.a. NJA 1955 s. 418, NJA 1957 s. 129, NJA 1959 s. 612 och NJA 1968 s. 217.

övergångsställen är naturligtvis att en bilist måste rikta uppmärksamhet mot personer i anslutning till övergångsställen och kunna stanna om det visar sig att någon tänker passera. Den fråga som aktualiseras är om B kan anses ha utgjort en *gående* person och om hon verkligen uppehöll sig *på övergångsstället*. Föreskriften i VTK 83 § torde syfta till att skydda fotgängare som står i begrepp att passera övergångsstället och som befinner sig i anslutning till övergångsstället. Att åberopa att det finns goda skäl att avstå från att hålla en för hög hastighet invid övergångsställen är ett sätt att förmå bilister till att anpassa hastigheten med hänsyn till dessa personer så att män kan undvika att kollisioner inträffar. Men utgjorde B verkligen en gående person på övergångsstället som A hade anledning att rikta uppmärksamhet mot och som krävde att A skulle ha hållit en lägre hastighet? Som understrukits tidigare är det domstolens uppgift att ta ställning till om de nämnda lagrummen är tillämpliga på det konkreta händelseförloppet i detta fall. Min uppfattning är att det är ytterst tveksamt om B:s existens på vägbanan går att inränga under någon av de typsituationer som anges som standardkandidater hämtade från VTK.

Vad resulterade då HD:s bedömning i? Hur bedömde man A:s risktagande? Domstolen lämnade i domskälen ingen redogörelse för vilken/vilka föreskrifter den lagt till grund för bedömningen, men uttalade som allmän princip att *"den som kör bil får, särskilt inom tätbebyggt område och inte minst vid mörkerkörning, räkna med att i hans färdväg kan uppträda medtrafikanter, som på olika sätt bryter mot trafikreglerna"*. Av det sagda torde framgå att domstolen ansåg att A har haft att anpassa sin hastighet efter det faktum att det rådde nedsatta siktförhållanden. Likaså fastställde man att *"förekomsten av övergångsställe har inneburit ett krav på skärpt uppmärksamhet"* från A:s sida. De generella principer som HD uttalade får anses ge uttryck för omständigheter som kräver att en person i A:s situation nedbringa hastigheten. Allmänt sett hade A alltså att vänta sig att det kan finnas personer invid övergångsställen som han måste anpassa sin hastighet efter. Detta gäller särskilt om det råder nedsatt sikt på platsen. Men detta säger oss emellertid mycket litet om A i det konkreta fallet höll en för hög hastighet.

HD fann emellertid att mot bakgrund av att A höll en så pass låg hastighet som 40 km/h att han hade möjlighet att stanna på en

mycket kort sträcka. Trots att han inte kunde stanna på det korta avståndet som var mellan hans fordon och B när han upptäckte henne, ansåg domstolen inte hastigheten för hög med hänsyn till de yttre omständigheterna. Vi får här dra slutsatsen att A *inte* bröt mot de föreskrifter som inledningsvis utgjorde standardkandidater för aktsamt beteende. Varför HD inte ansåg hastigheten vara för hög kan man endast spekulera kring. Ett möjligt skäl kan vara att man inte ansåg att A i *tillräcklig mån* avvikit från aktsamt beteende när han höll en hastighet av 40 km/h. Visserligen kanske kollisionen hade kunnat undvikas om A hade hållit en ännu lägre hastighet, men samtidigt får inte kraven ställas så högt att de paralyserar vägtrafiken. Den aktsamhet vi kräver av fordonsförare – vid övergångsställen under mörkertid och då sikten är nedsatt – är att man skall hålla en tillräckligt låg hastighet för att kunna upptäcka och stanna för ”normala” fotgängare vid övergångsställen. Med detta avses personer som har inlett eller står i begrepp att passera ett övergångsställe, men knappast personer som ligger eller sitter hopkrupna ute på vägbanan. B:s beteende vid tidpunkten för olyckan framstod som så irrationellt att A inte hade anledning att räkna med B, och därför utgjorde A:s färdssätt inget *otillåtet* risktagande. Det vill säga, A vidtog de normala försiktighetsåtgärder som krävs när man passerar ett övergångsställe.

Ett dylikt resonemang har stöd i *förtroendegrundsatsen*. Att domstolen eventuellt har tänkt i dessa banor framskymtar implicit i HD:s uttalande om att B:s *”uppträdande i särskilt hög grad avvikit från vad man normalt har att vänta sig i trafiken”*. Av det sagda följer att A iakttog tillräcklig aktsamhet vad gäller ”normala” människors beteende i anslutning till övergångsställen, men att B:s beteende framstod som så avvikande och abnormalt att A inte hade att räkna med detta.⁸¹ Under alla omständigheter ansåg HD inte att B, i tillräcklig mån, utgjorde ett förutsebart hinder vid övergångsstället eller att sikten var tillräckligt nedsatt för att motivera att A borde ha hållit en ännu lägre hastighet. De lägre instanserna – som fällde A till ansvar – angav inte någon speciell preventiv regel i VTK som grund för att anse A:s beteende otillåtet, men hänvisade till den omständigheten att B uppehöll sig vid ett övergångsställe och att detta var

⁸¹ Jämför här den extensiva skälighetsbedömning som HD gjorde utifrån de exceptionella omständigheterna i NJA 1964 s. 279.

utmärkt med skyltar och att B – trots sin huksittande position – varit möjlig att upptäcka. I enlighet härmed torde man ha använt sig av aktsamhetsnormerna i VTK 60 § och 83 §.

6.2.2 Relevansbedömningen

Därmed är vi inne på bedömningen av vad A hade anledning att ta i beräkning vid tillfället för olyckan. I princip skulle man – vad beträffar analysen av HD:s culpabedömning – kunna stanna vid det faktum att domstolen inte ansåg A:s gärning oaktsam. Kravet på gärningsculpa är inte uppfyllt och följaktligen når HD slutsatsen att A:s gärning inte utgör något brott.

Emellertid nådde de lägre instanserna – i motsats till HD – slutsatsen att A:s beteende utgjorde en avvikelse från godtagbart beteende och av denna anledning är det av intresse att fullfölja culpabedömningen. TR och HovR måste motivera att A hade anledning att ta det konkreta händelseförloppet i beräkning. Om de lägre instanserna har gjort den bedömningen att A:s beteende är oaktsamt, torde det inte vara några svårigheter att se kollisionen med B som en relevant följd av A:s oaktsamhet. Genom att TR och HovR ansåg att risken för att en person kunde befinna sig på vägbanan gav A goda skäl från att avstå att passera korsningen i 40 km/h utan tillräcklig uppmärksamhet riktad framåt, måste de rimligtvis också se följden (kollisionen) som ett *”händelseförlopp som tillhör den klass av händelseförlopp som gör gärningen oaktsam”*. Något annat vore konstigt eftersom relevansbedömningen fungerar som en reflektion av de skäl som gjorde att TR och HovR ansåg gärningen oaktsam. Ansåg man att det finns goda skäl för A att avstå från sitt beteende om han vill undvika den inträffade följden, måste orsakandet ses som relevant när de risker som gjorde att gärningen bedömdes som oaktsam har kommit att förverkligas, såvida inte risken i förhållande till andra personer i närheten utgjorde grunden för det otillåtna risktagandet.

6.3 Personlig culpa

För att fullfölja culpaparesonemanget måste vi nu visa vad A *skulle ha gjort* för att komma till insikt om att han höll på att föröva en otillåten gärning. Det måste visas vad A i detta specifika fall skulle göra

för att komma till klarhet över hur han skulle undvika att köra på B och att vi kan klandra A för detta. Detta förutsätter att han också kunde göra vad han skulle ha gjort samt att detta är något som han borde ha gjort. Vi utgår således från att A var oaktsam genom underlåtenheten att sänka hastigheten tillräckligt för att kunna stanna fordonet, och att denna oaktsamhet var relevant för kollisionen med B.

I TR och HovR uttalades att A borde ha haft en skärpt uppmärksamhet riktad framåt när han närmade sig ett övergångsställe. Med detta avses förmodligen att A borde ha "tänkt efter" och "satt sig i stånd att skaffa information" om alla tänkbara hinder som skulle kunna tänkas dyka upp i anslutning till övergångsstället, däribland B. Även i HD:s domskäl framgår att som en allmän princip gäller att *"den som kör bil får, särskilt inom tätbebyggt område och inte minst vid mörkerkörning, räkna med att i hans färdväg kan uppträda medtrafikanter, som på olika sätt bryter mot trafikreglerna"* och att *"förekomsten av övergångsställe har inneburit en krav på skärpt uppmärksamhet"* från A:s sida.

Det framgår av det sagda vad A – under normala omständigheter – skulle ha gjort för att komma till klarhet över vad som höll på att hända. Genom att beakta risken för att människor kan uppehålla sig i anslutning till övergångsställen måste bilister hela tiden kontrollera det överblickbara området och ta presumtiva situationer i beräkning. TR och HovR betonade att övergångsstället var utmärkt med skyltar, vilket skulle ha gjort A ännu mer uppmärksam på det faktum att det kunde finnas människor i anslutning till platsen. Kontentan av de lägre instansernas resonemang måste bli att om A hade tänkt efter och varit uppmärksam framåt, skulle han ha förstått vad han skulle göra för att undvika att köra på B, det vill säga sakta ned och inta bromsberedskap. Vad TR och HovR kräver av A är att han brukade sitt förstånd och beredde sig på att olika farliga situationer kunde tänkas uppkomma.

Den fråga som här uppkommer är om A verkligen hade kommit till relevant insikt om vad han måste göra för att undvika att köra på B, om han haft bättre uppmärksamhet riktad framåt. Både TR och HovR verkar vara av den åsikten. Detta resonemang blir emellertid problematiskt när man skall motivera att detta också är något A hade förmåga och tillfälle att göra och att om han hade gjort detta så skulle han också ha kommit till den relevanta insikten. Det förut-

sätter ju i så fall att det var någorlunda förutsebart att B befann sig på vägbanan. I och för sig kanske bilister alltid har anledning med att räkna med fotgängare på vägbanan, men kraven på att vara förutseende måste också ha en gräns. Bedömningen skall göras utifrån A och hans speciella förutsättningar. Av HD:s domskäl framgår att man ansåg A:s okunnighet om att B befann sig på vägbanan som ursäktlig. B var *"synnerligen svår att upptäcka mot den våta asfalten"* och B:s uppträdande hade *"i särskild grad avvikit från vad man normalt kan vänta sig i trafiken"*. Av det sagda torde följa att HD inte ansåg att man rimligtvis kan begära av A att han skulle komma till klarhet med vad han skulle göra för att undvika att köra på B. A:s okunnighet är sålunda inte klandervärd. Det sista citatet anspelar på den tidigare behandlade förtroendegrundsatsen och upplyser oss om att HD har beaktat att B:s beteende inte kan uppfattas som rationellt eller förnuftigt.

