

Ds 2006:7

Vållandebrotten i trafiken



REGERINGSKANSLIET

Justitiedepartementet

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:
Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Orderfax: 08-690 91 91
Ordertel: 08-690 91 90
E-post: order.fritzes@nj.se
Internet: www.fritzes.se

Svara på remiss. Hur och varför. Statsrådsberedningen, 2003.

– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som skall svara på remiss.

Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på
<http://www.regeringen.se/remiss>

Tryckt av Edita Sverige AB
Stockholm 2006

ISBN 91-38-22557-3
ISSN 0284-6012

Innehåll

1	Sammanfattning	5
2	Författningsförslag	7
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott	7
3	Bakgrund och gällande rätt	9
3.1	Vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom	9
3.2	Vårdslöshet i trafik.....	12
3.3	Rattfylleri.....	13
3.4	Konkurrensfrågor	15
4	Rattfylleriutredningens slutsatser i fråga om vållandebrotten och rattfylleri	17
4.1	Reformernas genomslag i rättstillämpningen.....	17
4.2	Behovet av lagändringar.....	18
5	Utgångspunkter	21

6	Vållandebrott vid fordonstrafik	25
6.1	En skärpt syn	25
6.2	Den närmare utformningen av de särskilda brotten	30
7	Kostnader och övergångsbestämmelser	39
8	Författningskommentar	41

1 Sammanfattning

Rattfylleriutredningen hade bl.a. i uppdrag att utvärdera vilket genomslag 1994 års lagändringar vad gäller brotten vållande till annans död respektive vållande till kroppsskada eller sjukdom hade fått i rättstillämpningen när brotten begåtts i kombination med rattfylleri. Utredningen har i sitt betänkande Rattfylleri och sjöfylleri stannat vid att inte föreslå några ändringar i den nuvarande regleringen (SOU 2006:12, Rattfylleri och sjöfylleri, avsnitt 9). Vid remitteringen av Rattfylleriutredningens betänkande förutskickades att Justitiedepartementet avsåg att komplettera betänkandet med alternativa bedömningar och förslag i denna fråga. Denna promemoria, som utarbetats inom Justitiedepartementet, innehåller sådana alternativa bedömningar och förslag.

I promemorian föreslås att det skall införas två nya straffbestämmelser i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott; vållande till annans död vid fordonstrafik och vållande till kroppsskada eller sjukdom vid fordonstrafik. Förslagen läggs mot bakgrund av att det är motiverat att anlägga en skärpt syn på vållandebrott som skett i samband med rattfylleri och andra allvarliga trafikbrott.

De särskilda brotten skall enligt förslaget ha ett högre minimistraff än de generella bestämmelserna i brottsbalken. Minimistraffet för vållande till annans död vid fordonstrafik, grovt brott, skall enligt förslaget vara ett års fängelse. Det skall, till skillnad från den generella bestämmelsen om vållande till annans död, inte finnas någon särskild straffskala för ringa brott. Minimistraffet för vållande till kroppsskada eller sjukdom vid for-

donstrafik, grovt brott, skall vara sex månaders fängelse. Vid bedömningen av om brotten är grova skall särskilt beaktas om föraren i samband med brottet även har gjort sig skyldig till grov vårdslöshet i trafik, rattfylleri eller grovt rattfylleri.

2 Författningsförslag

2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

Härigenom föreskrivs att det i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott skall införas två nya paragrafer, 6 och 6 a §§, av följande lydelse.

6 §

Den som vid förande av motordrivnet fordon eller spårvagn av oaktsamhet orsakar någon annans död, döms för vållande till annans död vid fordonstrafik till fängelse i högst två år.

Är brottet grovt, döms till fängelse i lägst ett och högst sex år. Vid bedömande av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om föraren i samband med brottet även har gjort sig skyldig till

- 1. grov vårdslöshet i trafik enligt 1 § andra stycket, eller*
- 2. rattfylleri enligt 4 § eller grovt rattfylleri enligt 4 a §.*

6 a §

Den som vid förande av motordrivnet fordon eller spårvagn av oaktsambet orsakar annan person sådan kroppsskada eller sjukdom som inte är ringa, döms för vållande till kroppsskada eller sjukdom vid fordonstrafik till böter eller fängelse i högst sex månader.

Är brottet grovt, döms till fängelse i lägst sex månader och högst fyra år. Vid bedömning av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om föraren i samband med brottet även har gjort sig skyldig till

1. grov vårdslöshet i trafik enligt 1 § andra stycket, eller
2. rattfylleri enligt 4 § eller grovt rattfylleri enligt 4 a §.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2007.

3 Bakgrund och gällande rätt

3.1 Vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom

Enligt 3 kap. 7 § brottsbalken döms den som av oaktsamhet orsakar annans död för vållande till annans död till fängelse i högst två år, eller om brottet är ringa, till böter. Om brottet är grovt föreskrivs fängelse i lägst sex månader och högst sex år.

Enligt 3 kap. 8 § brottsbalken döms den som av oaktsamhet åsamkar annan sådan kroppsskada eller sjukdom som inte är ringa till böter eller fängelse i högst sex månader. Om brottet är grovt döms till fängelse i högst fyra år.

För att någon skall kunna dömas till ansvar för vållande till annans död eller vållande till kroppsskada eller sjukdom krävs inte bara ett orsakssamband mellan gärningen och effekten utan också att oaktsamheten varit relevant i förhållande till den inträffade effekten. Både en handling och en underlåtenhet att handla kan konstituera ansvar. Ansvar på grund av underlåtenhet torde förutsätta att det förelegat en plikt att handla på grund av lag, föreskrift, ställning eller liknande förhållanden. Gärningsmannen måste i sitt handlande eller vid sin underlåtenhet ha haft anledning att ta risken för effekten, dvs. den dödliga utgången, skadan eller sjukdomen, i beräkning.

Bestämmelserna om vållande till annans död respektive kroppsskada eller sjukdom ändrades den 1 februari 1994 (prop. 1993/94:44).

De ändringar som då gjordes innebar för det första att brott, när det begåtts i samband med trafiknykterhetsbrott, som hu-

vudregel skulle bedömas som grovt. Det föreskrevs i bestämmelserna att om gärningen begåtts vid förande av motorfordon skulle, vid bedömning av om brottet är grovt, särskilt beaktas om gärningsmannen varit påverkad av alkohol eller något annat medel. Maximistraffet för grovt brott höjdes till sex års fängelse för vållande till annans död och fyra år för vållande till kroppsskada eller sjukdom. En utförlig redogörelse för 1994 års lagändring lämnas i Rattfylleriutredningens betänkande (SOU 2006:12 s. 207–210).

Den 1 juli 2001 ändrades bestämmelsen på nytt och en mer generell reglering av när brottet skall bedömas som grovt infördes (prop. 2000/01:85). Den nya lydelsen innebar i fråga om vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom i kombination med rattfylleribrott inte någon förändring i sak. Vid bedömning av om brottet är grovt skall enligt gällande rätt sålunda särskilt beaktas

1. om gärningen har innefattat ett medvetet risktagande av allvarligt slag, eller

2. om gärningsmannen, när det krävts särskild uppmärksamhet eller skicklighet, har varit påverkad av alkohol eller något annat medel eller annars gjort sig skyldig till en försummelse av allvarligt slag.

Bedömningen av om brottet är grovt skall ske utifrån en helhetsbedömning. De omständigheter som särskilt anges är exempel och inte någon uttömmande reglering (a. prop. s. 47). I förarbetena ges exempel på de situationer då de särskilt angivna omständigheterna kan bli tillämpliga. Att någon utövat dödligt våld mot annan utan att uppsåt till dennes död har förelegat torde ofta vara ett handlingsätt som är att bedöma som medvetet risktagande av allvarligt slag. Ett annat tänkbart fall är att en nykter bilförare gör sig skyldig till ett så utpräglat risktagande att han eller hon kan anses vara i det närmaste helt likgiltig för konsekvenserna (a. prop. s. 46). Ytterligare exempel är att sikta med ett livsfarligt vapen mot någon och vapnet därvid går av eller att medvetet avlossa ett skott som genom oaktsamhet träffar en person (a. prop. s. 48).

