

Lagrådsremiss

Vållandebrott i trafiken m.m.

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 14 september 2006

Jens Orback

Maria Kelt
(Justitiedepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen 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. Straffansvar föreskrivs för den förare av motordrivet fordon eller spårvagn som av oaktsamhet vållar annans död eller vållar annan skada eller sjukdom. Straffen för brott av normalgraden skall uppgå till fängelse i högst två år respektive böter eller fängelse i högst sex månader. Straffskalan för vållande till annans död vid fordonstrafik, grovt brott, skall enligt förslaget vara mellan ett och sex års fängelse. Straffskalan för vållande till kroppsskada eller sjukdom vid fordonstrafik, grovt brott, föreslås vara mellan sex månader och fyra års fängelse. Straffskalorna vad gäller grovt brott innebär en straffskärpning i förhållande till vad som gäller idag.

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

I lagrådsremissen föreslås vidare att det införs en ny sekretessbrytande bestämmelse i sekretesslagen (1980:100). Personal inom såväl hälso- och sjukvården som socialtjänsten skall utan hinder av sekretess ha möjlighet att kontakta polis för att förhindra ett förestående eller avbryta ett pågående trafiknykterhetsbrott.

Slutligen läggs det i lagrådsremissen fram förslag till ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov och lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken. Det skall, under vissa förutsättningar, vara möjligt för polisen att begära att blodprov tas på den förare som varit inblandad i en trafikolycka även om skälig misstanke om brott inte föreligger.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 april 2007.

Innehållsförteckning

1	Beslut.....	4
2	Lagtext.....	5
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.....	5
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov.....	7
2.3	Förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100).....	8
2.4	Förslag till lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken.....	11
3	Ärendet och dess beredning.....	12
4	Gällande rätt.....	12
4.1	Vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom.....	12
4.2	Vårdslöshet i trafik.....	14
4.3	Rattfylleri.....	15
4.4	Sekretessen inom hälso- och sjukvården samt socialtjänsten.....	16
4.5	Uppgiftslämnande vid brott.....	17
4.5.1	Uppgift om att någon vistas på sjukhus.....	17
4.5.2	Uppgifter som får lämnas till berörd myndighet vid misstanke om brott.....	17
4.5.3	Vittnesplikten enligt rättegångsbalken.....	18
4.6	Alkoholutandningsprov och ögonundersökning.....	19
5	Allmänna utgångspunkter.....	20
6	Vållandebrott i samband med trafik.....	22
6.1	En skärpt syn.....	22
6.2	Den närmare utformningen av de särskilda brotten.....	25
7	En sekretessbrytande regel.....	34
8	Utökade möjligheter att utreda rattfylleribrott.....	37
9	Ändring i sekretesslagen.....	41
10	Kostnader och ikraftträdande.....	42
11	Författningskommentar.....	43
11.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.....	43
11.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov.....	46
11.3	Förslaget till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100).....	46
11.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken.....	47
Bilaga 1	Sammanfattning av betänkandet Rattfylleri och sjöfylleri (SOU 2006:12).....	48

Bilaga 2	Betänkandets lagförslag (SOU 2006:12).....	50
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanser (SOU 2006:12)	55
Bilaga 4	Sammanfattning av departementspromemorian Vållandebrotten i trafiken (Ds 2006:7).....	56
Bilaga 5	Promemorians lagförslag (Ds 2006:7).....	57
Bilaga 6	Förteckning över remissinstanser (Ds 2006:7).....	58

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,
2. lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov,
3. lag om ändring i sekretesslagen (1980:100),
4. lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken.

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

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.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §¹

Den som av oaktsamhet vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn orsakar någon annans död, döms för vållande till annans död vid fordonstrafik till fängelse i högst två år eller, om brottet är ringa, till böter.

Är brottet grovt, döms till fängelse i lägst ett och högst sex år. Vid bedömning av om brottet är grovt skall det 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 av oaktsamhet vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn orsakar någon annan 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 det särskilt beaktas om föraren i samband med brottet även har gjort sig skyldig till

¹ Tidigare 6 § upphävd genom 1988:944.

- 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 april 2007.

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov

Härigenom föreskrivs att 3 § lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Vägrar den som skall lämna alkoholutandningsprov att medverka till detta får blodprov tas även om förutsättningar härför inte föreligger enligt 28 kap. 12 § rättegångsbalken.

Föreslagen lydelse

3 §¹

Även om det inte finns förutsättningar enligt 28 kap. 12 § rättegångsbalken får blodprov tas på den som avses i 2 § och som

1. vägrar att medverka till att lämna alkoholutandningsprov, eller

2. inte kan lämna alkoholutandningsprov på grund av att han eller hon varit inblandad i en trafikolycka.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2007.

¹ Paragrafen fick sin nuvarande beteckning genom 1993:1465.

2.3 Förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100)

Härigenom föreskrivs att 14 kap. 2 § sekretesslagen (1980:100) skall ha följande lydelse.

Lydelse enligt SFS 2006:854

Föreslagen lydelse

14 kap.

2 §¹

Sekretess hindrar inte att uppgift i annat fall än som avses i 1 § lämnas till myndighet, om uppgiften behövs där för

1. förundersökning, rättegång, ärende om disciplinansvar eller skiljande från anställning eller annat jämförbart rättsligt förfarande vid myndigheten mot någon rörande hans deltagande i verksamheten vid den myndighet där uppgiften förekommer,

2. omprövning av beslut eller åtgärd av den myndighet där uppgiften förekommer, eller

3. tillsyn över eller revision hos den myndighet där uppgiften förekommer.

Sekretess hindrar inte att uppgift lämnas i muntligt eller skriftligt yttrande av sakkunnig till domstol eller myndighet som bedriver förundersökning i brottmål.

Sekretess hindrar inte att uppgift om enskilds adress, telefonnummer och arbetsplats eller uppgift i form av fotografisk bild av enskild lämnas till en myndighet, om uppgiften behövs där för delgivning enligt delgivningslagen (1970:428). Uppgift hos myndighet som driver televerksamhet om enskilds telefonnummer får dock, om den enskilde hos myndigheten begärt att abonnemanget skall hållas hemligt och uppgiften omfattas av sekretess enligt 9 kap. 8 § tredje stycket, lämnas ut endast om den myndighet som begär uppgiften finner att det kan antas att den som söks för delgivning håller sig undan eller att det annars finns synnerliga skäl.

Sekretess hindrar inte att uppgift som angår misstanke om brott lämnas till åklagarmyndighet, polismyndighet eller annan myndighet som har att ingripa mot brottet, om fängelse är föreskrivet för brottet och detta kan antas föranleda annan påföljd än böter.

För uppgift som omfattas av sekretess enligt 7 kap. 1c–6 och 34 §§, 8 kap. 8 § första stycket, 9 eller 15 § eller 9 kap. 4 eller 7 §, 8 § första eller andra stycket eller 9 § gäller vad som föreskrivs i fjärde stycket endast såvitt angår misstanke om

1. brott för vilket inte är föreskrivet lindrigare straff än fängelse i ett år,

2. försök till brott för vilket inte är föreskrivet lindrigare straff än fängelse i två år eller

3. försök till brott för vilket inte är föreskrivet lindrigare straff än fängelse i ett år, om gärningen innefattat försök till överföring av sådan allmänfarlig sjukdom som avses i 1 kap. 3 § smittskyddslagen (2004:168), om inte annat följer av sjätte – åttonde styckena.