De lägre instanserna hävdade däremot att B:s position på vägbanan och hennes mörka klädsel visserligen gjort henne *"svårare att upptäcka än om hon stått upp"*, men att detta ej kunde frita A från ansvar. Av detta förstår vi att TR och HovR ansåg att A hade *"skälig anledning att antaga"* att han genom sin hastighet och sin uppmärksamhet skulle komma att företa en otillåten gärning. Vi återvänder här en kort stund till konformitetsprincipens budskap. A skall inte anses ansvarig för sitt handlande om han inte kunde rätta sig efter lagen. Frågan är vilken betydelse man lägger i ordet *kunde*. Att *"kunna"* förutsätter nämligen att A i detta fall både hade *förmåga* och *tillfälle* att rätta sig efter lagen. Tillfälle hänför sig till frågan om A hade tillräcklig kontroll över sina sinnen. I detta fall måste vi beakta den mycket korta tidsperiod under vilken händelseförloppet utspelar sig från det att A upptäcker att *"något"* befinner sig på vägbanan och att kollisionen äger rum. A färdades i en hastighet av 40 km/h (11 m/s) och upptäckte B på ett avstånd av knappt 10 meter från fordonet. A hade alltså mindre än 1 sekund på sig att reagera. Om oförmågan att kunna stanna beror på att tidsintervallet – mellan upptäckten och kollisionen – var så litet att det var praktisk omöjligt att utföra denna handling, kan A gärna inte anses ansvarig. Situationen är alltför panikartad för att man rimligtvis skall kunna begära av A att han skaffar sig kunskap om vad han skall göra för att undvika att köra på B. I så fall kan A:s okunnighet om vad han skulle

göra inte anses klandervärd. HD konstaterade att A höll en tillräcklig låg hastighet för att kunna stanna på en mycket kort sträcka, vilket antyder att de ansåg att han varit tillräckligt uppmärksam för att komma till insikt över "normala" förutsebara hinder på vägbanan. Det kan då följaktligen inte ligga A till last att han inte upptäckte att någon/något – exempelvis B – plötsligt dök upp i körbanan. Att "tänka efter", "utöva självkontroll", "vara uppmärksam", etc., skulle i detta skede inte ha lett till att A skulle ha förstått vad han skulle göra för att undvika kollisionen.

Det är ju fortfarande möjligt att gå tillbaka till ett *tidigare skede* och hävda att A redan då borde ha kommit till relevant insikt om vad som kunde hända. Men detta fordrar i så fall att A hade anledning att anta att B kunde befinna sig på den plats hon gjorde – det vill säga i den hopkrupna positionen och med den mörka klädseln – och att han skulle komma att fullborda en otillåten gärning genom sitt handlande. Vi är således tillbaka i bedömningen av vad man har skälig anledning att anta i olika situationer. Eftersom HD inte ansåg att A hade anledning att ta i beräkning att B skulle befinna sig på vägbanan – ovan under relevansbedömningen – talar väl mycket för att A skulle anses ursäktad för sin bristande insikt om att en otillåten gärning skulle komma att fullbordas i och med hans handlande. Frånvaro av personlig culpa medför frånvaro av gärningsculpa.

De lägre instanserna hävdade att A – om han på ett tidigare stadium hade beaktat möjligheten av B – genom att tänka efter och rikta uppmärksamhet framåt skulle ha kommit till insikt om att han höll en alltför hög hastighet för att kunna stanna för en person som befann sig invid övergångsstället. Av TR och HovR:s bedömning får man dra slutsatsen att detta också är något som A både *kunde* ha gjort och *borde ha gjort*. Men även det motsatta skulle kunna hävdas, nämligen att det inte spelar någon roll på vilket sätt A hade brukat sitt förstånd, använt sina sinnen eller förberett sig. Han skulle ändå inte ha kunnat upptäcka att B satt hopkrupen, alternativt befann sig liggande på vägbanan.

6.4 Utvärdering och slutsatser

Det ovan förda resonemanget, om att A på ett tidigare skede än när han just upptäckte B (d.v.s. alldeles före kollisionen) borde ha bättre kontrollerat vad som fanns invid övergångsstället, implicerar att A:s

klandervärda brist på insikt uppkommer *innan* han tappade kontrollen över händelseförloppet. Detta leder oss osökt in på kopplingen mellan de båda sorternas culpa. Situationen illustrerar nämligen mycket tydligt att *dels* måste tillståndet av personlig culpa uppkomma före tillståndet av gärningsculpa, *dels* är den personliga culpan en nödvändig betingelse för tillståndet av gärningsculpa.

Det är samma moment som återkommer i båda bedömningarna. Förklaringen till detta är naturligtvis att det ofta finns ett kausalt samband mellan momenten av gärningsculpa och personlig culpa. Om vi väljer de lägre instansernas slutsats som utgångspunkt finner vi följande växelverkan mellan klandervärd brist på insikt och en otillåten gärning: A:s *bristande uppmärksamhet* vid tillfället för gärningen orsakar att han under ett senare skede kommer att fortsätta färden mot övergångsstället i för hög hastighet för att kunna stanna för eventuella hinder (*otillåtet risktagande*), vilket i sin tur orsakar att han inte upptäcker B i tid (*brustit i sin kontrollplikt*), vilket i slutändan resulterar i kollisionen (*det otillåtna risktagandet förverkligar risken för skada*).

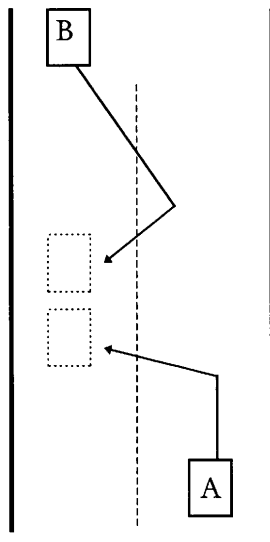
Det ovan sagda är helt naturligt. Vad som gör A:s framfart otillåten är att han inte haft en tillräckligt god insikt i vad som skulle (kunna) hända. Däremot borde han ha haft det. Om man istället – som HD – når slutsatsen att A:s uppmärksamhet inte var bristfällig, följer att gärningen inte innefattar något otillåtet risktagande. Vad som enligt de lägre instanserna gjorde gärningen till ett otillåtet risktagande var ju att gärningsmannen brast i uppmärksamhet. Av HD:s sätt att resonera följer att frånvaro av personlig culpa sammanfaller med frånvaro av gärningsculpa.

NJA 1977 s. 468 är förmodligen ett av de tydligaste exemplen på att HD har uppmärksammat att culpabegreppet förekommer i två helt olika skepnader, en som avser att klandra gärningen för att den är oaktsam i viss riktning, och en som avser att klandra gärningsmannens brist på insikt. Rättsfallet visar tydligt att domstolen uppfattat de relevanta momenten. Genom att använda denna struktur på culpabegreppet bringar man ordning i vad som annars skulle framstå som en relativt splittrad argumentation. Av vad framgått i HD:s argumentation finner vi att man inte ansåg att förutsättningarna för gärningsculpa var uppfyllda och följaktligen behövde HD egentligen inte vidare utreda huruvida A:s brist på insikt är klandervärd. Av

domskälen framgår att HD ändå har beaktat A:s insikt vid tillfället och att man har ansett att det inte rimligen har kunnat begäras av A att han skulle göra något annat – än vad han gjorde – för att komma till klarhet om hur han skulle undvika att köra på B. Bedömningen av detta fall framstår som betydligt mer nyanserad och stringent genomförd jämfört med den bedömning som skedde i t.ex. NJA 1968 s. 217.

Enligt mitt förmenande är bedömningen helt korrekt genomförd. Givetvis föreligger det ett problem i att kritiskt granska en argumentation vad gäller t.ex. *förutsebarheten* av B:s existens eller vad A hade *skälig anledning att anta*, då domstolarna inte alltid utförligt motiveerar varför man anser att så är fallet, alternativt inte är fallet. Det viktiga är dock att man uppfattar att lokutioner som ”*goda skäl*” och ”*skälig anledning att anta*” fordrar värderande ställningstaganden. Bortser man från att dessa begrepp måste operationaliseras för att göra rättvisa åt en culpabedömning, riskerar man att förenkla oakt-samhetsbedömningar så att de blir en rent subsumerande verksamhet. Trots att det föreligger allmänna standarder beträffande vad som utgör ett aktsamt och korrekt beteende i vägtrafiken kan man inte förneka det faktum att det finns omständigheter som omöjliggör att endast inränga olika omständigheter under vissa typsituationer angivna i VTK och låta ett avvikande från dessa konstituera oakt-samhet.

Summum ius, summa iniuria
Högsta rätt, högsta orätt.
CICERO



7.1 Inledning

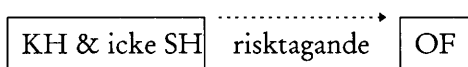
Efter att ha studerat hur HD i NJA 1977 s. 469 har gjort en – enligt mitt förmenande – korrekt analys och culpabedömning, skall vi nu övergå till ett fall där domstolen intar en hårdare attityd och bortser från vissa relevanta moment i culpabedömningen och vars slutsats jag ställer mig skeptisk till.

Händelseförloppet var följande: A färdades tidigt en morgon längs en större väg med en hastighet av cirka 75-80 km/h. Kanterna på körbanan var försedda med vägräcken. På ungefär 400 meters avstånd varseblev A hur en mötande bil (B) sakta styrdes över mot A:s

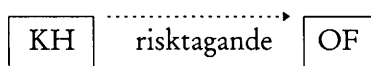
väghalva. I detta läge släppte A på gasen, men företog i övrigt ingen åtgärd. När avståndet mellan fordonen uppgick till 50-100 meter befann sig B helt inne på A:s körbana. För att undvika en frontalkollision valde A i detta läge att snabbt svänga över mot den vänstra körbanan, vilket skedde när fordonen var cirka 35-40 meter från varandra. I samma läge svängde B tillbaka till sin körbana och fordonen kolliderade. B avled troligen till följd av kollisionen och A åtalades för vårdslöshet i trafik och vållande till annans död. A dömdes i TR och HovR enligt BrB 3:7 och TBL 1 § till 50 dagsböter å 20 kronor. HD ändrade domslutet vad gällde åtalet för vårdslöshet i trafik och frikände A på denna punkt. Ansvar enligt BrB 3:7 kvarstod emellertid, men ansågs ringa. HD fann inte skäl att frånga de lägre instansernas påföljdsbestämning.

För att skilja mellan vad jag uppfattar som två helt olika fall av oaktsamhet i denna händelseutveckling, väljer jag att dela in händelseförloppet i tre tidsperioder (skeden).

- (i) Det första skedet inleds när A på cirka 400 meters avstånd upptäckte fordonet B och hur detta sakta fördes över mot A:s vägbana. Under denna tidsperiod framförde A sitt fordon med oförändrad hastighet och utan att vidta några åtgärder för att väcka B:s uppmärksamhet. Om man anser att A:s handlande i detta fall är oaktsamt, får det beskrivas enligt modellen:



- (ii) Nästa skede börjar då A upptäckte att B befann sig helt inne på A:s körbana. A valde i denna situation – i syfte att undvika en frontalkollision – att svänga över till den vänstra körbanan. Denna oaktsamhet beskrivs enligt modellen;



- (iii) Det sista skedet utgörs av ett riskförverkligande, då fordonen kolliderade på den vänstra körbanan.

7.2 Gärningsculpa

7.2.1 *Kravet på gärningskontroll*

För att det överhuvudtaget skall vara meningsfullt att diskutera straffrättsligt ansvar i en situation som den aktuella, krävs att man inledningsvis undersöker de grundläggande premisserna för att en gärningsman skall kunna hållas ansvarig för en uppkommen skada. Vi måste av detta skäl återvända till de fundamentala förutsättningarna för att någon skall kunna hållas ansvarig för en uppkommen skada. Situationen i NJA 1987 s. 187 aktualiserar den grundläggande frågan om *gärningskontroll* i samband med ett händelseförlopp.