Enligt motiven kan det förekomma situationer där det finns anledning att se särskilt allvarlig på berusning vid sidan av den motoriserade vägtrafiken. Inom områden som sjukvården, processindustrin och försvaret förekommer ofta uppgifter som vid sitt utförande ställer stora krav på uppmärksamhet, reaktionsförmåga, omdöme, säkerhet eller precision. Ett oaktsamt handlande som framkallats av berusning, och som leder till att någon skadas eller dödas, framstår enligt motiven som lika straffvärt oavsett om det äger rum t.ex. inom sjukvården eller inom vägtrafiken (a. prop. s. 47).

Berusningen måste ha haft betydelse för effekten för att kunna beaktas. Det krävs dock inte att berusningen varit den enda, eller ens den främsta orsaken till att effekten uppstått. Det kan räcka med att påverkan har satt ned omdömet eller reaktionsförmågan på ett sätt som medverkat till händelseförloppet. Ju högre påverkansgrad, desto mindre torde krävas för att visa ett orsakssamband mellan berusningen och effekten (a. prop. s. 49). Om gärningsmannen har varit så påverkad som sägs i 4 a § 1 eller 2 p. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen) torde man kunna utgå från att det föreligger ett samband mellan berusningen och dödsfallet eller den skada som uppkommit genom trafikolyckan (prop. 1993/94:44 s. 68).

Vid en situation där det har krävts särskild uppmärksamhet och skicklighet bör, enligt motiven, inte bara självförvållat rus anges som en försvårande omständighet. Att personen då gjort sig skyldig till en försummelse av allvarligt slag skall också beaktas vid bedömningen av om brottet är att anse som grovt. Som exempel anges den som har i uppgift att övervaka en farlig verksamhet och helt försummar sin övervakningsplikt så att ett dödsfall inträffar. Denne kan många gånger ha gjort sig skyldig till en så allvarlig försummelse att gärningen bör bedömas som grovt brott (prop. 2000/01:85 s. 47).

De två sistnämnda rekvisiten torde i många fall kunna ses som specialfall av det första rekvisitet, dvs. ”medvetet risktagande av allvarligt slag”. Med hänsyn till dels att berusningsfallen torde vara det vanligaste förekommande, dels till att vissa fall av för-

summelse kan vara av mycket allvarligt slag även om de sker omedvetet ansågs det motiverat att nämna dessa fall särskilt i bestämmelsen (a. prop. s. 47).

3.2 Vårdslöshet i trafik

Bestämmelsen om vårdslöshet i trafik återfinns i 1 § trafikbrottslagen. Den vägtrafikanter, den som för spårvagn eller den som någon annanstans än på väg för motordrivet fordon, och som i väsentlig mån brister i den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, döms för vårdslöshet i trafik till dagsböter.

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

Av förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner följer att som *vägtrafikanter* är att anse någon som färdas eller annars uppehåller sig på väg eller i ett fordon på en väg eller i terräng samt den som färdas i terräng. Begreppet *spårvagn* definieras inte i lagtext men torde inte vålla några svårigheter att tillämpa. Begreppet *motordrivet fordon* definieras i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Med motordrivet fordon avses ett fordon som för framdrivande är försett med motor, dock inte sådan eldriven rullstol eller sådant eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning som är att anse som cykel. Motordrivet fordon delas in i motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon.

Frågan om en trafikant gjort sig skyldig till vårdslöshet i trafik bedöms utifrån de krav som lagstiftaren vid varje tid ställer på trafikanterna. Ansvarsbestämmelserna får sålunda sitt innehåll främst genom de allmänna och speciella föreskrifter som finns i trafiken. Även om man inte kan presumera ansvar för vårdslöshet i trafik när en föreskrift överträtts, är en överträdelse av någon primär handlingsregel oftast grunden för en dom för ett sådant brott (prop. 1994/95:23 s. 58).

Den 1 januari 1995 inskränktes det straffbara området genom att det föreskrevs i bestämmelsen att det för ansvar förutsattes att någon i *väsentlig mån* hade brustit i omsorg och varsamhet. Det straffbara området borde enligt motiven inskränkas till att omfatta fall där någon gjort sig skyldig till ett medvetet risktagande eller annan allvarlig oaktsamhet (a. prop. s. 60) I författningskommentaren (a. prop. s. 122) angavs att till sådana typiskt sett trafikfarliga beteenden som bör kunna föranleda ansvar för vårdslöshet i trafik hör exempelvis förande av bil i uttröttat tillstånd, allvarliga brott mot regler till skydd för oskyddade trafikanter, trafikfarliga omkörningar, brott mot stoppliket eller körning mot rött ljus som medfört eller kunnat medföra en trafikfarlig situation, allvarligare hastighetsöverträdelser i trafikfarliga miljöer och förande av trafikfarliga fordon. Vidare borde, enligt vad som anfördes i författningskommentaren, också beaktas om föraren påtagit sig en särskilt ansvarsfull trafikuppgift, t.ex. förande av en skolbuss.

I förarbetena anfördes att sådana förfaranden där trafikanten, på grund av tillfällig ouppmärksamhet eller bristande förmåga, gjort en felbedömning av trafiksituationen borde undantas från det straffbara området och att rena manövreringsmisstag normalt inte skulle leda till ansvar.

3.3 Rattfylleri

Bestämmelsen om rattfylleri återfinns i 4 § trafikbrottslagen. I bestämmelsens första stycke anges att den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften skall dömas för rattfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.

För rattfylleri enligt första stycket döms också den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter färden finns något narkotiskt

ämne kvar i blodet. Detta innebär i princip en nollgräns för förekomsten av narkotiska ämnen i blodet. Bestämmelsen gäller dock inte om narkotikan intagits i samband med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination. För dessa förare gäller i stället reglerna om s.k. kliniskt rattfylleri i tredje stycket.

För att en förare skall kunna fällas till ansvar enligt tredje stycket krävs att denne varit så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte kunnat föra fordonet på ett betryggande sätt. Något krav på bevisning om alkoholkoncentrationen i blodet eller i utandningsluften ställs således inte och inte heller någon bevisning om narkotiskt ämne i blodet. I stället erfordras utredning om den tilltalades körsätt eller beteende i övrigt.

Är brottet att anse som grovt, skall föraren enligt 4 a § trafikbrottslagen dömas för grovt rattfylleri till fängelse i högst två år. Vid bedömningen av om rattfylleriet är att anse som grovt skall hänsyn tas till samtliga omständigheter vid brottet. Punkterna 1–3 i bestämmelsen anger sådana omständigheter som särskilt skall beaktas.

Enligt den första punkten skall särskilt beaktas om föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften. Enligt andra punkten skall särskilt beaktas om föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel. Rekvizitet ”avsevärt påverkad” är främst avsett för fall där den misstänkte har varit påverkad av något annat medel än alkohol eller där det inte föreligger någon bevisning om alkoholkoncentrationen i förarens blod eller utandningsluft. Det bör anmärkas att en avsevärd påverkan av alkohol i vissa fall kan föreligga även om det står klart att alkoholkoncentrationen inte uppgått till de angivna gränsvärdena. För straffansvar i sådant fall förutsätts en övertygande utredning om påverkansgraden, t.ex. genom bevisning om att föraren hade konsumerat stora mängder alkohol eller att denne var kraftigt berusad. Även om någon av ovan nämnda omständigheter har förelegat, kan det vara så att brottet i det enskilda fallet inte är att bedöma som grovt. Detta kan exempel-

vis hänga samman med att faran för medtrafikanter varit ringa med hänsyn till fordonets beskaffenhet eller trafiksituationen (prop. 1989/90:2 s. 49).

Enligt den tredje punkten skall särskilt beaktas om framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Det är framförallt den situationen att föraren har kört vårdslöst som skall beaktas i detta sammanhang. Andra förhållanden som kan påverka är om föraruppgiften varit särskilt ansvarsfull och krävande liksom väderleksförhållanden och trafiksituationen i stort.

Ansvar för rattfylleri kan avse den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn. Kretsen av ansvarssubjekt sammanfaller alltså med grov vårdslöshet i trafik (se avsnitt 3.2). Första och andra styckena gäller emellertid inte förare av motorfordon som är avsedda att föras av gående.