¹ Senaste lydelse 2004:508.

Sekretess enligt 7 kap. 1 c §, 4 § eller 34 § hindrar inte att uppgift som angår misstanke om brott

1. enligt 3, 4 eller 6 kap. brottsbalken eller

2. som avses i lagen (1982:316) med förbud mot könsstympning av kvinnor,

mot någon som inte har fyllt arton år lämnas till åklagarmyndighet eller polismyndighet.

Sekretess enligt 7 kap. 4 § första stycket *eller andra stycket första meningen* hindrar vidare inte att uppgift, som angår misstanke om

1. överlåtelse av narkotika i strid med narkotikastrafflagen (1968:64),

2. överlåtelse av dopningsmedel i strid med lagen (1991:1969) om förbud mot vissa dopningsmedel eller

3. icke ringa fall av olovlig försäljning eller anskaffning av alkoholdrycker enligt alkohollagen (1994:1738),

till den som inte fyllt arton år, lämnas till åklagarmyndighet eller polismyndighet.

Sekretess som avses i sjunde stycket hindrar vidare inte att uppgift som behövs för ett omedelbart polisiärt ingripande lämnas till polismyndighet när någon som kan antas vara under arton år påträffas av personal inom socialtjänsten under förhållanden som uppenbarligen innebär överhängande och allvarlig risk för den unges hälsa eller utveckling. Detsamma gäller om den unge påträffas när han eller hon begår brott.

Sekretess enligt 7 kap. 4 § första och tredje styckena hindrar vidare inte att uppgift, som angår misstanke om

1. överlåtelse av narkotika i strid med narkotikastrafflagen (1968:64),

2. överlåtelse av dopningsmedel i strid med lagen (1991:1969) om förbud mot vissa dopningsmedel eller

3. icke ringa fall av olovlig försäljning eller anskaffning av alkoholdrycker enligt alkohollagen (1994:1738),

till den som inte fyllt arton år, lämnas till åklagarmyndighet eller polismyndighet.

Sekretess enligt 7 kap. 1 c och 4 §§ hindrar inte att uppgift lämnas till polismyndighet eller annan myndighet som skall ingripa mot brott, om uppgiften behövs för att förhindra ett förestående eller avbryta ett pågående brott enligt 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297), 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 20 kap. 4 eller 5 § sjölagen (1994:1009) eller 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519).

Sekretess enligt 7 kap. 1 c § och 4 § första och tredje styckena hindrar inte att uppgift om enskild, som inte fyllt arton år eller som fortgående missbrukar alkohol, narkotika eller flyktiga lösningsmedel, eller närstående till denne lämnas från myndighet inom hälso- och sjukvården och socialtjänsten till annan sådan myndighet, om det behövs för att den en-

skilde skall få nödvändig vård, behandling eller annat stöd. Detsamma gäller i fråga om lämnande av uppgift om gravid kvinna eller närstående till henne, om det behövs för en nödvändig insats till skydd för det väntade barnet.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2007.

2.4 Förslag till lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Vägrar den som skall genomgå en ögonundersökning att medverka till detta får blodprov tas även om det inte finns förutsättningar för det enligt 28 kap. 12 § rättegångsbalken.

Föreslagen lydelse

5 §

Även om det inte finns förutsättningar enligt 28 kap. 12 § rättegångsbalken får blodprov tas på förare av ett motordrivet fordon samt på förare av ett maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg, som

1. vägrar att medverka till en ögonundersökning som denne enligt 2 § skall genomgå, eller

2. inte kan genomgå en ögonundersökning på grund av att han eller hon varit inblandad i en trafikolycka.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2007.

3 Ärendet och dess beredning

Regeringen beslöt den 18 december 2003 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att se över och utreda vissa frågor kopplade till bl.a. rattfylleribrottsligheten. I utredningsuppdraget ingick att utvärdera de reformer som vidtagits i fråga om rattfylleribrottet och påföljdssystemet under 1990-talet, utvärdera hur bestämmelserna om vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom har tillämpats när brotten har begåtts i samband med rattfylleri, överväga om möjligheterna för polisen att ta och ta del av blodprov för att utreda misstänkta rattfylleribrott skall utvidgas samt överväga en sekretessbrytande regel för hälso- och sjukvården samt socialtjänsten som tar sikte på förhindrande av förestående eller pågående rattfylleribrott.

Utredningen, som antog namnet Rattfylleriutredningen, avlämnade i januari 2006 delbetänkandet Rattfylleri och sjöfylleri (SOU 2006:12). En sammanfattning av betänkandet och utredningens lagförslag i de delar som här är relevanta framgår av *bilaga 1* och *2*. Betänkandet har remissbehandlats och en förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. En sammanställning över remissvaren finns tillgänglig i Justitiedepartementet (Ju2006/880/L5).

Som ett led i den fortsatta beredningen av frågan om vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom som skett i samband med rattfylleri utarbetades inom Justitiedepartementet en promemoria med alternativa bedömningar och förslag, Vållandebrotten i trafiken (Ds 2006:7). En sammanfattning av promemorian finns i *bilaga 4*. Promemorians lagförslag framgår av *bilaga 5*. Promemorian har remissbehandlats och en förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 6*. De sammanställda remissvaren finns tillgängliga i Justitiedepartementet (Ju 2006/880/L5).

I detta lagstiftningsärende behandlar regeringen Rattfylleriutredningens bedömningar i avsnitt 9 i betänkandet (Vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom) samt promemorians förslag. Vidare behandlas de förslag som Rattfylleriutredningen lämnat under avsnittet avsnitt 13 i betänkandet (Sekretessfrågor). Övriga förslag och bedömningar av Rattfylleriutredningen är föremål för fortsatt beredning inom Regeringskansliet.

Slutligen föreslås det i lagrådsremissen en ändring i sekretesslagen som syftar till att åtgärda ett förbiseende vid en tidigare ändring av sekretesslagen (prop. 2005/06:161, Sekretessfrågor – Skyddade adresser, m.m.).

4 Gällande rätt

4.1 Vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom

Enligt 3 kap. 7 § brottsbalken döms den som av oaktsamhet orsakar någon 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.

Bestämmelserna om vållande till annans död respektive kroppsskada eller sjukdom har under senare år ändrats vid två tillfällen.

År 1994 (prop. 1993/94:44) ändrades bestämmelserna på så sätt att brott, när det begåtts i samband med trafiknykterhetsbrott, som huvudregel skulle bedömas som grova. Det föreskrevs 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 bestämmelserna på nytt och en mer generell reglering av när brotten 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 brotten är grova skall således numera särskilt beaktas om gärningen har innefattat ett medvetet risktagande av allvarligt slag, eller 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.

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 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 på annat sätt 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).

Bedömningen av om brottet är grovt skall ske utifrån en helhetsbedömning. De omständigheter som särskilt anges utgör inte någon uttömmande reglering (a. prop. s. 47). I förarbetena ges exempel på 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 handlings sätt 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).

4.2 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 att ansvar utkrävs för ett sådant brott (prop. 1994/95:23 s. 58).