Ett minimikrav, som är helt avgörande för om ansvar för en uppkommen följd skall kunna läggas gärningsmannen till last, är att gärningsmannen kan tillskrivas en *kontrollerad gärning*.⁸² Med att en gärning är kontrollerad förstås att gärningsmannen på order kan avsluta eller hejda det kausala skeende som hans handlande innebär. Vad som avses med denna definition är att gärningsmannen har *förmåga* att göra något visst som får kausala konsekvenser, exempelvis påverka utgången i en händelseutveckling. Kravet på förmåga härleder sin giltighet tillbaka till konformitetsprincipens krav på att gärningsmannen måste ha *förmåga och tillfälle* att rätta sig efter lagen. Kan man inte tillskriva gärningsmannen en kontrollerad gärning är brott uteslutet. Av detta följer att om det inte finns någonting gärningsmannen hade kunnat göra för att förhindra att brott förövas, skall han inte hållas ansvarig för den inträffade följden.

Om vi applicerar det sagda på händelseförloppet i det aktuella fallet finner vi att det krävs att A under något skede haft kontroll över händelseförloppet för att han skall kunna hållas straffrättsligt ansvarig. Det krävs att man kan dela upp händelseförloppet i

(1) *en konkret kontrollerad gärning*

(2) *en orsaksrelation och*

(3) *en konkret okontrollerad följd*.⁸³

Jag vill ifrågasätta om det är möjligt att göra denna uppdelning i något av skedena av händelseutvecklingen. I denna bedömning måste

⁸² Jareborg, *Objective Ascription of Criminal Harm* s. 446 f. Angående minimikravet för straffrättsligt ansvar, se närmare Jareborg, *Handling och uppsåt* s. 152 ff.

⁸³ Jareborg, *Straffrättens ansvarslära* s. 38.

beaktas den omständigheten att A befann sig på en väg där kanterna var försedda med vägräcken, och hade följaktligen ingen möjlighet att – i det ögonblick han inser att han utsätts för en extrem faresituation som betingas av B:s beteende – föra sitt fordon av vägbanan eller på annat sätt avbryta det kausala skeendet som inletts genom att B byter körfält. Från det att B inleder att föra sitt fordon från sin körbana mot A:s körbana torde det vara ytterst svårt att påvisa att A under någon del av händelseutvecklingen haft sådan kontroll över skeendet att han hade förmåga att avbryta det kausala händelseförloppet. Till detta kommer det mycket korta tidsförlopp under vilket händelseutvecklingen utspelar sig. Det fanns följaktligen ingenting som A kunde göra för att hejda skeendet och han kan sålunda inte anses ha tappat kontrollen över händelseutvecklingen. Om vi pone-
rar att A när han upptäckte att B inlett att föra sitt fordon över mot A:s körbana genast skulle ha tvärbromsat och stått stilla, skulle detta i så fall innebära att han haft kontroll? Svaret måste bli nekande eftersom det inte skulle påverka situationen och A saknar därmed möjlighet att påverka händelseutvecklingen från det att B korsar väghalvan. Kontentan av detta resonemang blir att det inte finns någon kontrollerad gärning som kan bedömas som oaktsam och följaktligen borde A – enligt mitt förmenande – ha frikänts av domstolarna.⁸⁴

Frågan om gärningskontroll uppmärksammas dock inte av någon instans i NJA 1987 s. 187. Det är möjligt att HD i viss mån beaktat vad som krävs i fråga om kontroll över händelseförloppet när den finner att *"det inte rimligen kan fordras att A skulle fortsatt att hålla till höger"* när han under skede (ii) valde att svänga över till B:s körbana för att undvika att kollidera med B, som då fortfarande befann sig på A:s väghalva. Av formuleringen framgår att man har diskuterat vad som rimligen kan fordras av någon i en viss situation. Det är

⁸⁴ Frånvaro av gärningskontroll torde ofta implicera frånvaro av personlig culpa (om inte gärningsmannen försatt sig i detta tillstånd uppsåtligt eller av oaktsamhet). Om gärningsmannen inte har förmåga att rätta sig efter lagen, därför att han saknar gärningskontroll, uttrycks detta emellertid i domskäl ofta som att han saknar uppsåt. Det vill säga, domstolarna tar upp frågan om kontroll över det kausala skeendet först i bedömningen av om kraven på personlig culpa är uppfyllda. Att gärningsmannen saknar erforderligt uppsåt är naturligtvis inte felaktigt, men kan bli missvisande eftersom det antyder att kraven för gärningsculpa är uppfyllda. Mer korrekt torde vara att införa denna del av prövningen i en tidigare del av culpabedömningen och fråga sig om gärningsmannen överhuvudtaget hade gärningskontroll under något stadium av händelseutvecklingen. Se närmare Jareborg, Straffrättens ansvarslära s. 41.

sannolikt att motiveringen avser vad A hade förmåga och tillfälle att göra, vad som skulle ha lett till den relevanta insikten och vad A borde ha gjort, vilket torde vara att hänföra till domstolens bedömning av personlig culpa. Om HD ansett att detta skall relateras till kravet på personlig culpa eller kraven på gärningsculpa är svårt att dra några slutsatser om utifrån ett sådant generellt uttalande. HD:s inställning rörande vad som kan krävas av A avser under alla omständigheter endast skede (ii) då A svänger över på B:s väghalva i syfte att undvika en kollision. Enligt mitt förmenande är dock frågan om utebliven gärningskontroll (eller frånvaro av personlig culpa) relevant även beträffande skede (i).

Eftersom de lägre instanserna inte alls berör frågan om gärningskontroll eller uppmärksammar att situationen utesluter personligt ansvar, och HD gör detta endast avseende skede (ii), kvarstår det faktum att A:s beteende enligt samtliga instanser uppfyller kraven för en brottslig gärning. Detta medför att vi måste fortsätta vår culpabedömning och undersöka om den kontrollerade gärningen utgör ett otillåtet risktagande. Den enda kvarvarande möjligheten att upprätthålla uppfattningen att A gjort sig skyldig till en brottslig gärning är att påstå att A på ett tidigare stadium faktiskt haft gärningskontroll och därmed kunnat avbryta händelseutvecklingen, men att han försummade denna och att detta sedan orsakat att den oönskade följden inträffat. Av detta skäl får vi tillsvidare arbeta med utgångspunkten att A haft erforderlig gärningskontroll under något skede, för att därefter undersöka hur domstolarna har resonerat kring kraven på gärningsculpa och personlig culpa.

7.2.2 Otillåtet risktagande. Skede (i)

Vi inleder med att undersöka varför A:s handlande under skede (i) ansågs vara oaktsamt. Enligt samtliga instanser bestod oaktsamheten under skede (i) i att A *inte anpassade sin hastighet* efter den farliga situation som uppkom till följd av B:s beteende och att han *inte företog tillräckliga åtgärder för att göra B uppmärksam* på den farliga situationen för att på så sätt undvika att en kollision inträffade. Vad som krävs av A i aktsamhetshänseende är att han skulle ha nedbringat hastigheten och med ljus- och ljudsignaler försökt uppmärksamma B på vad som höll på att hända. Var domstolarna har hämtat stöd för dessa aktsamhetskrav framgår inte i klara ordalag ur några

domskäl, men det ligger nära till hands att anta att domstolen har använt sig av de generella föreskrifter som finns i VTK. Flera av paragraferna skulle kunna ligga till grund för bedömningen, exempelvis 60 § som stadgar att *"ett fordon's hastighet skall anpassas till vad trafiksäkerheten kräver"* eller 86 §, enligt vilken det åligger en bilist att *"när det behövs för att förebygga eller avvärja fara ge ljud- eller ljussignaler eller på annat sätt väcka andra medtrafikanter uppmärksamhet"*.

Vilken måttstock domstolen har använt sig av spelar kanske en underordnad roll. Av domskälen framgår att samtliga instanser ansåg att A:s beteende under skede (i) innefattade en risk för trafikolycka och att det fanns goda skäl att nedbringa hastigheten och att försöka väcka B:s uppmärksamhet på något sätt. Domstolens sätt att resonera är fullt förenligt med Jareborgs culpamodell. Vi befinner oss i det initiala skedet av bedömningen av gärningsculpa och syftet är att fastställa huruvida A:s gärning är oaktsam. Det är mycket möjligt att A:s beteende under skede (i) kan karaktäriseras som ett avvikande från plikten att göra medtrafikanter uppmärksamma på att fara för kollision förelåg, och ett avvikande från skyldigheten att nedbringa hastigheten på fordonet för att kunna undvika en trafikolycka. I så fall innebar handlingen – att fortsätta färden i oförändrad hastighet utan att försöka uppmärksamma den mötande bilen (B) – en *risk* för att en trafikolycka skulle uppstå och följaktligen fanns det *goda skäl att avstå* från att *inte* sakta ned och *inte* utföra dessa säkerhetshandlingar om man ville undvika en kollision. Det torde i alla fall vara så domstolen har resonerat. A:s handlande under skede (i) karaktäriseras som ett icke acceptabelt avvikande från akt-samt beteende (otillåtet risktagande).

Det kan framstå som en aning bakvänt att leta efter en handling eller underlåtenhet hos A som skulle ha medfört att olyckan inträffade, då det är B som framkallar situationen genom sitt mycket riskfyllda beteende när han sakta svänger över på A:s körbana. Men situationen ger anledning att påminna om vad som har redogjorts för ovan i NJA 1974 s. 562 angående betydelsen av andra personers beteende i olika situationer. Medvållandereglerna i straffrätten medger inte att man kan jämföra oaktsamheten hos respektive person i en straffbelagd gärning för att sedan eventuellt jämkas i motsvarande mån. Att B i detta fall uppenbarligen har framkallat det händelseför-

lopp som nu står under bedömning är inte ägnat att i motsvarande mån frita A från hans eventuella ansvar. En självständig culpabedömning får avgöra om A har gjort sig skyldig till något brott. En annan sak är att B:s beteende kan medföra att A inte har gjort sig skyldig till brott.

7.2.3 Otillåtet risktagande i skede (ii)

Situationen under period (ii) är mindre komplicerad. Att kraftigt gira åt vänster på det sätt som A gjorde under skede (ii) innebär givetvis *en risk* för kollision med mötande bilar och det torde inte behövas någon explicit hänvisning till en aktsamhetsstandard för att konstatera att det *finns goda skäl att avstå* från denna typ av manövreringar om man vill undvika kollisioner.

Både TR och HovR gjorde bedömningen att A var oaktsam genom att på ett mycket kort avstånd gira till vänster. HD ansåg däremot inte att A förövat en brottslig gärning under skede (ii). Domstolen uppmärksammade att det fanns vägräcken längs båda sidor av vägbanorna och konstaterade att *"det inte rimligen kan fordras att A skulle fortsatt att hålla till höger"*. Var detta uttalande skall placeras in i culpabedömningen är – som sagts ovan – något osäkert. Det kan relateras till frågan om huruvida den konkreta gärningen var kontrollerad och i så fall får uttalandet uppfattas som att A under rådande omständigheter inte hade förmåga att göra något annat än vad han gjorde. I så fall har HD uppmärksammat det grundläggande kravet på gärningskontroll som redogjorts för ovan. HD:s uttalande är i så fall ett uttryck för att domstolen fann att kraven på gärningsculpa brast, på grund av att A:s risktagande om han hade fortsatt köra framåt skulle varit ännu större än om han girade till vänster. Denna tolkning fordrar dock en något ansträngd läsning av domen sedd i sin kontext. Troligare är HD:s uttalande att tolka som att domstolen baserar ansvarsfriheten på någon omständighet som ursäktar gärningsmannen. Dessa omständigheter återkommer vi till nedan och vi utgår tillsvidare från TR:s och HovR:s uppfattning att A:s handlande var en kontrollerad gärning och att den innebar ett otillåtet risktagande. Det är fortfarande en lång väg kvar innan man kan visa att A:s gärning är brottslig.