En utförlig redogörelse för bakgrunden till dagens reglering och gällande rätt lämnas i Rattfylleriutredningens betänkande (SOU 2006:12 s. 51–69 samt 71–74).

3.4 Konkurrensfrågor

Gör föraren sig samtidigt skyldig till rattfylleri och vållande till annans död eller vållande till kroppsskada eller sjukdom anses två brott föreligga. Över dessa två brott döms i s.k. brottskonkurrens, dvs. för båda brotten. I det lagstiftningsärendet då straffet för grovt vållande till annans död skärptes (prop. 1993/94:44) uttalade Lagrådet att utrymmet för att döma någon för enkelt rattfylleri och grovt vållande till annans död eller grovt vållande till kroppsskada eller sjukdom i praktiken torde bli mycket begränsat (a. prop. s. 113).

Grovt rattfylleri konsumerar vårdslöshet i trafik. Över brotten grovt rattfylleri och grov vårdslöshet i trafik dömer man däremot i brottskonkurrens.

Även i fråga om vållande till annans död respektive vållande till kroppsskada eller sjukdom och vårdslöshet i trafik döms i

brottskonkurrens, oberoende klassificeringen av något eller några av brotten som grova.

4 Rattfylleriutredningens slutsatser i fråga om vållande-brotten och rattfylleri

4.1 Reformernas genomslag i rättstillämpningen

Rattfylleriutredningen hade bl.a. i uppdrag att utvärdera vilket genomslag 1994 års lagändringar har fått i rättstillämpningen vad gäller brotten vållande till annans död respektive vållande till kroppsskada eller sjukdom när dessa begåtts i kombination med rattfylleri.

Utredningen har gått igenom så gott som samtliga tingsrättsdomar och – så långt det varit möjligt – hovrättsdomar där åtal för vållande till annans död i samband med rattfylleri har lett till fällande domar under åren 1991–1992, 1994–1996 samt 2001–2004. För en fullständig redogörelse av utredningens praxisgenomgång hänvisas till betänkandet (SOU 2006:12 s. 216–223 samt 399–414).

Beträffande vållande till kroppsskada eller sjukdom i kombination med rattfylleri har utredningen begränsat genomgången till domar från underrätterna åren 1992, 2002 och 2003. Även i denna del hänvisas till betänkandet (SOU 2006:12 s. 223–224).

I korthet kan sägas att utredningen konstaterar att lagändringarna har fått genomslag i rättstillämpningen. Till skillnad från tidigare rubriceras normalt brotten som grova om de skett i kombination med rattfylleri, vilket har inneburit en straffskärping. Därtill bedöms grova brott allvarigare i dag än för tio år sedan. Utredningen har funnit att genomslaget är särskilt tydligt vad gäller vållande till annans död i kombination med rattfylleri. Under senare år har praxis stabiliserats på en nivå som kan sägas ligga på fängelse ett år och sex månader eller i vissa fall längre

(två år eller drygt två år), vilket i huvudsak innebär en fördubbling i förhållande till straffmätningen före 1994 års reform.

HD fastställde i NJA 2005 s. 674 ett fängelsestraff på ett år och sex månader. Enligt HD förelåg det i det fallet inte några försvårande omständigheter andra än dem som gjort att brottet skall bedömas som grovt och heller inte några förmildrande omständigheter.

4.2 Behovet av lagändringar

Utredningen gör bedömningen att de lagändringar som genomfördes år 1994 har fått tillräckligt genomslag i rättstillämpningen och att det inte finns behov av några ytterligare förändringar, se betänkandet (SOU 2006:12 s. 225–232).

I sitt ställningstagande pekar utredningen på att det finns avsevärda skillnader mellan uppsåtliga och oaktsamma brott och att ett uppsåtligt brott måste anses ha ett högre straffvärde än ett oaktsamt. Mot bakgrund av detta är det enligt utredningens mening inte rimligt att straffskalan för grovt vållande till annans död höjs så att den överlappar straffskalan för dråp, vilken är fängelse i lägst sex och högst tio år. Utredningen ser heller inte någon anledning att föreslå en höjning av minimistraffet för grovt vållande till annans död utan anser att straffskalan står väl i paritet med straffskalorna för andra brott. Man måste enligt utredningens mening ha i åtanke att brottet grovt vållande till annans död kan avse vitt skilda situationer och att straffvärdet hos olika gärningar kan variera mycket.

Utredningen finner det rimligt att maximistraffet för vållande till kroppsskada eller sjukdom överlappar minimistraffet för grov misshandel eftersom effekten, dvs. kroppsskadan, kan vara mycket mer varierande när det gäller vållande till kroppsskada och misshandel än när det gäller vållande till annans död och dråp. Utredningen anser vidare att straffsatserna för vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom står i rimlig proportion till varandra.

Beträffande domstolarnas användning av straffskalan anser utredningen att den straffmättningspraxis som tillämpas inte är anmärkningsvärd och knappast kan sägas ligga lägre än vad som, på ett generellt plan, tillämpas av domstolarna vid andra typer av brott. Utredningen pekar vidare på att straffvärdet för grovt rattfylleri i kombination med vållande till annans död är starkt beroende av omständigheterna i det enskilda fallet. Utredningen föreslår därför inte några ändringar i den nuvarande regleringen.

5 Utgångspunkter

Bedömning: Det är motiverat att anlägga en skärpt syn på allvarliga regelöverträdelser och annan grov oaktsamhet i trafiken som leder till att människor dödas eller skadas.

Skälen för bedömningen

Praktiskt taget alla människor kommer dagligen i kontakt med trafiken och exponeras för dess risker; som förare, passagerare eller gångtrafikanter. Samtidigt har det politiska beslutsfattandet på området präglats av en allt mindre tolerans för dödsolyckor och allvarliga skador i trafiken – ett synsätt som kan sägas ha ett brett stöd hos allmänheten.

Under de senaste tio åren har 500–600 personer dödats och 60 000–80 000 personer skadats varje år till följd av vägtrafikolyckor. Mellan fyra och fem procent av varje årskull av den svenska befolkningen avlider eller invalidiseras till följd av trafikolyckor. Antalet personer som läggs in på sjukhus efter vägtrafikolyckor uppgår till ca 13 000 per år. Antalet dödade i olyckor inom vägtrafiken utgör ungefär en femtedel av det totala antalet dödade i olyckor.

År 1997 beslutade riksdagen att det långsiktiga målet för trafiksäkerheten skall vara att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportssystemet (nollvisionen), samt att vägtransportssystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta (prop. 1996/97:137). Regeringen anförde i den proposition riksdagen ställde sig bakom att det från etisk utgångspunkt inte kan accep-

teras att människor dödas eller skadas allvarligt i trafiken (a. prop. s. 15). Genom det delmål som sattes upp året därefter (prop. 1997/98:56) har visionen blivit ett konkret och mätbart mål. Antalet personer som dödas till följd av vägtrafikolyckor skall ha minskat med hälften till år 2007 räknat från 1996 års nivå. I sak innebär det att högst 270 personer skall behöva förölyckas i vägtrafikolyckor år 2007.

Under år 2004 har 480 personer dödats i den svenska vägtrafiken, vilket är det lägsta dödstalet sedan mitten av 1900-talet. Preliminära siffror för 2005 visar på en fortsatt minskning av antalet dödade till 440 personer. Samtidigt är det långt till det etappmål för nollvisionen som sattes upp av riksdagen 1998.

Utvecklingen på trafiksäkerhetsområdet är i många stycken positiv. Trots en ökad fordonstrafik har dödstaten sjunkit. I detta sammanhang bör, utöver lagstiftningen, särskilt nämnas de vägbyggnadsåtgärder som vidtagits. En ökad användning av bilbälten och vinterdäck samt en ökad förekomst av krockkuddar i bilarna kan också ha bidragit till den positiva utvecklingen. Samtidigt finns det oroväckande tecken på att rattfylleriet kan ha ökat. Antalet anmälda brott har ökat varje år sedan i slutet av 1990-talet. Alkoholkonsumtionen i befolkningen har också ökat med 25 procent sedan 1996. Såsom Rattfylleriutredningen har konstaterat är det i och för sig vanskligt att dra några säkra slutsatser i fråga om den faktiska rattfylleribrottsligheten verkligen har ökat. Särskilt den omständigheten att det skett en sådan ökning av alkoholkonsumtionen ger dock utredningen anledning till antagandet att rattfylleriet har ökat (SOU 2006:12 s. 93).