Den 1 januari 1995 ändrades 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. Bestämmelsens tillämpningsområde borde enligt motiven begränsas till att omfatta fall där någon gjort sig skyldig till ett medvetet risktagande eller annan allvarlig oaktsamhet (a. prop. s. 60) I förarbetena (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 stopplikt eller körning mot rött ljus som medfört eller kunnat medföra en trafikfarlig situation, allvarligare hastighetsöverträdelser i trafikfarliga miljöer och förande av trafikfarliga fordon. Vida-

re borde också beaktas om föraren påtagit sig en särskilt ansvarsfull trafikuppgift, t.ex. förande av en skolbuss.

I förarbetena anfördes vidare 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 manövreringsmisslag normalt inte skulle leda till ansvar.

4.3 Rattfylleri

Bestämmelsen om rattfylleri återfinns i 4 § trafikbrottslagen. I paragrafens 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 viss alkoholkoncentration i blodet eller i utandningsluften ställs således inte och inte heller någon bevisning om narkotiskt ämne i blodet. I stället krävs utredning om den tilltalades kör-sätt eller beteende i övrigt.

Är brottet att anse som grovt, döms föraren enligt 4 a § trafikbrottslagen för grovt rattfylleri till fängelse i högst två år. Vid bedömningen av om rattfylleri 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 det särskilt beaktas om föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel. Rekvisitetet ”avsevärt påverkad” är främst avsett för fall där den misstänkte har varit påverkad av något annat medel än alkohol eller där det inte finns någon bevisning om alkoholkoncentrationen i förarens blod eller utandningsluft. Det bör anmärkas att det i vissa fall kan finnas en avsevärd påverkan av alkohol även om det står klart att alkoholkoncentrationen inte uppgått till de angivna gränsvärdena. 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 exempelvis 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 tillmätas betydelse 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 avser den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn. Kretsen av ansvarssubjekt sammanfaller alltså med grov vårdslöshet i trafik (se avsnitt 4.2). 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).

4.4 Sekretessen inom hälso- och sjukvården samt socialtjänsten

En av de viktigaste utgångspunkterna för hälso- och sjukvården och socialtjänsten är att dessa verksamheter skall bygga på respekt för individens självbestämmande och integritet (2 a § första stycket 3 hälso- och sjukvårdslagen [1982:763] och 1 kap. 1 § tredje stycket socialtjänstlagen [2001:453]). Denna grundläggande förutsättning för verksamheterna har haft en avgörande betydelse för utformningen av sekretessregleringen på dessa områden. Hälso- och sjukvården och socialtjänsten har bl.a. mer begränsade möjligheter än vad de flesta andra myndigheter har att utan hinder av sekretess lämna ut uppgifter som angår misstankar om brott till åklagarmyndighet, polismyndighet eller annan myndighet som har att ingripa mot brottet.

Regeringen har i propositionen Sekretessfrågor – Skyddade adresser, m.m., vilken riksdagen har antagit, föreslagit vissa förändringar av sekretesslagen (1980:100), se prop. 2005/06:161, bet. 2005/06:KU35, rskr. 2005/06:336, SFS 2006:854. I propositionen föreslås bl.a. att vissa myndigheters möjligheter att utan hinder av sekretess lämna ut uppgifter som angår misstanke om brott skall öka. Lagändringarna träder i kraft den 1 oktober 2006. Den grundläggande bestämmelsen om sekretess inom hälso- och sjukvården finns därefter i 7 kap. 1 c § sekretesslagen. Av bestämmelsen följer att sekretess gäller inom hälso- och sjukvården för uppgift om enskilds hälsotillstånd och andra personliga förhållanden om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde eller någon honom eller henne närstående lider men.

Motsvarande bestämmelse för uppgifter om enskildas personliga förhållanden inom socialtjänsten finns i 7 kap. 4 § sekretesslagen.

Sekretessen på dessa områden gäller således med ett s.k. omvänt skaderekvisit. Såvida inte den enskilde själv medger att vissa uppgifter lämnas ut, eller särskilda sekretessbrytande regler medger att vissa uppgifter får lämnas ut, får utlämnande ske endast om man är övertygad om att detta inte länder till men. Det främsta skälet till att dessa myndigheter som huvudregel inte får lämna ut uppgifterna är att den enskilde skall känna förtroende för hälso- och sjukvården samt socialtjänsten när denne vänder sig dit.

Tystnadsplikten för personal inom enskilt bedriven hälso- och sjukvård regleras i lagen (1998:531) om yrkesverksamhet på hälso- och sjukvårdens område. Enligt 2 kap. 8 § får sådan personal inte obehörigen röja vad han eller hon i sin verksamhet har fått veta om en enskilds hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden. På motsvarande sätt föreskrivs i 15 kap. 1 § socialtjänstlagen (2001:453) tystnadsplikt för den som är eller har varit verksam inom yrkesmässigt bedriven enskild verksamhet som avser insatser enligt socialtjänstlagen. I 15 kap. 2 § föreskrivs tystnadsplikt för den som är eller har varit verksam inom enskild familjerådgivning. I 20 kap. 3 § brottsbalken föreskrivs straffansvar bl.a. för den som röjer uppgift som han eller hon är skyldig att hemlighålla enligt lag.

4.5 Uppgiftslämnande vid brott

4.5.1 Uppgift om att någon vistas på sjukhus

Enligt 14 kap. 1 § sekretesslagen hindrar inte sekretess att en uppgift lämnas till en annan myndighet om uppgiftsskyldighet följer av lag eller förordning. Exempel på sådan uppgiftsskyldighet finns i 2 kap. 11 § lagen (1998:531) om yrkesverksamhet på hälso- och sjukvårdens område. Där sägs bl.a. att hälso- och sjukvårdspersonal är skyldig att lämna ut uppgift som gäller huruvida någon vistas på en sjukvårdsinrättning om uppgiften i ett särskilt fall begärs av åklagarmyndighet, polismyndighet, Kronofogdemyndigheten eller Skatteverket.

4.5.2 Uppgifter som får lämnas till berörd myndighet vid misstanke om brott

I 14 kap. 2 § fjärde och femte stycket sekretesslagen finns huvudreglerna om myndigheters rätt att lämna uppgifter om brottsmisstankar till andra myndigheter.

I fjärde stycket finns en generell bestämmelse enligt vilken uppgifter om brottsmisstankar trots sekretess får lämnas ut till åklagarmyndighet, polismyndighet eller annan myndighet som har att ingripa mot brottet. För att uppgifter skall få lämnas krävs att det är fråga om brott där fängelse är föreskrivet för brottet och att detta kan antas föranleda annan påföljd än böter.

I femte stycket görs undantag från den generella bestämmelsen i fjärde stycket om myndigheters möjligheter att rapportera brottsmisstankar till andra myndigheter. Uppgifter som omfattas av särskilt sträng sekretess, t.ex. uppgifter inom hälso- och sjukvården samt inom socialtjänsten får (enligt den ändrande lydelsen per den 1 oktober 2006) lämnas ut bl.a. om det, för det brott som misstankarna gäller, är föreskrivet fängelse i minst ett år.

Den sekretess som gäller för bl.a. hälso- och sjukvården samt socialtjänsten begränsas dessutom av särskilda bestämmelser i sjätte till åttonde styckena i 14 kap. 2 §. Sekretess hindrar inte (enligt den ändrande lydelsen per den 1 oktober 2006) att uppgifter som angår misstanke om brott mot den som inte har fyllt 18 år enligt dels 3, 4 och 6 kap. brottsbalken, dels lagen (1982:316) med förbud mot könsstympning av kvin-

nor lämnas till åklagarmyndighet eller polismyndighet. Socialtjänstsekre-
tessen hindrar inte heller att uppgifter som angår misstanke om överlåtel-
ser av narkotika, dopningsmedel eller alkohol till den som inte fyllt 18 år
lämnas till åklagare eller polis.