7.2.4 Relevansbedömningen

Det är följaktligen möjligt att – såsom samtliga instanser har gjort – anse att A:s beteende, på ett eller annat sätt, utgjorde ett otillåtet risktagande och att handlandet under sådana omständigheter var oaktsamt. Men denna bedömning innebär inte att oaktsamheten automatiskt har varit relevant för följden att fordonen kolliderade. För att tillståndet av gärningsculpa skall föreligga, måste man också visa att följden har *orsakats genom* denna oaktsamhet. I denna del av culpabedömningen anser jag att man inte alltför snabbt och nonchalant får fastställa ett orsakssamband. Man måste se på varje skede var för sig. Vi inleder med skede (i):

HD vill göra gällande att A:s oaktsamhet, innan han ansåg sig nödgad att svänga över på vänstra körbanan, *"måste anses stå i sådant orsakssamband med sammanstötningen att A inte kan undgå ansvar"*. Av detta måste följa att enligt HD hade A anledning att ta det konkreta händelseförloppet under skede (ii) i beräkning redan under skede (i). Vidare följer av HD:s argumentation att händelseförloppet, som det kom att utvecklas, skall anses tillhöra den klass av händelseförlopp som gör den kontrollerade handlingen oaktsam. Jag anser att man kan ifrågasätta om så verkligen är fallet.

Relevansfrågan kan, som belysts tidigare, ses som en spegelbild av de skäl och argument som gjorde att vi ansåg det finnas goda skäl för att avstå från ett visst beteende. Ett elementärt exempel kan vara att en person kör mot rött trafikljus i en livlig vägkorsning och kolliderar med ett fordon i korsande vägbana. I så fall är den oaktsamma gärningen – att köra mot rött ljus – relevant för följden. Riskerna förenade med att köra mot rött, vilket ger "goda skäl att avstå" från detta handlande, har förverkligats och orsakat kollisionen. Men är det verkligen ett sådant relevansförhållande, mellan gärning och följd, som aktualiseras i skede (i)?

När man har att göra med en handling som är oaktsam därför att vissa försiktighetsåtgärder inte har företagits uppkommer frågan om utförandet av dessa försiktighetsåtgärder verkligen skulle ha resulterat i att kollisionen i skede (iii) inte hade inträffat. För att A skall kunna hållas straffrättsligt ansvarig för kollisionen krävs att A har haft erforderlig gärningskontroll och att hans försummelse att vidta försiktighetsmått (otillåtna risktagandet) – som att sakta ned hastigheten och med ljus- och ljudsignaler försöka väcka B:s uppmärksam-

het – är orsak till att fordonen kolliderar. Detta fordrar dock att A har haft kontroll över händelseutvecklingen och därmed har haft möjlighet att avbryta det kausala skeende som hans handlande innebär. Om B t.ex. uppsåtligen kört på A saknar A kontroll över händelseutvecklingen och saknar därmed möjlighet att göra något som hindrar händelseutvecklingen. I en dylik situation kan han givetvis inte hållas ansvarig för gärningen.

Det är väl fullt tänkbart att det finns en orsakssrelation mellan A:s handlande och den inträffade följden om skede (ii) aldrig uppkommit. Det vill säga, om vi bortser från att båda bilarna svängde över till B:s körbana under skede (ii) och utgår från att bilarna färdades mot varandra i A:s körfält ända fram till kollisionen är det väl möjligt att påstå att A:s försumlighet att vidta försiktighetsåtgärder står i ett orsakssammanhang med kollisionen. Att fordonen skulle komma att kollidera om inte A vidtog säkerhetsåtgärder måste ha varit förutsebart för honom. Vad som dock sätter en käpp i hjulet för detta resonemang är att A under skede (ii) valde att svänga över på andra körbanan i syfte att undvika en förestående kollision och att B i samma ögonblick gjorde detsamma. Är då underlåtenheten under skede (i) fortfarande relevant för följden? Problemet med denna typ av argumentation är att den förutsätter att B:s handlande under skede (ii) var förutsebart redan i skede (i) för någon i A:s position. Man måste alltså kunna hävda att en person (vem som helst) som befunnit sig i A:s situation – och som inte saktat ned eller med ljud- och ljussignaler påkallat B:s uppmärksamhet – skulle ta i beräkning att B skulle kunna komma att svänga tillbaka till sin körbana samtidigt som A fattat beslutet att det enda han själv kunde göra för att undvika en förestående kollision var att svänga över till den vänstra vägbanan. Det är inte alldeles enkelt att upprätta en kausalkedja mellan gärning och följd under rådande omständigheter.

Vidare berör denna problematik frågan om betydelsen av icke-existensen av en handling för en inträffad följd. Kausalitet mellan en negativ faktor måste påvisas genom att man undersöker vad som hänt om handlingen hade utförts.⁸⁵ Man kan uppställa hypotesen att

⁸⁵ Skilj detta från den ovan redogjorda diskussionen mellan Jareborg och Strahl angående frågan om det krävs ett hypotetiskt resonemang kring betydelsen av en positiv faktor. Det vill säga, vad hade hänt om en annan gärning, än den gärningsmannen faktiskt utförde, hade utförts. I detta fall avses istället betydelsen av en negativ faktor (icke-existensen) av en hand-

nedbromsad hastighet och ljud- och ljussignaler (om de hade utförts) skulle ha haft ringa inverkan på B:s beteende och att man därför inte kan dra slutsatsen att A:s oaktsamhet under skede (i) är relevant för den följd som inträffar under skede (iii). Vi vet inte – och kan inte få vetskap – om denna oaktsamhet orsakade den oönskade följden. Man skulle kunna tänka sig att den oaktsamhet som det innebar att inte signalera med ljud och ljus etc., är uttömd i och med att skede (ii) inleds. Det är ju fullt tänkbart att B inte hade ändrat sitt beteende, även om A under skede (i) signalerat med ljud- och ljussignaler eller sänkt hastigheten. Det hela beror på anledningen till att B överhuvudtaget förde sitt fordon på A:s körbana. Om man tänker sig att B var allvarligt sjuk (t.ex. en hjärtattack eller en hjärnblödning) är det inte troligt att ljud- och ljussignaler skulle väcka hans uppmärksamhet. I så fall har ju den oaktsamhet som A:s försumlighet utgjorde under skede (i) ingen betydelse för skapandet av följden under skede (iii). Om B däremot somnat under bilkörningen kan det tänkas att A på något sätt skulle ha kunna tagit honom ur detta tillstånd.

Man måste vidare beakta den oerhört korta tidsrymd under vilket händelseförloppet utspelade sig. Den korta tiden kan ge belägg för hypotesen att det kanske inte hade spelat någon roll vad A gjort, följden hade ändå inträffat. Vi kan göra följande kalkyl för att illustrera fallet. Vi utgår från att avståndet mellan fordonen var 400 meter då A upptäckte att B började svänga över mot andra körbanan och att avståndet krympte till 100 meter då B:s fordon var helt inne på A:s körbana. Kollisionspunkten X måste då rimligtvis ligga 200 meter från respektive fordon vid utgångspunkten av skede (i). Skede (ii) inleds när fordonen är 35-40 meter från varandra och A svänger över i det vänstra körfältet. Detta innebär att båda fordonen körde en sträcka på respektive 180 meter under skede (i). Vidare utgår vi från att båda fordonen färdades med en hastighet av 80 km/h (22.2 m/s) och att båda fordonen höll samma fart. Detta medför att tiden det tar för A att färdas sina 180 meter under skede (i) – från det att han överhuvudtaget uppmärksammar B, till det att han beslutar att svänga över i det vänstra körfältet – är blott 8,2 sekunder, vilket måste anses tämligen kort för att hinna väcka B:s uppmärksamhet.

ling och då fordras – enligt båda författarna – ett hypotetiskt resonemang. Se ovan under kapitel 2.1.

Det är följaktligen inte otänkbart att denna korta tid inte hade varit tillräcklig för att B skulle ha hunnit uppfatta dessa ljud- och ljussignaler samt hunnit svänga tillbaka och/eller stannat sitt fordon även om A skulle ha utfört dem. Följdfrågan blir då, hur vet man att oaktsamheten – bestående i att inte utföra försiktighetsåtgärder – verkligen var orsak till att fordonen senare kolliderade under skede (iii)?

Det är visserligen fullt tänkbart att ljud- och ljussignaler samt att A saktat ned hastigheten verkligen hade resulterat i att B tidigare upptäckt vad som höll på att hända. Vad ovanstående resonemang implicerar är att det inte är helt säkert att den oaktsamhet som A gör sig skyldig till under skede (i) har haft betydelse för förverkligandet av risken under skede (iii), då kollisionen inträffar. I så fall torde det vara omöjligt att påstå att A:s oaktsamma gärning är relevant för följden på så sätt att följden orsakats genom denna oaktsamhet. Det hela slutar i en bevisfråga.

Här uppkommer emellertid ett teoretiskt dilemma. Om man accepterar det ovan sagda riskerar man att hamna i obevisbara hypotetiska resonemang om kausalkedjor som syftar till att fastställa vad som skulle bli följden, om plikten att utföra vissa säkerhetsåtgärder inte försummats. Med andra ord, betydelsen av icke-existensen av en åtgärd för en inträffad följd. Om vi anser att det inte är tillräckligt visat att A:s oaktsamhet under skede (i) var relevant för följden under skede (iii) så att vi kan säga att A:s oaktsamhet har orsakat följden, torde *in dubio pro reo-grundsatsen* kräva att man inte fäller A till ansvar. Med detta synsätt måste vi då också acceptera att domstolar friar personer i dylika fall trots att det kan vara fastställt att de verkligen har företagit ett otillåtet risktagande. Det kan framstå som inkonsekvent att domstolar tvingas bortse från ansvar endast därför att komplicerade orsakssammanhang är svårbevisade. Orsakssamband är alltid svårbevisade, särskilt vad gäller icke-händelsers relevans för en faktisk följd. Lösningen kan vara att man kräver att underlåtenheten att utföra säkerhetsåtgärder måste vara oaktsam och detta åtminstone *i riktning mot* det oönskade resultatet.⁸⁶

Den nämnda problematiken med relevansbedömningen kanske inte har aktualiserats i tillräcklig mån i NJA 1987 s. 187 för att nå

⁸⁶ Straffrättens ansvarslära s. 62 ff.

gon av instanserna ansett det värt att närmare beröra frågan. Man skulle kunna hävda att en kollision var en följd som A hade att ta i beräkning om han inte vidtog de nödvändiga försiktighetsåtgärderna och att det följaktligen inte spelar så stor roll om händelseutvecklingen gestaltar sig på ett något annorlunda sätt än vad A föreställde sig under skede (i). Hans oaktsamhet är fortfarande relevant för följden. Så torde i alla fall domstolarna ha resonerat.

Resonemanget kring betydelsen av den korta tidsrymden skall inte blandas ihop med frågan om vad vi rimligtvis kan kräva av A att han skall göra för att komma till *insikt* om att vad han gjorde utgjorde en otillåten gärning. Det senare är en fråga som berörs under bedömningen av personlig culpa (klandervärdhetsledet) och har att göra med A:s förmåga och tillfälle att skaffa sig insikt vid det aktuella tillfället. Vad tidskalkylen ovan avser att visa är istället det faktum att även om A skulle ha gjort vad som krävdes av honom för att gärningen inte skulle innebära ett otillåtet risktagande (gett ljud- och ljussignaler och saktat ned), är tiden eventuellt för kort för att B skulle ha hunnit reagera eller att det påverkat risken för att bilarna skulle kollidera. I så fall kan den lilla risk som A:s beteende innebar inte anses relevant – kvantitativt sett – för den okontrollerade följden.