I takt med att trafikintensiteten har ökat ställs allt högre krav på förarnas uppmärksamhet och reaktionsförmåga. Dagens bestämmelser om rattfylleri i 4 och 4 a §§ trafikbrottslagen är resultatet av återkommande lagstiftningsreformer under 1990-talet, bl.a. genom sänkningar av promillegränserna och straffskärpningar.

Såsom beskrivits i avsnitt 3.1 har den skärpta synen på rattfylleri även kommit till uttryck genom förändringar i brottsbalkens

bestämmelser om vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom.

Att rättsordningen ser allvarligt på risktaganden i trafiken framgår också av den praxis som gäller för grova regelöverträdelser. Såväl grovt rattfylleri som grov vårdslöshet i trafik anses vara brott av sådan art att fängelse i första hand skall väljas som påföljd.

Det görs alltfler investeringar i vägbyggnadsåtgärder såsom mitträcken, sidoområdesåtgärder och cirkulationsplatser, för att förebygga olyckor och mildra konsekvenserna av de olyckor som sker. En säker trafikmiljö förutsätter emellertid att den enskilde bilisten inte bryter mot viktiga trafikbestämmelser. Den som sätter sig i ett fordon eller som annars ger sig ut i trafiken kan sägas ha rätt att förvänta sig att andra trafikanter efter bästa förmåga söker följa trafikreglerna och inte självmant försämrat sin uppmärksamhet eller reaktionsförmåga genom intag av t.ex. alkohol eller droger.

Utan att förringa de krav som ställs på medborgare i andra sammanhang torde man kunna säga att det knappast på något annat område är så tydligt som i trafiken vilka krav på regelefterlevnad, hänsyn och varsamhet som ställs på den enskilde för att säkerställa att inte andra utsätts för risker i sitt dagliga liv.

Vållande till annans död och vållande till kroppsskada som sker i samband med rattfylleri eller andra grova överträdelser av viktiga trafikregler är brott som utmärkts av ett mycket medvetet och påtagligt risktagande och det är därför befogat att ifrågasätta huruvida 1994 års straffskärpningar har fått tillräckligt genomslag. I ljuset bl.a. av den allt mindre tolerans som finns för att oskyldiga människor dödas eller skadas i trafiken, finns det anledning att överväga om inte en skärpt syn borde anläggas på sådana brott.

6 Vållandebrott vid fordonstrafik

6.1 En skärpt syn

Bedömning: En skärpt syn på vållandebrott vid fordonstrafik bör komma till uttryck genom att det införs särskilda brott med en strängare straffskala än vållandebrotten i brottsbalken.

Skälen för bedömningen

Distinktionen mellan uppsåtliga och oaktsamma gärningar bör inte ändras

Som nämnts i avsnitt 4.2 har Rattfylleriutredningen stannat vid att inte föreslå några ändringar av dagens system. Utredningen har som grund för sitt ställningstagande bl.a. anfört att det som regel finns avsevärda skillnader i straffvärde mellan uppsåtliga och oaktsamma brott. Enligt utredningen är det främst graden av likgiltighet som gärningsmannen visar inför andra människors liv och hälsa och andra skyddsvärda intressen som gör att rättsordningen typiskt sett ser allvarligare på uppsåtliga än på oaktsamma gärningar. Gärningsmannen är vid uppsåt likgiltig inför att en viss följd (t.ex. en skada) inträffar, medan denne, vid oaktsamhet är likgiltig inför att det finns en risk för skadan (medveten oaktsamhet) eller likgiltig inför huruvida det finns en sådan risk (omedveten oaktsamhet), se SOU 2006:12 s. 228 f.

Som utredningen anför är det visserligen korrekt att avsevärda skillnader i straffvärde i de allra flesta fall måste anses föreligga

mellan oaktsamma och uppsåtliga fall av dödande eller orsakande av kroppsskada. Endast i sådana fall där gärningen i subjektivt hänseende gränsar till dråp kan skillnaden i straffvärde sägas vara mycket liten. I motiven till 1994 års lagändringen anfördes som ett sådant exempel att en berusad bilförare medvetet styr sitt fordon mot annan och därvid dödar denne (prop. 1993/94:44 s. 49). Enligt vad regeringen då anförde närmar sig straffvärdet för ett sådant förfarande i vissa fall straffminimum för dråp.

I de fall uppsåt kan styrkas när någon orsakar någon annans död vid framförande av fordon, skall givetvis gärningsmannen dömas för dråp eller mord. Om det är ett oaktsamt förfarande skall i stället ansvar för ett vållandebrott utkrävas. Det är en grundläggande distinktion som det inte finns anledning att vare sig ifrågasätta eller förändra. En annan sak är att straffvärdet för det oaktsamma brottet – på sätt som anförts ovan – i vissa speciella fall kan närma sig straffvärdet för ett uppsåtligt dödande. Det kan i sammanhanget nämnas att det heller inte i de övriga skandinaviska länderna finns lagstiftning som medger att det döms för dråp eller något motsvarande uppsåtligt brott när någon genom oaktsamhet har orsakat någon annans död vid fordonstrafik, t.ex. genom att köra rattfull.

Att det finns sådana grundläggande skillnader mellan uppsåtliga och oaktsamma brott som återspeglas dels i straffskalornas utformning, dels i det konkreta straffvärde som domstolarna bedömer att brotten har, innebär emellertid inte att straffvärdet av det medvetna och allvarliga risktagandet inte kan diskuteras. En skärpt syn på vållande till annans död i trafiken innebär inte att straffvärdet – utom i särpräglade fall som i subjektivt hänseende gränsar till avsiktligt dödande – bör närma sig straffminimum för dråp. Vad det i stället bör handla om är att anlägga en strängare syn på medvetna risktaganden eller andra grova överträdelser av viktiga trafikregler som leder till allvarliga konsekvenser i form av dödsfall eller skador. Sådana risktaganden bör åsättas ett straffvärde som bättre motsvarar den grad av bristande hänsyn gentemot andra människors liv och hälsa som handlandet ger uttryck för och de förödande konsekvenser handlandet leder till.

En sådan skärpt syn kan uppnås utan att straffvärdet för vållandebrotten riskerar att tangera straffvärdet för vare sig dråp och grov misshandel – de uppsåtliga brott som i de flesta fall kan sägas motsvara vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom.

De grundläggande rekvisiten för ansvar bör inte ändras

Enligt 3 kap. 7 § brottsbalken döms den som av oaktsamhet orsakar annans död för vållande till annans död till fängelse i högst två år, eller om brottet är ringa, till böter. Om brottet är grovt föreskrivs fängelse i lägst sex månader och högst sex år. Enligt 3 kap 8 § brottsbalken döms den som av oaktsamhet åsamkar annan sådan kroppsskada eller sjukdom som inte är ringa till böter eller fängelse i högst sex månader. Om brottet är grovt döms till fängelse i högst fyra år.

Den grundläggande förutsättningen för ansvar är att någon av oaktsamhet har orsakat annans död eller orsakat kroppsskada eller sjukdom. Dessa rekvirit omfattar de oaktsamma handlingar som leder till dödsfall och skador inom trafiken vilka bör vara straffbelagda. Det finns därför inte anledning att överväga någon ändring i detta avseende.

En generell höjning av straffskalan eller ett särskilt brott?

Ett av lagstiftarens främsta instrument för att påverka det konkreta straffvärdet för en gärning, och därigenom även straffmätningen, är att ändra straffskalan. En revidering av straffskalorna är också den framkomliga vägen för att åstadkomma en skärpt syn på vållandebrotten i trafiken. Frågan är på vilket sätt det bör åstadkommas. Antingen kan det ske genom en ändring av de generella bestämmelserna i brottsbalken eller också genom att det införs nya särskilda brott.

Den som framför ett fordon och som genom oaktsamhet orsakar annans död eller annan kroppsskada eller sjukdom döms

enligt de generella bestämmelserna i brottsbalken. En skärpt syn kan uppnås genom att en höjning av straffskalorna för brotten i 3 kap. 7 och 8 §§ brottsbalken.