I åttonde stycket föreskrivs ytterligare ett undantag från socialtjänst-
sekreten. Sekretess hindrar inte att uppgift som behövs för ett omedel-
bart polisiärt ingripande lämnas till polismyndighet när någon som kan
antas vara under 18 år påträffas av personal inom socialtjänsten under
förhållanden som uppenbarligen innebär överhängande och allvarlig risk
för den unges hälsa eller utveckling. Detsamma gäller om den unge på-
träffas när han eller hon begår brott.

Förutom det fallet då den under 18 år påträffas av socialtjänsten när
han eller hon begår brott träffar ingen av undantagsbestämmelserna vad
gäller sekretessen inom hälso- och sjukvården eller socialtjänsten rattfyl-
leribrott.

För att bestämmelserna i fjärde till åttonde styckena skall vara tillämp-
liga förutsätts att det är fråga om ett brott som har begåtts eller i vissa fall
håller på att begås. Uppgifter om förestående brott kan inte lämnas med
stöd av dessa bestämmelser. När det gäller myndigheternas möjligheter
att anmäla förestående brott finns i stället vissa möjligheter till det genom
generalklausulen i 14 kap. 3 § sekretesslagen (prop. 1983/84:142, s. 32).
Generalklausulen är dock enligt dess andra stycke inte tillämplig på bl.a.
hälso- och sjukvårdssekreten och socialtjänstsekreten.

4.5.3 Vittnesplikten enligt rättegångsbalken

Det är en allmän medborgerlig skyldighet att inställa sig som vittne vid
domstol och där avlägga vittnesmål. Vittnesplikten, som regleras i
36 kap. 1 § rättegångsbalken, har därmed i princip företräde framför den
sekreten eller tystnadsplikt som kan åvila ett vittne.

Vittnesplikten är dock inte undantagslös. I 36 kap. 5 § andra stycket
föreskrivs att personer som tillhör vissa angivna yrkesgrupper får höras
om något som de har blivit anförtrodda i sin yrkesutövning eller som de i
samband därmed erfarit, endast om det är medgivet i lag eller den, till
vars förmån tystnadsplikten gäller, samtycker till det. Om inte dessa för-
utsättningar är uppfyllda får personen ifråga inte höras (frågeförbud). De
angivna yrkesgrupperna är bl.a. advokater, läkare, sjuksköterskor och
familjerådgivare enligt socialtjänstlagen. Samma sak gäller också för
biträden till de uppräknade yrkesgrupperna.

Frågeförbudet har uppställts till skydd för enskilda. Vissa yrkesutövare
anses inta en sådan förtroendeställning i förhållande till allmänheten att
en viss tystnadsplikt till skydd för den enskilde är påkallad. Frågeförbu-
det sammanfaller inte med förekommande tystnadsplikter. Regler om
tystnadsplikt finns för åtskilligt fler yrkesutövare än för dem som omfat-
tas av frågeförbudet.

Undantag från frågeförbudet finns i 36 kap. 5 § fjärde stycket rätte-
gångsbalken. I bestämmelsens första punkt föreskrivs (enligt den lydelse
som träder i kraft den 1 oktober 2006) att utan hinder av vad som anges i
andra och tredje stycket föreligger en skyldighet att vittna – för andra än
försvarare – i mål angående brott som avses i 14 kap. 2 § femte och sjätte

styckena sekretesslagen, bl.a. brott för vilka inte är föreskrivet lindrigare straff än fängelse ett år.

Frågeförbudet avser endast uppgift som vittnet på grund av sin ställning anförtrots eller som han eller hon i samband med ett sådant förtroende fått kännedom om.

I och med att en person omfattas av frågeförbudet i 36 kap. 5 § rättegångsbalken omfattas denne också i motsvarande mån av bestämmelsen i 38 kap. 2 § andra stycket rättegångsbalken, där det anges att befattningshavare eller annan, som avses i 36 kap. 5 § rättegångsbalken, inte får förete skriftlig handling, om dess innehåll kan antas vara sådant, att han eller hon inte får höras som vittne därom.

4.6 Alkoholutandningsprov och ögonundersökning

Av 1 § första stycket lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov framgår att ett alkoholutandningsprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § trafikbrottslagen, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) eller annat brott på vilket fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredningen om brottet. Av andra stycket framgår bl.a. att alkoholutandningsprovet tas av polisman. Det prov som tas med stöd av 1 § kallas bevisprov, eftersom det kan användas som bevis i brottmålet om alkoholkoncentrationen i utandningsluften hos föraren.

Av 2 § första stycket framgår att ett alkoholutandningsprov även får tas utan att någon brottsmisstanke föreligger. Ett sådant prov kallas för sållningsprov och tas av polisman. För proven får endast användas instrument som kan brukas utan dröjsmål och som bara anger om eventuell alkoholkoncentration överstiger ett visst gränsvärde. Om ett sållningsprov indikerar att alkoholkoncentrationen överstiger gränsvärdet kan i regel skäligen misstanke om trafiknykterhetsbrott anses föreligga. Ett bevisprov kan då tas med stöd av 1 §. Eftersom det i sådant fall föreligger skäligen misstanke om ett brott på vilket fängelse kan följa kan även en kroppsbesiktning göras i form av ett blodprov (28 kap. 12 § rättegångsbalken). Övriga rättssäkerhetsgarantier som föreskrivs i 28 kap. rättegångsbalken angående tagande av blodprov måste då också efterlevas.

Slutligen anges i 3 § att om den som skall lämna alkoholutandningsprov vägrar att medverka får blodprov tas trots att förutsättningar enligt reglerna i 28 kap. 12 § rättegångsbalken inte föreligger, dvs. utan att det föreligger skäligen misstanke.

Den 1 juli 1999, då en s.k. nollgräns för narkotika i trafiken infördes, trädde lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken i kraft. Lagen ger en polisman rätt att undersöka förare av ett motordrivet fordon samt förare av ett maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg om det kan misstänkas att föraren gjort sig skyldig till brott som har begåtts i samband med framförandet av fordonet och på vilket fängelse kan följa. Ögonundersökningen får endast omfatta yttre iakttagelser av ögonens utseende och funktion och används enbart för att fastställa om *skäligen* misstanke om drogpåverkan (dvs. ett högre ställt krav än bara misstanke) föreligger. Som hjälpmedel får en

pupillometer, penna eller annat liknande föremål samt en mindre ljuskälla användas.

Erforderlig brottsmisstanke kan baseras på förarens sätt att framföra sitt fordon, hans eller hennes uppträdande eller på att det annars föreligger omständigheter som tyder på missbruk. Undersökningen skall göras på ett sådant sätt att den undersökte inte blir föremål för allmän uppmärksamhet. Den skall som regel utföras avskilt, exempelvis i ett täckt fordon.