Ovanstående resonemang har syftat till att visa att relevansbedömningar måste ses som ett seriöst försök att etablera en relevant orsaksförbindelse mellan en oaktsam gärning och en okontrollerad följd. Om detta samband inte styrs av plausibilitetsbedömningar avseende det konkreta händelseförloppet, riskerar relevansbedömningarna att reduceras till adekvansbedömningar där man bara letar efter en följd som ligger i "farans riktning". Att konstruera ett orsakssamband är då bara en fråga om hur man beskriver sambandet mellan gärning och följd, vilket med lätthet kan bearbetas och manipuleras. Vad vi letar efter är ett *culpöst orsakande*, och inte bara typiska relationer mellan klasser av gärningar och följder.⁸⁷

Vad beträffar skede (ii) torde risktagandets relevans för följden vara lättare att påvisa. Vi har här att göra med relationen mellan en handling som – i sig själv – skapar risker. Vi behöver inte fråga vad

⁸⁷ Både Jareborg och Strahl har riktat kritik mot användandet av en adekvanslära för att beskriva relevanta orsaksförlopp. Se närmare Jareborg, Straffrättens ansvarslära s. 71 f. och Strahls behandling av adekvat kausalitet i artikeln "Adekvansläran".

följden av icke-existensen av en försummelse blivit i fallet. Att kollisionen är orsakad av A:s gärning torde inte vara särskilt svårt att fastslå. Men detta förutsätter att det verkligen finns ett otillåtet risktagande att ställa i förhållande till följden. Som har framgått ovan ansåg inte HD – men väl TR och HovR – att A:s gärning under skede (ii) utgjorde ett brott.

7.3 Personlig culpa

Samtliga instanser ansåg att A:s beteende under skede (i) var att klassificera som oaktsamt och att denna oaktsamhet också orsakade följden att bilarna kolliderade. TR och HovR fann även att A:s handlande under skede (ii) var oaktsamt, medan HD kom till motsatt slut. Utgångspunkten är att A inte medvetet företog någon av gärningarna och följaktligen inte skulle ha handlat på detta sätt om han hade förstått att det skulle leda till följden att bilarna kolliderade (skada). Den skuldform vi laborerar med är omedveten oaktsamhet och vi skall därför övergå till att studera hur domstolarna motiverar att A borde ha förstått att en otillåten gärning skulle fullbordas, det vill säga klarlägga vad A skulle ha gjort för att komma till relevant insikt.

Vad kan man då i allmänhet kräva av människor i samma situation som A? Ingen av instanserna uttalar direkt vad A skulle ha gjort för att komma till den erforderliga insikten om att han höll på att föröva en otillåten gärning. HD nämner dock omständigheterna att A *"varseblev B på ett avstånd av 400 meter"* och att A *"hade tillräcklig tid"* att företa åtgärder för att undvika kollision. Man får anta att domstolen menar att A borde ha förstått att han skulle ha saktat ned och givit ljud- och ljussignaler när han varseblev att B sakta färdades över mot A:s väghalva. För att nå denna insikt krävs ingenting mer sofistikerat än att *"tänka efter"* och intellektuellt bearbeta de intryck han fick under tidsperioden (*orsaksledet*). HD fastslår att A faktiskt hade observerat B och att han gavs tillräcklig tid att inse vad han skulle göra.

Om vi fortsätter att fråga oss vad A hade kunnat göra i skede (ii) när fordonen befann sig 35-40 meter från varandra kan vi konstatera att de lägre instanserna verkar vara av den åsikten att A självmant hade framkallat faresituationen under detta skede genom att besluta sig för att kraftigt gira åt vänster. Vad som i så fall krävs av honom –

för att komma till insikt om hur han skall undvika olyckan – måste vara att han har tillräcklig sinnesnärvaro och lugn för att inse att han borde stanna kvar i det högra körfältet. HD justerade de lägre instansernas bedömning på denna punkt och konstaterade att *”det kan inte rimligen krävas att A, i det ögonblick avståndet mellan fordonen krympt till 35-40 meter, under förhandenvarande omständigheter skulle fortsätta hålla till höger på körbanan”*.

Det räcker dock inte med att konstatera vad A skulle ha gjort för att komma till den relevanta insikten. Vi måste också visa att vad A hade förmåga och tillfälle att göra – och som skulle ha lett till att han nått relevant tro eller misstanke om att han orsakade något visst – också rimligtvis *kan begäras* av honom (*klandervärdhetsledet*). Detta är en mycket individinriktad prövning som måste ta hänsyn till A:s speciella förutsättningar och det sinnestillstånd han befann sig i vid tillfället. En utgångspunkt är dock att man i allmänhet kan kräva att människor i viss mån anstränger sig för att försöka förstå hur man skall undvika farliga situationer och ser till att de har kontroll över situationer.⁸⁸ Vid denna prövning av A:s klandervärdhet använder sig domstolarna följaktligen av objektiviserade standarder i form av generella krav på omtanke, brukande av sitt förstånd och försiktighet i sin livsföring. Prövningen av det subjektiva rekvisitet – personlig culpa – är med andra ord föremål för utpräglad objektiva överväganden, vilket ger oss ett bra exempel på varför terminologin med objektiva/subjektiva rekvisit är missvisande.⁸⁹

Det finns här anledning att påminna om konformitetsprincipens tämligen enkla men viktiga budskap, nämligen att en person inte skall anses straffrättsligt ansvarig om han inte kunde rätta sig efter lagen. Bedömningen skall göras utifrån den situation som A befann sig i vid tillfället. Av intresse är alltså vad A – som individ – hade möjlighet att göra. Det ovan redogjorda resonemanget om den korta tidsrymden kommer att ånyo aktualiseras beträffande vilka krav vi kan ställa på A i den aktuella situationen.

Vad domstolarna dock helt verkar förbise är att *hela* situationen – från att A upptäckte B, till det att kollisionen inträffade – utspelade sig under en tidsrymd av cirka 10 sekunder. Kalkylen som redogjor-

⁸⁸ Jareborg, Uppsåt och oaktsamhet s. 15 f.

⁸⁹ Jareborg, Handling och uppsåt s. 350 f.

des för ovan kan appliceras även på resonemanget om vad vi kan begära av A i den aktuella situationen. Att kräva av A att han på denna korta tid skulle "tänka efter" och dra slutsatser om vad han skall göra för att få relevant insikt om vad som höll på att hända, verkar orimligt i den aktuella situationen. Händelseförloppet måste ha framstått som så panikartat att det inte kan begäras av A att han skulle ha haft sådan sinnesnärvaro att han borde ha förstått att han med olika signaler skulle ha försökt väcka B:s uppmärksamhet.

Ytterligare en faktor som minskar den tid A hade på sig att komma till insikt framförs av dissidenten Höglund i HD som konstaterar att A hade skälig anledning att åtminstone inledningsvis *"utgå från att B:s bil skulle föras tillbaka till rätt del av körbana före mötet"*. Den tanke som Höglund framför är att A i viss mån måste ha kunnat förlita sig på att B skulle komma till insikt över hur han manövrerade sitt fordon och att han således skulle återföra det till sin väghalva. Det är i den moderna vägtrafiken inte ovanligt att bilförare tidvis har en olämplig fordonsplacering och ibland korsar mittfältet. Man skulle kunna hävda att Höglunds uttalande ger uttryck för *förtroendegrundsatsen*. A hade inledningsvis anledning att förvänta sig att B skulle bete sig förnuftigt och inte fortsätta föra sitt fordon mot A:s körbana. Presumtionen bröts i det ögonblick det stod klart för A att B inte skulle komma att svänga tillbaka till sin körbana.

Om vi accepterar Höglunds argument – och godtar att A inledningsvis hade rätt att vänta sig att B skulle svänga tillbaka – minskar tidsperioden ytterligare för A att komma till klarhet om vad han skulle göra. Vad som återstår är alltså endast ett fåtal sekunder, under vilka det dessutom kan förutsättas att A befann sig i ett av skräck paralyserat tillstånd. Att domstolarna ändå anser att A skulle ha gjort mer framstår som synnerligen strängt. Av det ovan sagda finner jag det mycket tvivelaktigt att av A i denna situation kräva att han skulle göra något annat än vad han gjorde. A skulle med andra ord inte ha ådagalagt omedveten oaktsamhet under skede (i).

Än mer anmärkningsvärd framstår TR:s och HovR:s slutsats att A befann sig i ett tillstånd av personlig culpa under skede (ii). Att av A kräva att han – under den oerhört korta tidsperiod som utspelar sig från det att då bilarna befinner sig 35-40 meter från varandra inser att han måste svänga vänster för att undvika en frontalkollision,

tills det att kollisionen inträder under skede (iii) – skulle använda sitt förstånd till att komma till klarhet om hur en olycka skulle undvikas framstår som uteslutet. Situationen måste, mot bakgrund av det faktum att vägen kantades av vägräcken och det faktum att B färdades med hög fart i riktning mot A, betecknas som fullkomligt paralyserande för någon i A:s position. Det är över förväntan att han överhuvudtaget har förmått sig att försöka undvika kollisionen genom att styra över till det vänstra körfältet. Att i detta inlåsta läge dessutom kräva att A skaffade sig relevant kunskap om att B ämnade styra tillbaka bilen till sin körbana får ses som absurt och helt uteslutet. Enligt mitt förmenande har A inte gjort sig skyldig till omedveten oaktsamhet under skede (ii) och kraven för att anse att A befann sig i ett tillstånd av personlig culpa är följaktligen inte uppfyllda.

Det finns viss anledning att erinra om departementschefens uttalande i propositionen till TBL:

Man lär icke böra av en vägtrafikanter kräva mer, än att han innehar de kvalifikationer som rimligen kunna förväntas hos en normalt skicklig trafikant inom den grupp varom fråga är, och att han gör vad i hans förmåga står för att undvika olycksfall.⁹⁰

Departementschefen avvisade också en tolkning av TBL där det av vägtrafikanter erfordrades *"en alldeles exceptionell kvicktänkhets och kallblodighet"*. Dessa uttalanden gjordes i propositionen redan 1951, men verkar knappast ha uppmärksammats av domstolarna i det aktuella målet.

7.4 Utvärdering och slutsatser

Hjälper då den av Jareborg föreslagna culpamodellen oss när vi har att analysera ett fall av oaktsamhet som detta? Här torde ett jakande svar onekligen vara på sin plats. Genom att först gå igenom huruvida kravet på *gärningskontroll* är uppfyllt, och om så är fallet, undersöka huruvida A därigenom företog någon *otillåten* gärning – antingen genom försumlighet att utföra säkerhetsåtgärder eller genom den konkreta gärningen att svänga över till det vänstra körfältet – tvingas man motivera varför det fanns en *risk* för följden, varför det

⁹⁰ Prop.1951:30 s. 268.

fanns *goda skäl* att avstå från handlandet samt varför kollisionen var en *relevant* följd av oaktsamheten. Likaså måste domstolen motivera vad A skulle ha gjort för att komma till *insikt* om att han företog en otillåten gärning och varför vi kan kräva av just A att han i denna situation gjorde vad som krävdes av honom. Finner man att det brister i något av de underliggande rekvisiten, måste därav följa att förutsättningarna för brott inte är uppfyllda.