Som framgått av avsnitt 3.1 inrymmer emellertid brotten grovt vållande till annans död och grovt vållande till kroppsskada eller sjukdom en mängd olika situationer som tar sikte på medveten eller annars allvarlig oaktsamhet. I vissa fall är det fråga om mycket allvarlig oaktsamhet som ibland gränsar till ett likgiltighetsuppsåt. Det kan dock även vara fråga om gärningar som inte innebär någon medveten oaktsamhet. På det hela taget har dessa straffbestämmelser omfattande tillämpningsområden och avser inte bara de trafiksituationer som här diskuteras. Möjligheterna till en differentierad straffmätning för dessa brott förutsätter därför en relativt vid straffskala där minimistraftet inte är för högt.

En skärpning av straffskalan för brottsbalksbroten skulle även påverka straffmätningen för brott där straffvärdet redan i dag är ett år eller högre. Rent allmänt finns det goda skäl att inta en restriktiv hållning till straffskärpningar och att bara genomföra sådana då det verkligen är motiverat. Det framstår inte som att behovet att generellt skärpa straffen för vållandebrotten är särskilt uttalat. I sammanhanget bör noteras att dödsvållande som innefattat uppsåtligt våld normalt sett även föranleder ansvar för grov misshandel (3 kap. 6 § brottsbalken); ett brott med en straffskala på upp till tio års fängelse.

Som anförts i avsnitt 5 görs bedömningen att det – i ljuset av de risker som allvarliga regelöverträdelser orsakar och den allt mindre acceptans som finns för att människor omkommer eller skadas allvarligt i trafiken – är motiverat att anlägga en mer skärpt syn på vållandebrott i trafiken än vad som är fallet idag. Det finns då anledning att i stället för att föreslå en generell höjning söka ringa in de fall detta skärpta synsätt skall omfatta och konstruera bestämmelserna därefter.

Vad som i första hand kan bli aktuellt är alltså särskilda bestämmelser om vållande till annans död och vållande till kroppsskada som sker vid fordonstrafik. Avsikten blir då att endast

döma för dessa brott och inte för de generella brottsbalksbrotten, dvs. att tillämpa bestämmelserna i lagkonkurrens.

Utifrån systematiska skäl kan det visserligen sägas att konkurrens mellan brottstyper, dvs. att en straffbestämmelses tillämpningsområde sammanfaller med ett annat, som huvudregel bör undvikas. Att brottsbalkens generellt utformade straffbestämmelser används främjar överblickbarheten i straffsystemet. Om det finns starka sakliga skäl att reglera vissa situationer särskilt – trots att förfarandet skulle inrymmas under en generell regel i brottsbalken – bör emellertid inte de systematiska skälen utgöra något avgörande hinder.

Straffrätten innehåller många exempel på att lagstiftaren valt att reglera ett förfarande särskilt – trots att handlandet är kriminaliserat enligt någon bestämmelse i brottsbalken. Som exempel kan nämnas arbetsmiljöbrott enligt 3 kap. 10 § brottsbalken. Om den oaktsamhet som läggs någon till last består i åsidosättande av arbetsmiljölagens bestämmelser skall personen inte dömas för exempelvis vållande till annans död utan för arbetsmiljöbrott. Vidare kan nämnas tillgrepp av fortskaffningsmedel enligt 8 kap. 7 § brottsbalken, en straffbestämmelse vars tillämpningsområde faller in under egenmäktigt förfarande enligt 8 § i samma kapitel. Tillämpningsområdet för exempelvis lagen (1964:169) om straff för folkmord och lagen (1982:316) med förbud mot könsstämpling av kvinnor sammanfaller också till stor del med bestämmelser i 3 kap. brottsbalken. Bestämmelsen om vårdslöshet i trafik kan därtill sägas vara ett specialfall av framkallade av fara för annan enligt 3 kap. 9 § brottsbalken, låt vara med ett bredare tillämpningsområde, eftersom brottet enligt trafikbrottslagen inte förutsätter konkret fara.

Vad gäller vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom som sker i trafiksituationer finns det – som anförts ovan – skäl att inta ett strängare synsätt vid straffmätningen än vad som sker idag. Det kan inte sägas föreligga samma starka skäl för en generell straffhöjning för vållandebrotten. Att införa nya särskilda brott skulle därför vara det bästa sättet att möta det behov av en förstärkt straffrättslig reaktion som före-

ligger inom trafikområdet. Sakliga skäl föreligger därför att göra ett fränsteg från den generella systematiken.

Genom att införa en strängare straffskala just för vållandebrotten inom trafiken kommer dessa att mötas av en allvarligare reaktion än idag. I det enskilda fallet kommer det dock givetvis att finnas fall av vållande till annans död enligt den generella bestämmelsen i brottsbalken som har ett högre straffvärde än brott enligt den särskilda straffbestämmelse som här föreslås. Straffskalornas utformning utgör då inget hinder mot att denna skillnad i straffvärde får genomslag i straffmätningen.

Sammanfattningsvis bör det inte anses föreligga några tungt vägande systematiska skäl mot att införa särskilda straffbestämmelser för vållandebrott i trafiken.

6.2 Den närmare utformningen av de särskilda brotten

Förslag: I trafikbrottslagen införs två nya brott som särskilt reglerar situationer då någon av oaktsamhet vållar annans död eller kroppsskada eller sjukdom vid framförande av motorfordon eller spårvagn.

Vid bedömning av om brotten är grova skall särskilt beaktas om föraren i samband därmed även har gjort sig skyldig till

1. grov vårdslöshet i trafik enligt 1 § andra stycket, eller
2. rattfylleri eller grovt rattfylleri enligt 4 eller 4 a §§.

Vid vållande till annans död vid fordonstrafik skall endast fängelse finnas i straffskalan. Straffet skall vara fängelse i högst två år. Är brottet grovt skall straffet vara fängelse i lägst ett och högst sex år.

För vållande till kroppsskada eller sjukdom vid fordonstrafik föreskrivs böter eller fängelse högst sex månader. Är brottet grovt skall straffet vara fängelse i lägst sex månader och högst fyra år.

Skälen för förslaget

Inledningsvis bör slås fast att de föreslagna straffbestämmelserna bör avse samma personkrets (ansvarssubjekt) som bestämmelserna om rattfylleri samt bestämmelsen om grov vårdslöshet i trafik, dvs. den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn. Det framstår inte som motiverat att låta det skärpta straffansvaret omfatta andra vägtrafikanter som kan träffas av ansvar för vårdslöshet i trafik, såsom cyklister och gångtrafikanter.

Vägtrafiken utmärks av – som utvecklats i avsnitt 5 – att de flesta människor dagligen tvingas exponeras inför dess risker och att många människor varje år dödas och skadas på grund av grova regelöverträdelser som privatbilister gör sig skyldiga till. Det skärpta straffansvaret bör därför primärt omfatta vägtrafiken. Eftersom spårvagnstrafiken i andra delar i trafikbrottslagen jämföras straffrättsligt med vägtrafiken, bör de nya straffbestämmelserna även omfatta spårvagnstrafik.

Vidare bör de särskilda bestämmelserna omfatta alla situationer då någon vid framförande av ett motordrivet fordon eller spårvagn av oaktsamhet orsakar annans död eller kroppsskada eller sjukdom. Bestämmelsen i 3 kap. 8 § brottsbalken omfattar förutom kroppsskada även sjukdom. Sjukdom inbegriper – utöver infektioner och andra fysiska sjukdomar – också psykisk sjukdom och psykiskt invaliditet. Under begreppet sjukdom faller även sådant psykiskt lidande som medför en medicinskt påvisbar effekt, t.ex. en psykisk chock (jfr Brottsbalken, en kommentar, s. 3:28). Vid oaktsamma gärningar i fordonstrafiken torde i många fall straffrättsligt ansvar för ett sjukdomstillstånd vara uteslutet på grund av att det inte varit någon förutsägbar konsekvens, trots att det förelegat ett orsakssamband mellan det oaktsamma handlandet och sjukdomen (jfr RH 1995:100). I andra fall torde dock förutsättningar för straffrättsligt ansvar kunna vara uppfyllda. Det förefaller därför lämpligast att det särskilda brottet även omfattar vållande till sjukdom.