Undersökningen genomförs på så sätt att polisen undersöker personens ögon och ögonrörelser i syfte att ta reda på om denne är påverkad av något annat medel än alkohol. Om polismannens undersökning visar tecken på sådan påverkan och skälig misstanke därmed föreligger får, enligt reglerna i 28 kap. 12 § rättegångsbalken, kroppsbesiktning äga rum genom att blodprov tas. Som angivits ovan måste övriga förutsättningar för kroppsbesiktning också vara uppfyllda.

Vägrar den som skall genomgå en ögonundersökning att medverka till detta får, på samma sätt som gäller vid alkoholutandningsprov, blodprov tas även om det inte finns förutsättningar för det enligt 28 kap. 12 § rättegångsbalken.

5 Allmänna utgångspunkter

Nollvisionen

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 vägtransportsystemet (nollvisionen), samt att vägtransportsystemets 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 accepteras 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 förolyckas 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.

Ytterligare åtgärder behövs

Samhällets acceptans för att någon framför ett fordon under påverkan av alkohol eller andra droger har successivt minskat sedan de första självständiga straffbestämmelserna för trafiknykterhetsbrott infördes på 1920-talet. I takt med att trafikintensiteten har ökat har allt högre krav ställts på förarnas uppmärksamhet och reaktionsförmåga. Lagstiftningen på området har också varit föremål för flera reformer under senare tid. Gränsvärdet för rattfylleri och grovt rattfylleri har sänkts och en nollgräns för narkotika i trafiken har införts. Dessutom har bestämmelserna om vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom skärpts bl.a. genom höjt straffmaximum. Möjligheterna till alkoholutandningsprov har förbättrats och en lag om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken har införts.

Utvecklingen på trafiksäkerhetsområdet är också 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. Befolkningens alkoholkonsumtion 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 utbredningen av den faktiska rattfylleribrottsligheten. Särskilt den omständigheten att det skett en sådan förhöjning av alkoholkonsumtionen ger dock utredningen anledning till antagandet att rattfylleriet har ökat.

Det görs som nämnts 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. Rattfylleri och andra allvarliga trafikbrott utgör därför ett av de största hindren mot nollvisionen.

I ett internationellt perspektiv har Sverige visserligen kommit långt, både vad gäller att minska antalet dödade och svårt skadade i trafiken och att bekämpa rattfylleribrottsligheten. Samtidigt är det fortfarande flera hundra personer som dödas varje år i trafiken; en miljö som praktiskt taget alla människor dagligen vistas i. I ett stort antal av dödsfallen har föraren varit alkohol- eller drogpåverkad. Många andra dödsfall beror på att ett fordon har framförts på ett hänsynslöst och vårdslöst sätt.

Enligt statistik som Vägverket har presenterat, har andelen omkomna personbilsförare med alkohol i blodet under de senaste tre åren ökat från 28 till 34 procent. Att alkoholrelaterade dödsfall nu utgör en allt större del av de – totalt sett sjunkande – dödstaten talar för att den positiva utvecklingen hittills har berott på andra faktorer än ett minskat rattfylleri.

Slutsatsen blir att ytterligare åtgärder är påkallade för att stävja rattfylleri och andra grova trafikbrott som kan leda till dödsfall och personsador.

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. Detta – sammantaget med det mänskliga lidande som brotten orsakar – gör att straffvärdet måste anses högt. Det kan därför ifrågasättas huruvida 1994 års straffskärpningar har fått tillräckligt genomslag.

Upptäcktsrisken är också en mycket viktig faktor. Utredningen har konstaterat att sekretessbestämmelser i vissa fall kan utgöra hinder mot att ett rattfylleribrott förhindras eller beivras. Det finns anledning att överväga om inte intresset av att stävja rattfylleribrottsligheten här skall vinna företräde.

Det finns också anledning att överväga polisens möjligheter att utreda rattfylleribrott i samband med olyckor.

Även andra åtgärder kan behöva vidtas. Rattfylleriutredningen har också lämnat ett flertal andra förslag. Regeringen avser att återkomma i dessa delar.

6 Vållandebrott i samband med trafik

6.1 En skärpt syn

Regeringens bedömning: En skärpt syn bör anläggas på vållandebrotten i trafiken. Detta bör komma till uttryck genom en straffskärpning.

Utredningens bedömning: Nuvarande straffskalor är ändamålsenliga och det saknas därför anledning att föreslå några lagändringar.

Promemorians bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Majoriteten av remissinstanserna har tillstyrkt promemorians bedömning eller lämnat den utan erinran, bl.a. *Åklagarmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Kriminalvården, Kalmar tingsrätt, Länsrätten i Örebro län, länsstyrelserna i Stockholms län och Kalmar län, Brottsoffermyndigheten, Sveriges Kommuner och Landsting, Kustbevakningen, Polisförbundet, Svensk Trafikmedicinsk förening, Trafikförsäkringsföreningen, Sveriges försäkringsförbund, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens främjande, Tull-Kust, Seko Sjöfolk, Brottsofferjourernas riksförbund, IOGT-NTO, Motormännens riksförbund och Motorförarnas helnykterhetsförbund. Göteborgs tingsrätt har förklarat sig inte ha några synpunkter på innehållet i promemorian. Inte heller Riksdagens ombudsmän har anlagt några synpunkter på förslaget.*

Hovrätten över Skåne och Blekinge, Hovrätten för Nedre Norrland, Stockholms tingsrätt, Umeå tingsrätt, Kammarrätten i Stockholm, Justitiekanslern, Domstolsverket, Juridiska fakulteten vid Stockholms universitet, Kriminologiska institutionen vid Stockholms universitet, Juridiska fakultetsstyrelsen vid Lunds universitet, Sveriges advokatsamfund och Sveriges domareförbund har dock avstyrkt förslaget och samtliga delat utredningens bedömning att det inte finns några skäl eller kriminalpolitiskt behov att ändra straffskalorna för vållande till annans död eller vållande till kroppsskada eller sjukdom. Brottsförebyggande rådet ifrågasätter behovet av att införa ett särskilt brott med en strängare straffskala, eftersom domstolarna redan nu i mycket hög utsträckning dömer på det

sätt som promemorian föreslår. Sveriges advokatsamfund ifrågasätter att en ännu strängare syn på vållandebrotten i trafiken annat än mycket marginellt skulle bidra till att uppnå målen i den s.k. nollvisionen.

Skälen för regeringens bedömning: Rattfylleriutredningen har stannat vid att inte föreslå några ändringar av dagens reglering. Utredningen har som grund för sitt ställningstagande bl.a. anfört att 1994 års lagändringar har fått ett tillräckligt genomslag.

I promemorian görs däremot bedömningen att det är motiverat att anlägga en skärpt syn på brottsbalkens vållandebrott när de begås i samband med fordonstrafik.

Även om majoriteten av remissinstanserna inte har haft några invändningar mot promemorians förslag, har flera instanser anslutit sig till utredningens bedömning att det saknas bärande skäl att göra några lagändringar. Det har bl.a. framförts att det strängare synsätt som förespråkas utgör ett kriminalpolitiskt ställningstagande och inte något sakligt skäl.

I denna del vill regeringen anföra följande. 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.

Såsom beskrivits i avsnitt 4.1 har den skärpta synen på rattfylleri bl.a. 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.