Som framgår ovan ställer jag mig mycket tveksam inför domstolarnas bedömningar i fallet. Som understrukits tidigare gäller detta inledningsvis kravet på gärningskontroll, vilket helt lämnats utan beaktande i domstolarna med eventuellt undantag för HD:s bedömning av händelseutvecklingen under skede (ii). Vidare gäller det även bedömningen av personlig culpa, där man tenderar att ignorera konformitetsprincipens krav på att A *”skulle ha haft förmåga och tillfälle, även om”*. Detta gäller både skede (i) och skede (ii).

Vad som saknas är – precis som i merparten av övriga fall – en utförlig diskussion om personlig culpa. Med hjälp av sammanhanget och vissa lokutioner i domskälen får man läsa ut momenten i den personliga culpan mellan raderna. Som anmärkts tidigare i framställningen vore det välkommet med mer utförliga motiveringar vad gäller främst elementen av klandervärd (brist på) insikt. Kanske skulle detta få till följd att domstolen uppmärksammade på vilket sätt paniksituationer påverkar orsaks- och klandervärdhetsledet i bedömningen av omedveten oaktsamhet. Vi ser här tydligt hur tesen om att en culpabedömning är en mycket komplicerad process be-sannas.

8 Avslutning

Om det är något som är viktigt,
så är det väl att ge saker och
ting deras rätta namn
KONFUCIUS

Det allmänna intrycket av de sex rättsfallen är att domstolarna tenderar att lämna en tämligen urvattnad redogörelse för hur culpabedomningen gjorts. Vid brott som *vårdslöshet i trafik* och *vållande till annans död*, där det enda som skiljer det straffbelagda området från det straffria är ett culpaparekvisit, borde det av rättssäkerhetsskäl vara mera angeläget för domstolarna att utförligt motivera vad som konstituerar oaktsamhet. Så sker inte alltid. Domskälen är en bitvis förvirrande läsning där en rad omständigheter anförs, vilka efter en sammanvägning får utgöra grunden för att oaktsamhet har ådaglagts. Det är i denna situation som det krävs en teori om culpabegreppet för att få en struktur att hänga upp domstolens argumentation på.

Denna framställning har använt det av Jareborg förespråkade culpabegreppet som analysinstrument och med utgångspunkt från detta framgår att domskälen saknar väsentliga delar av en heltäckande oaktsamhetsbedömning. Att rättstillämpningen bitvis upprätthåller en tämligen arbiträr culpamodell, kan ha olika förklaringar. Språkförbistring i vad gäller terminologi samt en statiskt och konservativ tradition vad gäller författandet av domskäl är tänkbara skäl till varför det kan vara svårt att spåra en utarbetad systematik i domskälen. Men det är långt ifrån en fullgod förklaring och konsekvensen av att sambandet mellan praxis och doktrin haltar blir i slutändan att rättssäkerheten äventyras.

8.1 Gärningsculpa

8.1.1 Otillåtet risktagande

Vad gäller rekvisiten för gärningsculpa finns ofta förhållandevis utförliga resonemang kring vad som utgör ett avvikande från olika föreskrifter. Domstolen använder flitigt olika former av standardkan-

didater – huvudsakligen hämtade från VTK, men även olika i praxis uttryckta principer – för att avgöra vad som skall bedömas som oaktsamt. Detta är givetvis en lovvärd inledning och helt förenligt med rekvisiten för gärningsculpa. Däremot verkar domstolarna inte i tillräcklig mån uppmärksamma att en avvikelse från en skyddsföreskrift måste ställas i relation till de yttre omständigheterna vid tillfället för olyckan och vägas mot de (goda) skäl som finns att inte företa en gärning. Avvikelse från en föreskrift utgör endast en presumtion för att gärningen anses otillåten. Om domstolarna endast utreder vilka yttre omständigheter som förelegat vid tillfället för gärningen och låter en avvikelse från en skyddsföreskrift automatiskt bedömas som oaktsamhet, riskerar culpabedömningen att förlora sin betydelse. Det kan inte nog understrykas att en culpabedömning måste ses som en komplicerad process som fordrar att bedömaren är väl förtrogen med hur de olika rekvisiten förhåller sig till varandra.

Som redogjorts för i kapitel 3 (NJA 1968 s. 217) måste man alltid göra en *intresseavvägning* mellan vad samhället kräver beträffande säkerhet och skydd för andra människors liv i trafiken, och vad ett modernt tekniskt utvecklat samhälle kräver avseende effektiva och bekvämliga transportmöjligheter. Till detta kommer att en oaktsamhetsbedömning måste visa att gärningsmannen *oacceptabelt* avvikit från erforderlig aktsamhet. En culpabedömning har en starkt normativ karaktär där samtliga bedömningar förutsätter värderande ställningstaganden. Av detta skäl kan det vara svårt att argumentera *mot* dessa intresseavvägningar (i bemärkelsen att de är felaktiga). Emellertid framgår det av vissa domskäl att domstolarna tenderar att låta även mycket små avvikelser från olika preventiva skyddsföreskrifter utgöra oaktsamhet. Jag vill hävda att det ligger en fara i detta synsätt. Motiveringen till min kritik ligger inte i att jag anser att det moderna samhällets krav på effektiva och bekväma transportmöjligheter skall prioriteras framför skyddet för liv eller allmän säkerhet i trafiken. Istället grundar jag min skepticism mot hårda culpabedömningar på uppfattningen att man inte skall straffa enskilda gärningsmän för små avvikelser från det helt aktsamma där olyckan fått avsevärda konsekvenser. Tron på att enskilda domar har en allmänpreventiv effekt på samhället, och att detta skall få motivera att man faller personer till ansvar för mycket ringa fall av oaktsamhet, strider mot tanken på att straff skall återspegla gärningsmannens klan-

dervärdhet och mot allmänna rättvisepprinciper. Oaktsamhet av det slag som har förekommit i t.ex. NJA 1968 s. 217 och NJA 1987 s. 187 tangerar gränsen för vad som utgör icke klandervärt avvikande från erforderlig aktsamhet. Genom att sänka culpatriöskeln till en dylik nivå förlorar man praktiskt taget möjlighet att skydda sig mot att ådömas straff. Enligt mitt förmenande måste den oaktsamhet som gärningsmannen läggs till last vara *oacceptabel* och således någorlunda beaktansvärd.

8.1.2 Risk- och farebedömningar

I dagligt tal görs ingen skillnad mellan termerna *risk* och *fara*. I straffrättsliga sammanhang är det dock av väsentlig betydelse att skilja mellan om en oaktsamhet orsakat konkret fara eller en risk för olycka. Som framgått av bl.a. NJA 1978 s. 251 förekommer i domstolarna tidvis en argumentation kring huruvida konkret fara uppstått. Detta är i princip inte helt felaktigt eftersom konkret fara automatiskt implicerar att risk för trafikolycka föreläggat. Däremot bör det understrykas att TBL 1 § inte är utformad som ett konkret faredelikt och att det inte *krävs* att fara föreläggat. Som nämnts ovan kapitel 4.2 räcker det med att visa att det funnits en *risk* för trafikolycka.

8.1.3 Relevansbedömningar

Vad beträffar frågan om det otillåtna risktagandets relevans för den inträffade följden så tillhör detta det allra svåraste att avgöra vid en culpabedömning. Särskilt vad gäller fall där det är en försummelse att utföra en säkerhetsåtgärd som ligger till grund för oaktsamheten. Domstolarna avstår ofta från att redovisa några relevansbedömningar, förmodligen därför att det tas för givet att gärningsmannen har haft att *"ta det konkreta händelseförloppet i beräkning"* och att *"händelseförloppet tillhör den klass av händelseförlopp som gör den kontrollerade gärningen oaktsam"*.⁹¹ Det finns dock exempel på att domstolarna har uppfattat att gärningsmannen måste ha haft anledning att ta risken för att en olycka skulle inträffa i beräkning. I NJA 1974 s. 562 och NJA 1977 s. 468 uppmärksammar domstolarna tydligt att det föreläggat säregna omständigheter som måste ställas mot det

⁹¹ Se främst NJA 1978 s. 251 och NJA 1974 s. 562.

otillåtna risktagandet. I det förra fallet fann HD att gärningsmannen hade anledning att räkna med risken för att kollidera med en fotgängare vid passerandet av ett övergångsställe, medan HD i det senare fallet inte ansåg att gärningsmannen hade skäl att räkna med att en person skulle befinna sig liggande på vägbanan.

Trots detta finns det flera fall där risktagandets relevans närmare borde ha utretts och redovisats. Jag tänker främst på NJA 1987 s. 187 och NJA 1968 s. 217. Vid en diskussion kring relationen mellan en kontrollerad gärning och en okontrollerad följd är det viktigt att domstolarna uppmärksammar att – både vid bedömningen av om gärningen utgör ett otillåtet risktagande och vid relevansbedömningen – denna relation har två aspekter. Den ena är en *kvalitativ* aspekt där med relevans avses att följden tillhör den typ av följd som beskrivs i lagrummet. Den andra är en *kvantitativ* aspekt och gäller graden av risk som i slutändan är ett mått på sannolikhet. Ju större produkten av dessa faktorer är, desto större är relevansen. Ju värre konsekvenser en handling medför och ju större risken för att handlingen leder till följden, desto mer beaktansvärd (relevant) blir följden.

Vad denna undersökning visat är att en relevansbedömning innefattar en komplicerad uppgift att fastställa orsakssamband mellan olika gärningar (och eventuellt försummelser) och inträffade följder, där svårigheten inte kan överskattas. Av detta skäl är det viktigt att domstolarna uppfattar att den inträffade följdens *relevans* står i en spegelrelation till de argument som åberopades som ”*goda skäl att avstå*” från gärningen, och att samtliga rekvisit i de underliggande momenten av gärningssculpa förutsätter att man gör ställningstaganden av utpräglad normativ karaktär. Bortser domstolarna från detta samband riskerar orsakssambanden att bli reducerade till ett skenbart konstaterande av att en avvikelse från en norm företagits och att detta lett till följden. Så enkel är inte en relevansbedömning.

8.2 Personlig culpa

De riktigt stora bristerna i domskälen förekommer när domstolarna skall motivera att gärningsmannen befunnit sig i en klandervärd (brist på) insikt. Ofta nämns bara sporadiskt att domstolen har ansett att gärningsmannen ”*saknat möjlighet att bedöma*”, ”*skulle skaffat sig tillräcklig underlag för sin bedömning*” eller ”*borde beaktat vägför-*

hållandena” och läsaren tvingas fylla ut de summariska satserna själv. De lokutioner som förekommer i domskälen uttrycker endast att gärningsmannen inte har haft erforderlig insikt om att han stod i begrepp att företa en rättsstridig gärning. Däremot nämns mycket litet om vad gärningsmannen *skulle ha gjort* för att komma till den relevanta insikten om att han höll på att föröva en otillåten gärning. En förklaring till att domstolarna inte bättre motiverar vad gärningsmannen *skulle ha gjort* för att komma till relevant insikt kan vara att det ofta är tämligen osofistikerade åtgärder, som att ”tänka efter”, ”vara uppmärksam” eller ”utöva självkontroll”.

Detta förändrar emellertid inte det faktum att om man bagatelliserar bedömningen av den klandervärda bristen på insikten – genom att inte klargöra vad gärningsmannen *skulle ha gjort* för att komma till relevant insikt och att detta också är något gärningsmannen *kunde ha gjort* och att vad han *borde ha gjort* verkligen skulle ha *lett till relevant insikt* – riskerar man att bortse från vikten av de principer som skall vägleda en straffrättslig bedömning, däribland *konformitetsprincipen, täckningsprincipen och förtroendegrundsatsen*.