Vad gäller de grundläggande förutsättningarna för ansvar finns det ingen anledning att avvika från vad som gäller enligt 3 kap. 7

och 8 §§ brottsbalken. För att någon skall kunna dömas till ansvar skall krävas att denne har orsakat offrets död, personskada eller sjukdom och att detta har skett genom oaktsamhet. Det skall krävas ett orsakssamband mellan gärningen och effekten samt att oaktsamheten har varit relevant i förhållande till den inträffade effekten. Gärningsmannen måste i sitt handlande ha haft anledning att ta risken för effekten, dvs. den dödliga utgången, skadan eller sjukdomen, i beräkning.

I de flesta fall kommer ansvar för vållande vid fordonstrafik att aktualiseras då föraren också gjort sig skyldig till rattfylleri eller vårdslöshet i trafik. Detta bör dock inte utgöra någon förutsättning för att ansvar enligt det särskilda brottet. Exempelvis kan enligt gällande rätt ett åtal för vårdslöshet i trafik ogillas på grund av att oaktsamheten inte når upp till straffbar nivå medan ett åtal avseende samma gärning för vållande till annans död eller vållande till kroppsskada bifalls (se prop. 1994/95:23 s. 62 samt NJA 1996 s. 590). Någon ändring i detta avseende bör inte göras.

Grovt brott

I likhet med vad som gäller för vållandebrotten i brottsbalken bör det införas ett grovt brott. Det bör vidare anges vissa omständigheter som särskilt skall beaktas vid bedömningen om brottet är att anse som grovt, även om andra omständigheter givetvis kan tillmätas betydelse. Vid bedömningen av om ett brott är grovt skall domstolen alltid göra en helhetsbedömning utifrån samtliga relevanta omständigheter. Som utvecklats närmare i avsnitt 5 syftar reformen till att det skall anläggas en skärpt syn på sådana vållandebrott där oaktsamheten består i medvetna och annars grova överträdelser av viktiga trafikregler. När det nu föreslås nya straffbestämmelser om vållandebrott vid fordonstrafik förefaller det naturligt att på ett nära sätt koppla bedömningen huruvida brottet är att anse som grovt till de bestämmelser i trafikbrottslagen som föreskriver straffansvar för den som framkallar allvarliga faromoment genom sin körning. Vad som skulle

kunna komma i fråga är vårdslöshet i trafik och grov vårdslöshet i trafik enligt 1 §, rattfylleri enligt 4 § samt grovt rattfylleri enligt 4 a §. Bestämmelsen i 2 § om hindrande eller störande av trafiken på väg kan lämnas därhän i detta avseende. Inte heller olovlig körning enligt 3 § bör användas som kvalificerande rekvisit för grovt brott. Olovlig körning kan knappast – på ett generellt plan – sägas ha direkt relevans vid en oaktsamhetsbedömning, även om bedömningen av förarens oaktsamhet kan påverkas av att denne framfört fordonet utan att ha skaffat sig erforderlig kunskap och kompetens (jfr prop. 1994/95:23 s. 61). I sammanhanget bör också påpekas att den som kör bil utan att ha körkort inte kan räkna med att bli mildare bedömd vid en oaktsamhetsbedömning därför att han eller hon därmed skulle vara en oskicklig bilförare (se Jareborg, Straffrättens ansvarslära, s. 55).

På ett generellt plan kan däremot vårdslöshet i trafik och rattfylleribrotten sägas ha relevans vid bedömningen om föraren har varit oaktsam när någon dödas eller skadas i trafiken.

Vad gäller fall då handlandet inneburit att gärningsmannen gjort sig skyldig till vårdslöshet i trafik måste de omständigheter som kan föranleda ansvar för brott enligt 1 § ha betydelse för effekten (att någon dör eller skadas). Eftersom det är samma handlande som framkallar faran (ansvar för vårdslöshet i trafik) och som orsakar effekten (ansvar för vållandebrottet) kan det antas att en sådan betydelse i de allra flesta fall föreligger.

Tillämpningsområdet för vårdslöshet i trafik har sedan den 1 januari 1995 inskränkts till fall av medvetet risktagande eller annan allvarlig oaktsamhet (se avsnitt 3.2). Ansvar för vårdslöshet i trafik förutsätter emellertid inte grov oaktsamhet. I de fall det är fråga om grov oaktsamhet skall tvärtom ansvar för *grov* vårdslöshet i trafik utkrävas. Tillämpningsområdet för vårdslöshet i trafik innefattar gärningar där det inte framstår som alls motiverat att döma för grovt vållande till annans död om någon omkommer på grund av vårdslösheten. Huvuddelen av de gärningar som faller in under bestämmelsen om vårdslöshet i trafik är tvärtom sådana att de inte kan anses komma över det krav på oaktsamhet som förutsätts för att vållandebrottet skall anses

som grovt. I de fall en gärning som faller in under normalgraden av vårdslöshet i trafik har orsakat någons död, bör därför som utgångspunkt ansvar för vållande till annans död vid fordonstrafik av normalgraden komma i fråga.

Vid allvarliga regelöverträdelser, som utmärks av ett påtagligt mått av risktagande inför medpassagerares och andra trafikanters säkerhet, bör däremot som huvudregel ansvar för grovt vållande till annans död vid fordonstrafik aktualiseras. En genomgång av praxis visar att det i första hand är fall av grov vårdslöshet i trafik som kan sägas utmärkas av ett sådant risktagande att ett vållandebrott bör anses som grovt (jfr NJA 1997 s. 103, RH 1988:23, RH 1988:140, RH 1991:115, RH 1993:98, RH 1995:74, RH 1999:149 och RH 2004:86).

Domstolen har givetvis att göra en samlad bedömning huruvida ett vållandebrott är att anse som grovt. I de fall ett kvalificerande rekvisit är uppfyllt och har relevans vid bedömningen torde dock utgångspunkten vara att brottet skall bedömas som grovt. Mot bakgrund av detta bör som kvalificerande rekvisit anges att föraren i samband med vållandebrottet har gjort sig skyldig till grov vårdslöshet i trafik. Det sagda innebär emellertid samtidigt att ett vållandebrott – vid en samlad bedömning – kan bedömas som grovt brott även om det inte skett i samband med grov vårdslöshet i trafik.

I författningskommentaren utvecklas närmare vilka beteenden som skall bedömas som grovt brott enligt de nya särskilda bestämmelserna om vållande i trafiken.

Vad sedan gäller rattfyllerifallen är avsikten att bedömningen skall motsvara den som görs i dag när 2 punkten i andra stycket av 7 eller 8 §§ i 3 kap. brottsbalken tillämpas. Som kvalificerande rekvisit bör därför anges att föraren i samband med vållandebrottet har gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri. För att beaktas som en försvårande omständighet måste berusningen ha haft någon betydelse för effekten. Det krävs dock inte att alkoholpåverkan varit den enda, eller ens den främsta, orsaken till att effekten har uppstått. Det kan räcka med att påverkan har satt ned omdömet eller reaktionsförmågan på ett sätt som bi-

dragit till händelseförloppet. Ju högre påverkansgraden är desto mindre torde krävas för att visa ett orsakssamband mellan berusningen och effekten (jfr prop. 2000/01:85 s. 49). Om gärningsmannen har varit så påverkad som sägs i 4 a § 1 eller 2 p. trafikbrottslagen torde man kunna utgå från att det föreligger ett samband mellan berusningen och dödsfallet eller den skada som uppkommit genom olyckan (jfr. prop. 1993/94:44 s. 68).

Gällande rätt innebär att det döms för rattfylleri och vållande till annans död/vållande till kroppsskada i brottskonkurrens. Detsamma gäller vållande till annans död/vållande till kroppsskada och vårdslöshet i trafik (se avsnitt 3.4). Avsikten är att detsamma skall gälla mellan de nya särskilda brotten respektive 1, 4 och 4 a §§ trafikbrottslagen.

Straffskalorna

I avsnitt 7.1 konstateras att en strängare syn på vållandebrotten i trafiken bör få genomslag genom en revidering av straffskalan och genom att särskilda brott införs.