Denna typ av brottslighet måste ses i ljuset av nollvisionen och den aktsamhetsnorm som visionen förutsätter. Som anförts ovan exponeras de allra flesta människor dagligen för de risker som finns i trafiken. Det finns knappast någon som kan välja bort att vistas i trafikmiljön. Det är därför ingen tillfällighet att fordonstrafiken är så omgärdad av strikta och detaljerade regler vad gäller såväl förarens agerande som dennes förutsättningar att kunna uppmärksamma riskmoment och agera med reaktionssnabbhet. Även vid lägre hastigheter kan kollisioner med oskyddade gångtrafikanter, cyklister eller andra fordon orsaka de mest svåra konsekvenser. Det är med andra ord ett viktigt samhällsligt intresse att i möjligaste mån minska de allvarliga personolyckorna. Den del av personolyckorna som är relaterade till allvarliga trafikbrott går i många fall inte att förhindra genom förebyggande säkerhetsåtgärder. Nollvisionen förutsätter tvärtom en större regelefterlevnad.

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 har försämrat sin uppmärksamhet eller reaktionsförmåga t.ex. genom intag av alkohol eller andra 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 allvarliga överträdelser av viktiga trafikregler är brott som utmärkts av ett medvetet och påtagligt risktagande.

Med denna utgångspunkt anser regeringen att det finns anledning att överväga huruvida dagens bestämmelser leder till en straffmätning som fullt ut motsvarar brottens allvar. Vad det handlar om är 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 motsvarar den grad av bristande hänsyn gentemot andra människors liv och hälsa som handlandet ger uttryck för och de förödande konsekvenser handlandet leder till.

Det är dock självfallet så, som utredningen också anför, att avsevärda skillnader i straffvärde i de allra flesta fall måste anses föreligga mellan oaktsamma och uppsåtliga fall av dödande eller orsakande av kroppsskada (jfr SOU 2006:12 s. 228 f). 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 lagändring anfördes som ett sådant exempel att en berusad bilförare medvetet styr sitt fordon mot någon 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. Detta utgör 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. 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 inte, enligt regeringens mening, att straffvärdet av det medvetna och allvarliga risktagandet i trafiken i dessa situationer inte kan övervägas.

Regeringen delar uppfattningen som framförts av några remissinstanser att förslaget – som så många andra lagförslag – grundar sig på ett kriminalpolitiskt ställningstagande. På samma sätt grundande sig 1994 års förändringar på det kriminalpolitiska ställningstagandet att samhället skulle se allvarligare på vållandebrott i trafiken som var kopplade till alkohol. Det är naturligt att lagstiftaren har möjlighet att återkomma med nya förslag om inte de ändringar som tidigare gjorts bedöms ha fått tillräckligt genomslag.

Den statistik som *Brottsförebyggande rådet* redovisar i sitt remissvar bekräftar den genomgång av praxis som Rattfylleriutredningen har gjort. Sammantaget anser regeringen att 1994 års lagändring inte har givit ett tillräckligt genomslag. Regeringen ansluter sig alltså till den bedömning som görs i promemorian.

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, enligt regeringens mening, den framkomliga vägen för att åstadkomma en skärpt syn

på vållandebrotten i trafiken. Detta bör dock inte innebära att straffvärdet – utom i särpräglade fall som i subjektivt hänseende gränsar till avsiktligt dödande – närmar sig straffminimum för dråp.

6.2 Den närmare utformningen av de särskilda brotten

Regeringens förslag: I lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott införs två nya brott som särskilt reglerar situationer då någon av oaktsamhet vid framförande av motorfordon eller spårvagn vållar annans död eller kroppsskada eller sjukdom.

Vid vållande till annans död vid fordonstrafik föreskrivs fängelse i högst två år eller, om brottet är ringa, böter. 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 i högst sex månader. Är brottet grovt skall straffet vara fängelse i lägst sex månader och högst fyra år.

Vid bedömning av om brotten är grova 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 eller grovt rattfylleri enligt 4 eller 4 a §§.

Straffskalorna vad gäller grovt brott innebär en straffskärpning i förhållande till vad som gäller idag.

Regeringens bedömning: Någon åtalsprövningsregel bör inte införas för något av de nya brotten.

Utredningens förslag: Utredningen lämnar inga förslag till lagändringar.

Promemorians förslag och bedömning: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian föreslås inte något särskild straffskala för ringa fall av vållande till annans död.

Remissinstanserna: *Hovrätten över Skåne och Blekinge* anser att de i promemorian föreslagna minimistrafpen framstår som mindre väl avvägda samt att det skulle strida mot allmänna principer vad gäller vållande till kroppsskada eller sjukdom vid fordonstrafik att inte ha överlappande straffskalor. Enligt *Hovrätten för Nedre Norrland* finns det en risk för att straffen för grovt vållande till annans död i kombination med rattfylleri inte kommer att stå i proportion till hur andra fall av grovt vållande till annans död bedöms. Även *Justitiekanslern* anser att förslaget inte överensstämmer med det principiella kravet i straffrätten att likvärdiga fall skall bedömas lika. Enligt *Stockholms tingsrätt* kan en ringa vårdslöshet utan samband med berusning i vissa fall få allvarliga konsekvenser utan att brottets straffvärde för den sakens skull kan anses ligga på fängelsenivå.

Åklagarmyndigheten anser att de nya bestämmelserna bör inplaceras i 3 kapitlet brottsbalken och inte, som det föreslås i promemorian, i trafikbrottslagen. Även *Juridiska fakulteten vid Stockholms universitet* ifrågasätter förslaget att placera bestämmelserna i trafikbrottslagen och menar att det inte skulle strida mot brottsbalkens systematik att placera bestämmelserna i balken, bland annat mot bakgrund av detta markerar allvaret hos brottet.

Svensk trafikmedicinsk förening anser att olovlig körning som lett till en trafikolycka och där förarens körkortsbehörighet blivit återkallad av medicinska skäl skall bedömas som grovt vållandebrott.

Kustbevakningen, Tull-Kust och *SEKO Sjöfolk* anser att överväganden i linje med dem som görs i promemorian borde göras vad gäller vållandebrott i sjötrafiken.

Skälen för regeringens förslag

En generell höjning av straffskalan eller ett särskilt brott?

Som anförts ovan anser regeringen att det är motiverat att anlägga en skärpt syn på vållandebrott i trafiken och att detta bör komma till uttryck genom en straffskärpning.

Frågan är på vilket sätt en sådan straffskärpning 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 således uppnås genom att en höjning av straffskalorna för brotten i 3 kap. 7 och 8 §§ brottsbalken.

Som framgått av avsnitt 4.1 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. Denna typ av brottslighet förekommer också i vitt skilda situationer, t.ex. vid vådaskjutningar vid militärvövningar, felbehandlingar inom vården eller arbetsplatsolyckor. På det hela taget har dessa straffbestämmelser omfattande tillämpningsområden. Möjligheterna till en differentierad straffmätning för dessa brott förutsätter därför en relativt vid straffskala där minimistraffet inte är för högt.

En skärpning av straffskalan för brottsbalksbrotten 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, vilket även anförts i promemorian, som att det finns något behov av att generellt skärpa straffen för vållandebrotten. Ingen remissinstans har heller ifrågasatt den bedömningen.

Det finns då anledning att i stället, som det föreslås i promemorian, söka ringa in de fall detta skärpta synsätt skall omfatta och konstruera bestämmelserna därefter. Bland annat *Åklagarmyndigheten* och *Rikspolisstyrelsen* har instämt i denna bedömning.