Vad gäller först *konformitetsprincipen* har det framgått att denna utgör grunden för att frita gärningsmannen från ansvar om han saknat tillfälle eller förmåga att rätta sig efter lagen. Om domstolarna inte tillräckligt utförligt motiverar att vad A *borde ha gjort*, är något han *kunde* göra och att detta *skulle ha lett till relevant insikt*, riskerar de att inte uppmärksamma faktorer som kan frita gärningsmannen från ansvar. Jag tänker här på en situation där det inte rimligen kan krävas av A att han gjorde vad han *skulle ha gjort*, därför att han befann sig i t.ex. en paniksituation eller där vad gärningsmannen *kunde ha gjort* inte skulle ha lett till relevant insikt. NJA 1987 s. 187 utgör ett bra exempel på hur domstolen – främst i TR och HovR – bortser från konformitetsprincipens krav på förmåga och tillfälle att rätta sig efter lagen genom att inte uppmärksamma vilka krav som kan ställas på en person i en paniksituation. Exempel på en dylik situation återfinns även i NJA 1982 s. 714.

Detsamma gäller när domstolen skall undersöka om gärningsmannen kan tillskrivas en kontrollerad gärning. Om det visar sig att det inte finns någonting som gärningsmannen kunde ha gjort för att avsluta eller påverka det kausala skeende som hans handlande innebär, saknar han förmåga att efterkomma lagen. Han kan då inte hål-

las ansvarig för den uppkomna följden.⁹² NJA 1987 s. 187 aktualiserar även denna problematik.

Det som sagts om de bristfälliga motiveringarna till att kraven på personlig culpa är uppfyllda får återverkningar även på *täckningsprincipens* krav, d.v.s. att gärningen skall täckas av gärningsmannens uppsåt/oaktsamhet. Domstolarna bör rimligtvis motivera att täckning föreligger. Vid omedveten oaktsamhet är detta en tämligen oproblematisks uppgift där det räcker med att beskriva den otillåtna gärningen på ett sätt så att det inte råder någon tvekan om att en täckningsrelation föreligger. Av detta följer att domstolen måste ställa sig frågan om gärningsmannen med den relevanta insikten *skulle ha misstänkt att den beskrivna gärningen skulle komma att förverkligas*. Finner domstolen att svaret blir jakande, föreligger en täckningsrelation mellan oaktsamheten och den rättsstridiga gärningen. Detta resonemang fordrar emellertid att det är utrett att gärningsmannen verkligen skulle ha kommit till den *relevanta insikten* om han hade gjort vad han borde. Relevant insikt om vad gärningsmannen skulle ha gjort för att undvika följden är produkten av de olika leden i bedömningen av omedveten oaktsamhet (det vill säga, något han *kunde* göra som skulle ha *lett till relevant insikt* och som han också *borde ha gjort*). Tanken är ju att om gärningsmannen gjort något visst, som han både kunde och borde göra, hade han kommit till den relevanta insikten om hur han skulle undvika följden.

Men vad blir konsekvensen av att domskälen inte tillräckligt motiverar den personliga culpan? Om gärningsmannen inte visat tillräcklig klandervärd oaktsamhet genom sin okunnighet/villfarelse – därför att det inte rimligen kunde begäras av honom att han gjorde vad som erfordrades för att nå insikt – torde detta föranleda att en täckningsrelation *inte* föreligger. Om man inte säkert kan påvisa att gärningsmannen skulle ha kommit till den *relevanta insikten*, kan det följaktligen inte säkert sägas att gärningsmannen verkligen hade kommit att *misstänka* att en sådan gärning som är beskriven (enligt kraven för gärningsculpa) var på väg att förverkligas. Följaktligen kan man inte med säkerhet påstå att en täckningsrelation föreligger. Av detta skäl är det viktigt att domskälen innehåller utförliga motiveringar till varför kraven på personlig culpa anses uppfyllda.

⁹² Se ovan under not 84.

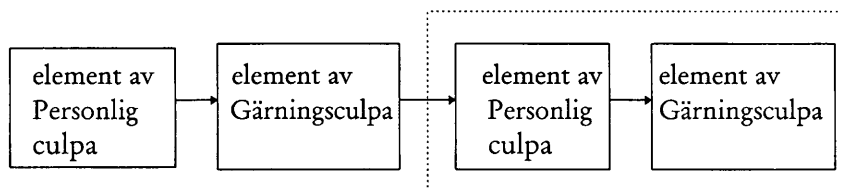
Att domstolarna inte uppmärksammar och hänvisar till *förtroendegrundsatsen* är kanske mer naturligt. Denna princip är huvudsakligen ett förtydligande av vad som redan gäller för oaktsamhetsbrott och termen återfinns kanske snarare i doktrin än i domskäl. Detta ändrar dock inte det faktum att principen spelar en väsentlig roll vid bedömningen av både gärningsculpa och personlig culpa och av detta skäl ser jag det som angeläget att domstolarna är förtrogna med åtminstone dess innehåll.

Bristande motiveringar i domskälen påverkar givetvis också andra viktiga principer som exempelvis *legalitetsprincipens* krav på förutsebarhet, begriplighet och precision i lagstiftningen. Av vad som sagts ovan framgår att mycket av vad som sägs i BrB 3:7 och TBL 1 § får sitt innehåll av hur rättstillämpningen behandlar culpabegreppet. Domstolarna blir med andra ord ansvariga för hur *erforderligt akt-samt beteende* och *relevant brist på insikt* skall tolkas. Detta medför också ansvar för att i domskälen utförligt motivera hur man uppfattar oaktsamhet. Vid författandet av utförliga domskäl kan domstolen kontrollera riktigheten i sina resonemang och på så sätt förhindra att eventuella felaktiga slutsatser göms bakom otydligt formulerade motiveringar. Utförliga domskäl har dessutom fördelen av att de preciserar innebörden av culpabegreppet och på så sätt möjliggör för andra än domstolen att diskutera domens materiella innehåll. Detta gäller både möjligheten att överpröva domens riktighet och rättsvetenskapliga analyser av domars innehåll.

8.3 Relationen mellan gärningsculpa och personlig culpa

Om vi bortser från att domskälen inte i tillräcklig mån motiverar varför gärningsmannen ådagalagt oaktsamhet och övergår till att studera relationen mellan de två sorternas culpa, finner vi att samtliga dessa rättsfall *är* bra exempel på fall om man vill studera samspelet mellan gärningsculpa och personlig culpa. Samtliga rättsfall har visat att det – utifrån omständigheterna – går att spåra den kausala relationen mellan gärningsculpa och personlig culpa. Det bör dock noteras att HD i NJA 1982 s. 714 och NJA 1977 s. 468 friade den tilltalade.

Nedanstående schematiska framställning avser endast hypotetiska resonemang kring omständigheterna i respektive fall och förutsätter att kraven på gärningsculpa respektive personlig culpa är uppfyllda. Det tankemässiga utseendet på samspelet mellan gärningsculpa och omedveten oaktsamhet kan i samtliga fall då beskrivas enligt följande modell:



NJA 1974 s. 562

A brast i sin undersökningsplikt

A körde för fort genom korsningen

Omöjliggjorde för A att hålla uppsikt om var B befann sig

A kolliderade med B

NJA 1968 s. 217

A beaktade inte möjligheten att det kunde finnas någon på vägbanan

A höll en – med hänsyn till omständigheterna – för hög hastighet

Omöjliggjorde för A att upptäcka B

A kolliderade med B

NJA 1978 s. 251

A kontrollerade inte vad som fanns i korsningen

A höll en för hög hastighet genom vägkorsningen

A saknade möjlighet avgöra om någon i korsningen hade satt sitt fordon i rörelse

A skapade en risk för trafikolycka

NJA 1982 s. 714

A brast i sin undersökningsplikt om hur väglaget var beskaffat

A företog en farlig omkörning

A saknade möjlighet uppfatta att väglaget inte medgav omkörning på denna plats

A tappade kontrollen över fordonet och kolliderade med B

NJA 1977 s. 468

A brast i sin undersökningsplikt

A körde i en för hög hastighet

A kunde inte upptäcka att B låg på vägen

A kolliderade med B

NJA 1987 s. 187

A brast i sin kontrollplikt

A företog inte tillräckliga säkerhetsåtgärder

A satte sig ur stånd att veta hur han skulle ta sig ur faresituationen

A och B kolliderade

På vilket sätt bidrar detta till att klarlägga relationen mellan gärningsculpa och personlig culpa? Först och främst finner vi att trots att det saknas ett begreppslikt samband mellan gärningsculpa och personlig culpa, råder ett kausalt samband. Det visar också hur elementen av de båda sorternas culpa – framförallt vid dynamiska farokällor som vägtrafik – kan samverka i flera led. Att gärningsmannen befinner sig i en klandervärd okunnighet orsakar att han företar en riskfylld gärning, som i sin tur medför att han inte kan utföra sin kontrollplikt och i slutändan förverkligar någon risk. Det är den personliga culpan som är *orsak* till att tillståndet gärningsculpa inträder. Vad som föranleder att gärningsmannen företar ett otillåtet risktagande – när han som t.ex. i NJA 1974 s. 562 passerar en vägkorsning, invid vilken det finns människor som tänker passera ett övergångsställe – är att han befinner sig i en klandervärd okunnighet om vad han borde gjort för att undvika den uppkomna följden. Vad som orsakar att gärningen klassificeras som otillåten, är att gärningsmannen inte haft tillräcklig insikt.

För det andra visar detta samspel att tillståndet av personlig culpa av naturliga skäl normalt uppkommer *före* tillståndet av gärningsculpa. I de behandlade fallen där det föreligger ett sådant orsakssamband att den klandervärda okunnigheten har orsakat att gärningsmannen företar en gärning som innefattar ett otillåtet risktagande, följer att denna okunnighet tidsmässigt uppkommer före gärningens utförande.

För det tredje visar samspelet mellan de båda sorternas culpa att ett resonemang om personlig culpa förutsätter att det finns en otillåten gärning, d.v.s. att kraven på gärningsculpa är uppfyllda. Detta är en fundamental utgångspunkt för alla resonemang för om brott föreligger. Det vore meningslöst om domstolar inledde med att fråga sig om kraven på klandervärd brist på insikt är uppfyllda. Hela sättet att resonera om omedveten oaktsamhet förutsätter att det finns en otillåten gärning att relatera en bristande insikt till. Man kan ju inte gärna fråga sig vad gärningsmannen borde ha gjort för att komma till relevant insikt om att han stod i begrepp att företa en otillåten gärning, om gärningen inte är otillåten. Teoretiskt sätt befinner sig människor ständigt i ett tillstånd av klandervärd insikt, men det är först när detta orsakat ett otillåtet risktagande som det blir aktuellt att fråga sig om ett brott har begåtts. Av detta skäl måste domstolen

alltid inleda med att ställa sig frågan om kraven för gärningsculpa är uppfyllda.

Även om vi kan konstatera att det finns kausala samband mellan de två sorternas culpa kompliceras överskådligheten av detta samband av flera faktorer. Bl.a. följer – vilket åskådliggjorts i bilden ovan – element av personlig culpa och gärningsculpa efter varandra i flera led. Mönstret är detsamma i alla rättsfall. Samspelet behöver dock inte vara så komplicerat som det återgivits i modellen. I vissa fall är det endast en bristande kontroll som föranleder att en person företar en gärning som i sig kan beskrivas som oaktsam, men gemensamt för samtliga fall är att den personliga culpan orsakar att en otillåten gärning äger rum. Genom att det i denna framställning använda culpabegreppet dessutom tydligt uppmärksammar att det vid omedveten oaktsamhet finns kausala relationer mellan de båda sorternas culpa, förstår man varför bedömningarna bitvis sammanfaller.