Enligt 29 kap. 1 § brottsbalken skall straff för ett brott bestämmas inom ramen för den tillämpliga straffskalan efter brottet eller den samlade brottslighetens straffvärde. Föreskriften att straffvärdet skall vara avgörande för straffmätningen är ett uttryck för den vikt som bör läggas på principerna om ekvivalens och proportionalitet, dvs. att lika svåra brott skall föranleda lika stränga straff och att svårare brott skall straffas strängare än lindrigare brott. Vad gäller kravet på att det skall råda en straffvärdemässig harmoni mellan olika brottstyper torde sådana överväganden i första hand falla på lagstiftaren (se NJA 2003 s. 295 och Brottsbalken, en kommentar, s. 29:12).

Som konstaterats ovan är ett av lagstiftarens främsta instrument för att påverka det konkreta straffvärdet för en gärning, och därigenom även straffmätningen, att ändra straffskalan. Den fråga som inställer sig är på vilket sätt en revidering av straffskalan bör ske.

En höjning av maximistraffet innebär i första hand att utrymmet för en skärpt och mer differentierad straffmätning för de allvarligaste brotten inom den aktuella brottstypen ökar. För grovt vållande till annans död och grovt rattfylleri respektive grov vårdslöshet i brottskonkurrens uppgår straffmaximum till åtta års fängelse. Vad gäller grovt vållande till kroppsskada eller sjukdom och grovt vållande till annans död respektive grov vårdslöshet i trafik i brottskonkurrens uppgår straffmaximum till sex års fängelse. Med beaktande av den skärpning som gjordes 1994 av maximistraffen för vållandebrotten kan det inte sägas finnas något behov av någon ändring av maximistraffet.

Genom en höjt straffminimum kan straffmätningsspraxis ändras genom att startpunkten för straffvärdebedömningen flyttas uppåt. En sådan ändring framstår som en lämpligare metod för att uppnå en skärpt syn på de brott som bedöms falla inom ”normalfallen” av grovt brott enligt de nya straffbestämmelserna i trafikbrottslagen.

Minimistraffet för grovt vållande till annans död är fängelse sex månader. En rimlig utgångspunkt för det nya brottet bör i stället vara fängelse ett år.

Det nya brottet syftar till att åstadkomma en skärpt syn på sådana gärningar vid fordonstrafik som tidigare omfattades av den generella vållandebestämmelsen i brottsbalken. Vid bedömningen av det konkreta straffvärdet förutsätts att domstolen tar utgångspunkt i gällande praxis för motsvarande gärningar – såsom de bedömts enligt brottsbalkens bestämmelser – vid tillämpningen av den (relativt sett) skärpta straffskalan. I sak innebär det att en höjning av minimistraffet för vållandebrott vid fordonstrafik till fängelse ett år även kommer att få genomslag för sådana gärningar som idag har åsatts ett straffvärde överstigande ett år.

Samma omständigheter skall läggas till grund för bedömningen av om vållande till kroppsskada eller sjukdom vid fordonstrafik är att anse som grovt. En straffvärdemässig uppgradering av vållandebrotten bör därför även ske vad gäller oaktsamhet som leder till kroppsskada eller sjukdom. Av den anledningen bör minimistraffet för grovt vållande till kroppsskada eller sjukdom

vid fordonstrafik vara fängelse sex månader, även det en höjning i förhållande till dagens reglering som föreskriver som minimistraff fängelse i fjorton dagar. På samma sätt som vid vållande till annans död förutsätts att gällande praxis vid tillämpningen av brottsbalkens bestämmelse skall vara utgångspunkten vid tillämpningen av den (relativt sett) skärpta straffskalan.

Vad gäller vållande till annans död föreskrivs i brottsbalken att påföljden skall bestämmas till böter om brottet är ringa. I linje med den strängare synen som här anläggs på vållandebrott i trafiken bör det inte finnas någon särskild straffskala för ringa brott. Endast fängelse bör därför finnas i straffskalan för den föreslagna bestämmelsen om vållande till annans död vid fordonstrafik.

Av systematiska skäl föreslås att de nya bestämmelserna införs i trafikbrottslagen.

Övrigt

I 3 kap. 12 brottsbalken finns en särskild åtalsbegränsningsregel. Vållande till kroppsskada eller sjukdom får, om brottet inte är grovt, åtalas av åklagare endast om målsäganden anger brottet till åtal och åtal är påkallat ur allmän synpunkt. Såväl vårdslöshet i trafik som rattfylleri faller under allmänt åtal. Mot bakgrund av detta bör det inte införas någon åtalsbegränsningsregel för det föreslagna brottet vållande till kroppsskada eller sjukdom vid fordonstrafik.

7 Kostnader och övergångsbestämmelser

De nya bestämmelserna föreskriver en straffskärpning för sådana gärningar som tidigare fallit in under bestämmelserna om vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom i brottsbalken och nu särregleras i de föreslagna straffbestämmelserna i trafikbrottslagen. Längre fängelsestraff medför en kostnadsökning för Kriminalvården. Merkostnaden bedöms dock i sammanhanget som marginell och skall hanteras inom befintliga anslagsramar.

Att den särskilda åtalsbegränsningsregeln inte skall gälla för vållande till kroppsskada eller sjukdom vid fordonstrafik kan möjligen medföra visst merarbete för polis, åklagare och domstolar samt viss merkostnad för Kriminalvården. I praktiken torde det knappast väckas fler åtal eftersom åtal för rattfylleri och vårdslöshet i trafik redan tidigare fallit under åklagarens åtalsplikt. Eventuella merkostnader skall finansieras inom befintliga anslagsramar.

Några särskilda övergångsbestämmelser behövs inte, se 5 § lagen (1964:163) om införande av brottsbalken.

8 Författningskommentar

6 §

Paragrafen, som är ny, motiveras i avsnitt 5 och 6.

Enligt *första stycket* skall den som vid framförande av motor drivet fordon eller spårvagn av oaktsamhet orsakar någon annans död dömas för vållande till annans död vid fordonstrafik. Ansvarsförutsättningarna enligt första stycket motsvarar vad som gäller enligt 3 kap. 7 § brottsbalken och skall tillämpas på motsvarande sätt. Den särskilda ansvarsbestämmelsen omfattar den som för motordrivet fordon eller spårvagn. Kretsen av ansvarsubjekt motsvarar vad som gäller enligt 1 § andra stycket trafikbrottslagen och skall ges motsvarande tillämpning. Till skillnad från vållande till annans död finns det för brottet endast fängelse i straffskalan.

Enligt 1 § lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands gäller trafikbrottslagen även i fråga om gärning som begåtts utomlands. Vållande till annans död vid fordonstrafik kommer därför – i likhet med vållandebrotten i brottsbalken – att vara universellt tillämpligt. Därtill måste givetvis svensk domstol vara behörig att döma till ansvar i enlighet med vad som föreskrivs i 2 kap. brottsbalken.

Andra stycket anger förutsättningar för – och straffskalan vid – grovt brott. Är brottet grovt utgör straffskalan fängelse lägst ett år och högst sex år. I andra stycket anges kvalificerande omständigheter som särskilt skall beaktas vid bedömning av om ett brott är grovt. I likhet med bestämmelsen om vållande till annans död skall bedömningen av om ett brott är grovt ske utifrån en

helhetsbedömning. De angivna omständigheterna utgör sålunda exempel (jfr prop. 2000/01:85 s. 48). De kvalificerande omständigheterna anknyter emellertid till de viktigaste bestämmelserna i trafikbrottslagen som föreskriver straffansvar vid bristande akt-samhet. De kan därför antas få stor betydelse vid bedömningen av huruvida ett brott är att anse som grovt. Vad som i det enskilda fallet kan ha betydelse därutöver är bland annat om föraren saknat körkort och därigenom gjort sig skyldig till olovlig körning enligt 3 §. Om det kan visas att bristande kunskap och förmåga har haft betydelse för vållandet kan det tillmätas betydelse i skärpande riktning att föraren bortsett från de krav som ställs från samhällets sida för att vara berättigad att framföra ett fordon.