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. Att införa nya särskilda brott skulle därför, enligt regeringens mening, vara det bästa sättet att möta det behov av en förstärkt

straffrättslig reaktion som enligt regeringens mening föreligger inom trafikområdet. På motsvarande sätt har en särskild bestämmelse om otillåtet fareskapande inom fordonstrafiken införts, vårdslöshet i trafik, som är strängare än den generella bestämmelsen i brottsbalken om framkallande av fara för annan 3 kap. 9 § brottsbalken på så sätt att den vare sig förutsätter konkret fara eller grov oaktsamhet.

I likhet med vad som anfördes vid införandet av det särskilda brottet arbetsmiljöbrott (se prop. 1990/91:140 s. 115) kan det vara av ett pedagogiskt värde om brottets typ framgår av straffbestämmelsen. Den typ av brottslighet det nu är fråga om är nära förknippad med de särskilda akt-samhetskrav som gäller på trafikområdet och de straffbestämmelser som tar sikte på otillåtna risktaganden i trafiken – i första hand rattfylleri och oaktsamhet i trafik. Utöver syftet att anlägga en skärpt syn på vållanden i trafiken kan ett särskilt utformat brott underlätta såväl för den som berörs av brottet som för allmänheten i stort att bilda sig en uppfattning om vilka typer av förfaranden som är kriminaliserade. Som *Åklagarmyndigheten* anført kommer en skärpt syn på den aktuella brottsligheten att tydliggöras genom införandet av särskilda brott. *Rikspolisstyrelsen* har funnit att det finns starka sakliga skäl att reglera dessa vållandebrott särskilt och att det inte kan anses föreligga några tungt vägande systematiska invändningar mot att införa särskilda straffbestämmelser för vållandebrott i trafiken.

Genom att införa en strängare straffskala just för vållandebrotten inom trafiken kommer dessa att mötas av en allvarligare reaktion än idag. *Hovrätten för Nedre Norrland* har anført att det finns risk för att ett sådant förslag, åtminstone inledningsvis, kommer att medföra att straffen för grovt vållande till annans död i kombination med grovt rattfylleri inte kommer att stå i proportion till hur andra fall av grovt vållande till annans död bedöms. *Justitiekanslern* anser att förslaget inte överensstämmer med det principiella kravet i straffrätten att likvärdiga fall skall bedömas lika. Enligt *Justitiekanslern* finns det oaktsamma vållanden utanför trafikområdet som framstår som lika klandervärda som ett motsvarande förfarande kopplat till ett trafikbrott. *Juridiska fakultetsstyrelsen i Lund* har anlagt motsvarande synpunkter. *Justitiekanslern* anför därtill att det ankommer på lagstiftaren att beakta kravet att likvärdiga fall i princip skall bedömas lika och att det är domstolarna som har bäst förmåga att sätta ett visst brott i relation till andra brott och bedöma vilket straff som vid en sådan avvägning är det rimliga.

Enligt 29 kap. 1 § brottsbalken skall straff för ett brott bestämmas inom ramen för den tillämpliga straffskalan efter brottets eller den samlade brottslighetens straffvärde. Föreskriften att straffvärdet skall vara avgörande för straffmätningen är ett uttryck för den vikt som bör läggas vid 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).

Regeringen vill för det första slå fast att avsikten inte är att tillämpningen av vållandebrotten enligt brottsbalken skall påverkas i vare sig skärpande eller mildrande riktning. I det enskilda fallet kommer det gi-

vetvis 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.

Samtidigt faller det på lagstiftaren att ange varje brottstyps abstrakta straffvärde. Huruvida ett brott enligt de nu föreslagna bestämmelserna står i proportion till ett annat brott – närmast de generella bestämmelserna om vållande i brottsbalken – måste då bedömas med utgångspunkt i de straffskalor lagstiftaren har anvisat. Vad bl.a. Hovrätten för Nedre Norrland har anfört i den delen kan därför inte regeringen se som ett reellt hinder mot att genomföra förslaget.

Hur bör de nya brotten utformas?

De föreslagna straffbestämmelserna bör, i enlighet med vad som föreslås i promemorian, 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 att de flesta människor dagligen exponeras för dess risker och att många människor varje år dödas och skadas på grund av grova regelöverträdelser som bl.a. privatbilister gör sig skyldiga till. Det skärpta straffansvaret bör därför primärt omfatta vägtrafiken. Regeringen ser i nuläget inget behov att, på sätt som *Kustbevakningen*, *Tull-Kust* och *SEKO Sjöfolk* förespråkar, överväga motsvarande bestämmelser för sjötrafiken. Dessutom saknas det sådant beredningsunderlag. Huruvida sådant underlag bör tas in får övervägas i annat lämpligt sammanhang. Eftersom spårvagnstrafiken i andra delar i trafikbrottslagen jämföras med vägtrafiken, bör dock 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. 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. Regeringen gör här samma bedömning som det görs i promemorian. Ingen remissinstans har heller ifrågasatt den bedömningen.

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 enligt regeringens mening 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 ovan syftar reformen till att det skall anläggas en skärpt syn på sådana vållandebrott där oaktsamheten består i medvetna och annars grova överträdelse 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 enligt regeringens mening användas som kvalificerande rekvisit för grovt brott. Regeringen delar alltså inte *Svensk Trafikmedicinsk förening*s uppfattning att olovlig körning, efter det att körkortsbehörigheten återkallats på grund av medicinska skäl skall utgöra ett rekvisit som kan föranleda ett vållandebrott att bedömas som grovt. 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 avser sedan den 1 januari 1995 fall av medvetet risktagande eller annan allvarlig oaktsamhet (se avsnitt 4.2). Ansvar för vårdslöshet i trafik förutsätter emellertid inte grov oaktsamhet. I de fall det är fråga om grov oaktsamhet skall ansvar för grov vårdslöshet i trafik utkrävas. Tillämpningsområdet för vårdslöshet i trafik av normalgraden innefattar gärningar där det inte framstår som 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 fordons trafik 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.

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. Även i denna fråga gör regeringen samma bedömning som den som görs i promemorian. Ingen remissinstans har heller – utom de nedan redovisade synpunkter *Kammarrätten i Stockholm* anlagt på konkurrensfrågan – invänt mot den föreslagna lagkonstruktionen i och för sig.

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 bör 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 andra 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 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 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).

Kammarrätten i Stockholm har anfört att det av systematiska skäl är tveksamt att kvalificera ett brott som grovt för att också ett annat brott har begåtts och att man i stället bör döma i konkurrens. 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. Avsikten är att detsamma skall gälla mellan de nya särskilda brotten respektive 1, 4 och 4 a §§ trafikbrottslagen. Att brotten enligt bl.a. 1 § utgör kvalificerande moment för att bedöma brottet som grovt innebär ingen skillnad i det avseendet.

Enligt *Juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet* betyder de nya formuleringarna ingen ändring i sak utan det enda syftet med förslaget är att skärpa påföljden för vållandebrotten begångna i trafiken. Regeringen delar i allt väsentligt universitetets uppfattning att den lagtekniska konstruktionen i förslaget inte syftar till någon egentlig ändring såvitt avser vilka gärningar som skall bedömas som grovt brott. Vad gäller grov vårdslöshet i trafik kommer emellertid lagstiftningen på ett tydligare sätt ange att ett vållandebrott som skett i samband med grov vårdslöshet i trafik regelmässigt skall anses som grovt. Utöver detta anser regeringen att det kan ha en viktig pedagogisk fördel att det uttryckligen anges i bestämmelsen att de allvarliga fareskapande brotten i trafikbrottslagen normalt sett föranleder att ett vållandebrott bedöms som grovt.