Att avgöra om ovanstående rekvisit är uppfyllda är – vilket genomgående understrukits i uppsatsen – en mycket svår uppgift som har en utpräglad normativ karaktär. Det är likafullt en absolut förutsättning för att det skall vara meningsfullt att undersöka om gärningsmannen ådagalagt en *oacceptabel* och *klandervärd* oaktsamhet. Om man underlåter att uppmärksamma att det fordras en värderande verksamhet, riskerar culpabedömningen att bli en jämförande verksamhet, där domstolarna endast försöker inordna vissa gärningar under redan befintliga handlingsmönster. Ett dylikt oaktsamhetsbegrepp måste ses som ett mycket statiskt och konservativt uttryck för vad som utgör godtagbart beteende. Vidhåller man att så skall vara fallet bortser man från att värderingar – särskilt inom vägtrafikområdet – hela tiden skiftar allteftersom tiden går och samhället därmed förändras. Tidigare praxis och principer skall givetvis vara en utgångspunkt i en oaktsamhetsbedömning, men det måste likväl göras en bedömning i varje enskilt fall utifrån de särskilda omständigheterna. Oaktsamhetsbedömningar riskerar annars att bli föremål för ad hoc-lösningar, där i vissa fall endast *avvikande från akt-samt beteende* får konstituera oaktsamhet, och i andra fall gärningsmannens *insikt* vid tillfället. Resultatet av en sådan oaktsamhetsbedömning kommer att bli en mycket förenklad operation som i slutändan riskerar leda till att culpatröskeln sänks och därmed äventyrar rättssäkerheten.

8.4 Finns det anledning att skilja mellan två sorters culpa?

Det är en väsentlig skillnad mellan att A:s gärning är *tillåten* eller *otillåten* eller *otillåten, men ursäktad*. Om man finner gärningen otillåten, så måste man ta ställning till om det finns faktorer som kan innebära att den oaktsamma gärningen ändå är *ursäktad*. NJA 1987 s. 187 borde ha varit ett exempel på en dylik situation. Att det finns komplicerade orsaksrelationer mellan gärningsculpa och omedveten oaktsamhet är inget skäl att blanda ihop t.ex. vad gärningsmannen har *"anledning att ta i beräkning när han utför en gärning"* och *"vad man i den aktuella situationen kan kräva av gärningsmannen att han skall göra för att komma till insikt"*. Bedömningarna av situationerna är snarlika, men faktum kvarstår att man efterfrågar två helt olika former av oaktsamhet, den ena relaterad till tänkbar skada och den andra relaterad till gärningsmannens brist på insikt vid tillfället. Detta motiverar ännu starkare att man håller isär vad som krävs av gärningsmannen för att han skall ha tillräcklig insikt om vad han gör, och vad som krävs av gärningen för att den skall anses vara tillåten. En annan sak är naturligtvis att resultatet ofta blir att frånvaro av personlig culpa medför att kraven på gärningsculpa inte är uppfyllda. Att relationen mellan gärningsculpa och personlig culpa är komplicerad samt att bedömningarna förutsätter värderande ställningstaganden, utgör inte heller ett argument för att inte skilja mellan rekvisit för personligt ansvar och rekvisit för otillåtna gärningar. Tvärtom motiverar det i än högre grad att domstolarna arbetar med en väl utvecklad systematik som möjliggör att man kan motivera hur och varför man finner att oaktsamhet föreligger, både vad avser brist på erforderlig aktsamhet och brist på insikt. Ett dubbelt culpabegrepp hjälper oss att uppfatta denna distinktion.

Ett ytterligare skäl för att upprätthålla distinktionen mellan gärningsculpa och personlig culpa är dess konsekvens för medverkansläran.⁹³ Om vi antar att en person (A) gör sig skyldig till en otillåten gärning, men anses ursäktad därför att man inte kan begära att

⁹³ Medverkansläran kanske inte aktualiseras särskilt ofta i den typen av oaktsamhetsbrott som varit föremål för analys i denna framställning. Inte desto mindre är distinktionen mellan gärningsculpa och personlig culpa relevant för alla typer av brott (dolus- såväl som culpabrott). Angående medverkansläran se närmare Jareborg, Straffrättens ansvarslära s. 50 f. och s. 105 ff.

denne skulle göra något annat än vad han gjorde för att komma till insikt, så är det ju fortfarande fullt tänkbart att någon (B) som främjat den otillåtna gärningen inte anses ursäktad. Denne medverkande kan då fortfarande anses ansvarig för en brottslig gärning, inte därför att han själv uppfyller rekvisiten i en brottsbeskrivning, men väl därför att han medverkat till att A utfört den otillåtna gärningen. Denna möjlighet finns inte om A:s gärning är tillåten, eftersom en grundläggande förutsättning för medverkansläran är att det finns en otillåten gärning.

Det går inte att se att domstolarna direkt använder sig av den begreppsstruktur, terminologi och systematik, som används i Jareborgs culpabegrepp. Likaså uppmärksammar domstolarna kanske inte alltid alla relevanta momenten i gärningsculpa och personlig culpa eller på vilket sätt som omedveten oaktsamhet orsakar tillståndet av gärningsculpa. Många gånger gör domstolarna kanske t.o.m. felaktiga bedömningar av vad som utgör oaktsamhet. Inte desto mindre finns tydliga belägg för att domstolarna på något sätt beaktar distinktionen mellan gärningsculpa och personlig culpa. Frånvaron av ett klart särskiljande mellan gärningsculpa och personlig culpa skall inte alltid tolkas som att domstolarna helt utelämnar de relevanta momenten i bedömningen. Analysen av rättsfallen visar att det går att finna begreppsstrukturen representerad i domsmotiveringarna, om än mycket implicit. Exempelvis visar NJA 1982 s. 714 att HD stannade på "rätt" punkt i culpabedömningen när det visat sig att förutsättningarna för gärningsculpa inte var vid handen. Vad som behövs är en välordnad systematik för domstolarna att hänga upp sin argumentation på. Jareborgs culpabegrepp hjälper oss att förstå hur domstolarna resonerar. Den lägger ut ett mönster som gör det möjligt att fånga upp de olika rekvisiten och motverkar på så sätt den begreppsförvirring som finns rörande culpa. Domstolarna (och läsaren av domskälen) förstår då *varför* man kommer fram till ett visst resultat och får en struktur på culpabegreppet som är logisk och sammanhängande.

Litteratur

Prop. 1951:30 med förslag om vägtrafikförordning m.m.

Prop. 1994/95:23 Ett effektivare brottmålsförfarande.

SOU 1963:27. Trafikmål.

SOU 1992:61. Ett reformerat åklagarväsende.

Agge, Ivar, Straffrättens allmänna del. Föreläsningar. Tredje häftet. Stockholm 1964.

Agge, Ivar & Thornstedt, Hans, Straffrättens allmänna del. 4 uppl. Stockholm 1984.

Beckman Nils, Holmberg Carl, Hult Bengt, Löfmarck Madeleine & Strahl Ivar, Kommentarer till Brottsbalken I. Brotten mot person och förmögenhetsbrotten m.m. 6 uppl. Stockholm 1995.

Brinck, Bertil, Ohlson, Birger & Thornell, Greger, Straffrätt. Grundläggande lärobok i allmän straffrätt enligt Brottsbalken. 10 uppl. Umeå 1993.

Ekelöf, Per Olof, Rättegång I. 7 uppl. Stockholm 1990.

Ekelöf, Per Olof, Rättegång V. 6 uppl. Stockholm 1994.

Erenius, Gillis, Oaktsamhet. Stockholm 1971.

Erenius, Gillis, Criminal negligence and individuality. Stockholm 1976.

Erenius, Gillis, Något om "culpatröskeln" i straffrätt. Svensk rätt i omvandling. Studier tillägnade Hilding Eek, Seve Ljungman, Folke Schmidt. Stockholm 1976, s. 143-156.

Fürst, Per Erik, Principer för bedömning av trafikbrott. SvJT 1960 s. 212-222.

Hellner, Jan, Skadeståndsrätt. 5 uppl. Stockholm 1995.

Hoflund, Olle, Vårdslöshet i trafik. Historisk utveckling. Lagkommentar. Stockholm 1980.

Hoflund, Olle, TrafikBrottsLagen. 6 uppl. Stockholm 1995.

- Jareborg, Nils*, Handling och uppsåt. En undersökning rörande doluslärans underlag. Stockholm 1969.
- Jareborg, Nils*, Effektdelikt och betendedelikt. Festskrift till Ivar Agge. Stockholm 1972, s. 176-192.
- Jareborg, Nils*, Begrepp och brottsbeskrivning. Semantik och läran om normativa rekvisit. Stockholm 1974.
- Jareborg, Nils*, Värderingar. Stockholm 1975.
- Jareborg, Nils*, Två sorters culpa. NTfK 1977 s. 219-248.
- Jareborg, Nils*, Brotten. Första häftet. Grundbegrepp. Brotten mot person. 2 uppl. Stockholm 1984.
- Jareborg, Nils*, Handling och oaktsamhet. Uppsala 1986.
- Jareborg, Nils*, De särskilda strafflagarna. Uppsala 1987.
- Jareborg, Nils*, Straffrättsideologiska fragment. Uppsala 1992.
- Jareborg, Nils*, Straffrättens ansvarslära. Uppsala 1994.
- Jareborg, Nils*, Straffrättens gärningslära. Stockholm 1995 .
- Jareborg, Nils*, Vilken sorts straffrätt vill vi ha? Varning för straff. Red. Dag Victor. Stockholm 1995 s. 19-37.
- Jareborg, Nils*, Objective Ascription of Criminal Harm. Festskrift till Stig Strömholm. Uppsala 1997, s. 439-453.
- Löfmarck, Madeleine*, Straffansvar. Stockholm 1985.
- Roxin, Claus*, Strafrecht Allgemeiner Teil. Band I. München 1992.
- Schmidhäuser, Eberhard*, Strafrecht Allgemeiner Teil. Tübingen 1982.
- Strahl, Ivar*, Adekvansläran. Teori och Praxis. Studier i svensk civilrätt. Stockholm 1964.
- Strahl, Ivar*, Allmän straffrätt i vad angår brotten. Stockholm 1976.
- von Hirsch, Andrew*, Nyklassicism, proportionalitet och straffets grunder. NTfK 1982 s. 92-117.
- Wennberg, Suzanne*, Introduktion till straffrätten. 3 uppl. Stockholm 1988.





CULPA I TRAFIKEN

"Kvantitativt förövas brott, och i synnerhet oaktsamhetsbrott, huvudsakligen av bilförare och andra vägtrafikanter. Det är därför av särskilt intresse att utreda hur det antydda brottsbegreppet fungerar vid bedömning av trafikolyckor och andra farliga situationer i trafiken.

Magnus Ulväng har framlagt en undersökning rörande ett litet antal viktiga rättsfall från Högsta domstolen varvid utgångspunkten för undersökningen har varit att använda distinktionen mellan gärningsculpa och personlig culpa som analysinstrument. Föreliggande framställning är en något bearbetad och avsevärt förkortad version av hans examensarbete. Jag har funnit den vara av sådant värde att den bör göras tillgänglig för en bredare krets av straffrättsligt intresserade jurister."

Ur professor Nils Jareborgs förord.

Jur.kand. Magnus Ulväng är verksam som tingsnotarie vid Stockholms tingsrätt.

UPPSALA UNIVERSITETSBIBLIOTEK



16000

001251174