Enligt *första punkten* skall särskilt beaktas om föraren även har gjort sig skyldig till grov vårdslöshet i trafik. Avgörande blir sålunda huruvida den gärning som är att anse som oaktsam enligt första stycket även uppfyller kraven på ansvar enligt 1 § andra stycket, dvs. att någon vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn gjort sig skyldig till grov oaktsamhet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom.

Vad som i första hand bör komma i fråga är situationer där föraren genom sitt körsätt visat att han eller hon bortsett från medpassagerares eller andra trafikanters säkerhet. I de fall ett sådant agerande orsakar någon annans död bör brottet bedömas som grovt. Som exempel kan nämnas kappkörning i stadstrafik, bl.a. i form av illegalt arrangerade tävlingar, eller att på ett medvetet och uppenbart trafikfarligt sätt försöka hindra en annan bilist genom prejning, inbromsning eller hastiga filbyten. Att använda den mötande trafikens vägbana utan någon möjlighet att bedöma risken för möte eller att utnyttja vägrenen för omkörning på ett mycket trafikfarligt sätt utgör ytterligare exempel. Vidare att i hög fart framföra ett fordon på cykel- och gångbanor och i andra miljöer som inte är avsedda för motortrafik. Körning mot rött ljus i hög hastighet där risken för att köra på någon är uppenbar bör också kunna aktualisera ansvar för grovt brott. Att framföra fordonet i uttröttat tillstånd är ytterligare ett exempel.

Av betydelse blir här huruvida det verkligen var ett medvetet risktagande att framföra fordonet. Att det varit fråga om tung yrkestrafik och att föraren bortsett från lagstadgade viloperioder bör tillmätas betydelse i sammanhanget.

I de fall beteendet som föregått dödsfallet är att bedöma som grov vårdslöshet i trafik, bör utgångspunkten alltså vara att även vållandebrottet är att anse som grovt. Det måste dock göras en självständig bedömning av samtliga omständigheter i det enskilda fallet, eftersom det är den oaktsamhet som varit relevant i förhållande till effekten (dvs. att någon dödats eller skadats) som är av betydelse.

Som anförts ovan utgör de kvalificerande rekvisiten endast exempel. Vållandebrottet kan därför vid en samlad bedömning komma att bedömas som grovt även om det inte skett i samband med *grov* vårdslöshet i trafik. Det bör dock i sådana fall vara fråga om en allvarlig oaktsamhet som gränsar till grovt brott enligt 1 § andra stycket.

I den *andra punkten* anges som kvalificerande omständighet att gärningsmannen i samband med brottet även gjort sig skyldig till rattfylleri enligt 4 § eller grovt rattfylleri enligt 4 a §. I sak motsvarar detta kvalificerande rekvisit – med den begränsningen att det enbart knyter an till rattfylleribrotten i trafikbrottslagen – vad som nu föreskrivs i 3 kap. 7 § andra stycket andra punkten brottsbalken; att gärningsmannen, när det krävts särskild uppmärksamhet eller skicklighet har varit påverkad av alkohol eller något annat medel. Det motsvarar även i sak vad som gällde enligt 1994 års reform (se avsnitt 3.1).

Rekvisitet skall därför ges motsvarande tillämpning som brottsbalkens bestämmelse i den delen. För att påverkan av alkohol eller något annat medel skall kunna beaktas som en försvårande omständighet måste den ha haft någon betydelse för effekten. Det krävs dock inte att alkoholpåverkan varit den enda, eller ens den främsta, orsaken till att effekten har uppstått. Det kan räcka med att påverkan har satt ned omdömet eller reaktionsförmågan på ett sätt som bidragit till händelseförloppet. Ju högre påverkansgraden är desto mindre torde krävas för att

visa ett orsakssamband mellan berusningen och effekten (jfr prop. 2000/01:85 s. 49). Om gärningsmannen har varit så påverkad som sägs i 4 a § 1 eller 2 p. trafikbrottslagen torde man kunna utgå från att det föreligger ett samband mellan berusningen och dödsfallet eller den skada som uppkommit genom olyckan (jfr prop. 1993/94:44 s. 68).

Frågor om preskription av de brott som kan föranleda att vållandebrottet skall bedömas som grovt saknar relevans vid bedömningen av huruvida brottet är att anse som grovt, eftersom de ingår som kvalificerande moment i det särskilda brottet.

Straffskalan föreskriver ett minimistraff på ett års fängelse och ett maximistraff på sex års fängelse. Den nya bestämmelsen innebär en straffskärpning i förhållande till hur motsvarande gärningar bedömts enligt brottsbalkens bestämmelser. Vid bedömningen av det konkreta straffvärdet skall därför utgångspunkt tas i gällande praxis (bl.a. NJA 2005 s. 674) vid tillämpningen av den (relativt sett) skärpta straffskalan. I sak innebär det att höjningen av minimistraffet kommer att få genomslag även för sådana gärningar som vid tillämpningen av brottsbalkens generella bestämmelse har åsatts ett straffvärde på mer än ett år.

I de fall där båda de kvalificerande omständigheterna för grovt brott är uppfyllda skall detta givetvis ges genomslag vid bedömningen av straffvärdet.

Bestämmelsen har företräde framför bestämmelsen i 3 kap. 7 § brottsbalken om vållande till annans död. Domstolen skall alltså i en konkurrenssituation endast döma för ansvar enligt denna bestämmelse. Domstolen skall dock döma för vållande till annans död vid fordonstrafik och vårdslöshet i trafik i brottskonkurrens – oberoende av om något av brottet rubriceras som grovt. Detsamma skall gälla vållande till annans död vid fordonstrafik och rattfylleri.

6 a §

Paragrafen, som är ny, motiveras i avsnitt 5 och 6.

Enligt *första stycket* skall den som vid förande av motordrivnet fordon eller spårvagn av oaktsamhet orsakar annan sådan kroppsskada eller sjukdom som inte är ringa dömas för vållande till kroppsskada eller sjukdom vid fordonstrafik till böter eller fängelse högst sex månader. Vad gäller ansvarsförutsättningarna hänvisas till kommentaren till 6 §.

Andra stycket anger förutsättningarna för – och straffskalan vid – grovt brott. Är brottet grovt utgör straffskalan fängelse lägst sex månader och högst fyra år. Vad gäller bedömningen av huruvida brottet skall anses som grovt och tillämpningen av straffskalan hänvisas till kommentaren till 6 §.

Bestämmelsen har företräde framför bestämmelsen i 3 kap. 8 § brottsbalken om vållande till kroppsskada eller sjukdom. Domstolen skall alltså i en konkurrenssituation endast döma för ansvar enligt denna bestämmelse. Domstolen skall dock döma för vållande till kroppsskada eller sjukdom vid fordonstrafik och vårdslöshet i trafik i brottskonkurrens – oberoende av om något av brotten rubriceras som grovt. Detsamma skall gälla vållande till kroppsskada eller sjukdom vid fordonstrafik och rattfylleri.

Departementsserien 2006

Kronologisk förteckning

1. En strategi för Sveriges säkerhet. Försvarsberedningens förslag till reformer. Fö.
2. Gruvverksamheten i Kiruna och Malmberget – vissa administrativa förutsättningar för utvecklingen. N.
3. Skydd mot internationella hot mot folkhälsan. S.
4. Rätten till ersättning för kostnader för vård i annat EES-land. En översyn. S.
5. Ändringar i luftfartslagen
– kompletterande bestämmelser till två EG-förordningar på lufträttens område. Ju.
6. Informationskrav i noterade företag, m.m. Fi.
7. Vållandebrotten i trafiken. Ju.

Departementsserien 2006

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Ändringar i luftfartslagen – kompletterande bestämmelser till två EG-förordningar på lufträttens område. [5]

Vållandebrotten i trafiken. [7]

Försvarsdepartementet

En strategi för Sveriges säkerhet. Försvarsberedningens förslag till reformer. [1]

Socialdepartementet

Skydd mot internationella hot mot folkhälsan. [3]

Rätten till ersättning för kostnader för vård i annat EES-land. En översyn. [4]

Finansdepartementet

Informationskrav i noterade företag, m.m. [6]

Näringsdepartementet

Gruvverksamheten i Kiruna och Malmberget – vissa administrativa förutsättningar för utvecklingen. [2]