Sammanfattningsvis anser regeringen alltså att det som särskilda omständigheter vid bedömningen om brottet är grovt, skall beaktas om föraren i samband med brottet även har gjort sig skyldig till grov vårdslöshet i trafik, rattfylleri eller grovt rattfylleri.

Straffskalorna

Regeringen har ovan konstaterat att en strängare syn på vållandebrotten i trafiken bör få genomslag genom en revidering av straffskalan och genom att särskilda brott införs.

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 dock 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. Mot bakgrund härav anser regeringen inte att det finns skäl att föreslå någon ändring av maximistraffet.

Genom att höja straffminimum kan straffmättingspraxis ändras genom att startpunkten för straffvärdebedömningen flyttas uppåt. En sådan ändring framstår enligt den bedömning som görs i promemorian 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. Ingen remissinstans har invänt mot bedömningen att en sådan revidering av straffskalan skulle få detta genomslag. Även i denna del ansluter sig regeringen till promemorians bedömning och förslag.

Minimistraffet för grovt vållande till annans död är fängelse i sex månader. En rimlig utgångspunkt för det nya brottet bör enligt den bedömning som görs i promemorian vara fängelse i ett år. *Kammarrätten i Stockholm* anser att det ter sig ytterst tveksamt med ett års straffminimum för ett icke uppsåtligt brott. Regeringen delar dock inte kammarrättens uppfattning utan ansluter sig till promemorians förslag. Det är fråga om allvarliga och medvetna risktaganden vilka leder till svåra konsekvenser som förslaget syftar till att omfatta. Därtill kan det påpekas – vilket även framgår av utredningen och promemorian – att grovt vållande till annans död som skett i kombination med rattfylleri redan i dag föranleder straff som mestadels överstiger ett års fängelse.

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 enligt promemorian att domstolen tar utgångspunkt i gällande praxis för motsvarande gärningar – såsom de bedömts enligt brottsbalkens bestämmelser – vid tillämpningen av den skärpta straffskalan. I sak innebär det, enligt den bedömning som görs i promemorian, att en höjning av minimistraffet för vållande till annans död vid fordonstrafik till fängelse ett år även kommer att få genomslag för sådana gärningar som idag har åsatts ett straffvärde överstigande ett år. Regeringen delar denna bedömning, vilken heller inte någon remissinstans har ifrågasatt.

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 enligt promemorian även ske vad gäller oaktsamhet som leder till kroppsskada eller sjukdom. Av den anledningen bör enligt promemorian 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. *Hovrätten över Skåne och Blekinge* har anfört, mot bakgrund av att straffvärdet för olika gärningar varierar, att de föreslagna minimistraffen framstår som mindre väl avvägda och skulle – i vart fall vad gäller grovt vållande till kroppsskada eller sjukdom – komma att avvika kraftigt från rådande påföljdspraxis. Regeringen delar hovrättens bedömning att en skärpt straffskala skulle förändra rådande påföljdspraxis. Till skillnad från hovrätten anser emellertid regeringen att sex månaders fängelse utgör ett rimligt minimistraff. Det grova brottet tar sikte på samma med-

vetna och påtagliga risktaganden som vållande till annans död vid fordonstrafik. I många fall kan det vara en slump huruvida någon dödas eller skadas vid en olycka som orsakats av sådant vållande. Även de vållandebrott som inte leder till att någon avlider kan orsaka stort och långvarigt lidande hos de drabbade. Regeringen delar emellertid inte *Trafikförsäkringsföreningens* och *Sveriges försäkringsförbunds* uppfattning att vållande till kroppsskada eller sjukdom bör omfattas av samma straffskala som vållande till annans död vid fordonstrafik.

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 skärpta straffskalan.

Hovrätten över Skåne och Blekinge konstaterar vidare att straffskalorna för vållande till kroppsskada, normalgraden, och för det grova brottet enligt förslaget inte överlappar varandra. Enligt hovrätten skulle det strida mot allmänna principer att skapa straffskalor som inte överlappar utan ligger ”kant i kant” med varandra. Regeringen är medveten om denna aspekt på förslaget. För att åstadkomma en skärpning av det grova brottet förutsätts enligt regeringens bedömning en höjning av minimistraffet. En överlappning kan givetvis åstadkommas genom att straffet för brott enligt normalgraden höjs. Samtidigt anser regeringen att det saknas skäl för detta. Med beaktande av att det finns straffskalor för brott av normalgraden och grova brott som inte överlappar varandra – exempelvis vid vårdslöshet i trafik och hemfridsbrott (4 kap. 6 § brottsbalken) – stannar regeringen vid att det förslag som lämnats i promemorian är det mest lämpliga.

Vad gäller vållande till annans död föreskrivs i brottsbalken att påföljden skall bestämmas till böter om brottet är ringa. I promemorian föreslogs det inte någon särskild straffskala för ringa brott. *Stockholms tingsrätt* har anfört att brotten vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom, såväl i samband med fordonstrafik som i övriga fall, inrymmer ett brett spektrum av olika former av vårdslöshet. Även en ringa vårdslöshet utan samband med berusning kan, enligt tingsrätten, i vissa fall få allvarliga konsekvenser utan att brottets straffvärde för den sakens natur kan anses ligga på fängelsenivå.

Enligt regeringens mening bör det anläggas en skärpt syn på rattfylleri och andra grova regelöverträdelser som leder till dödsfall och personsador. I andra fall kan det vållandebrott som leder till ett dödsfall ha ett så lågt straffvärde att ett fängelsestraff överhuvudtaget inte är motiverat. Detta gäller exempelvis i situationer när oaktsamheten inte alls är allvarlig. Mot bakgrund av detta delar regeringen tingsrättens uppfattning att det i den reglering som föreslås bör finnas en särskild straffskala för ringa fall av vållande till annans död då det sker vid fordonstrafik. I den delen bör det särskilda brottet för vållande i trafiken alltså ha samma straffskala – med dagsböter – som det generella brottet i brottsbalken.

Övrigt

I promemorian föreslogs att de nya bestämmelserna införs i trafikbrottslagen. *Åklagarmyndigheten* har förespråkat att de i stället skall placeras i 3 kap. brottsbalken. *Juridiska fakulteten vid Stockholms universitet* anser att det inte skulle strida mot brottsbalkens systematik att placera

de nya bestämmelserna i balken utan att den härskande uppfattningen inom doktrinen och hos allmänheten är att den omständigheten att ett brott regleras i brottsbalken markerar allvaret hos brottet. Regeringen har förståelse för dessa synpunkter. Samtidigt finns det uppenbara pedagogiska fördelar att placera de nya bestämmelserna i trafikbrottslagen och därigenom på ett tydligt sätt anknyta dem till brotten vårdslöshet i trafik och rattfylleri. Därtill finns det ett stort antal allvarliga brott som reglerats vid sidan av brottsbalken, vilket innebär att promemorians förslag inte kan anses som avvikande eller systemfrämmande. Regeringen anser därför att förslaget i promemorian bör följas i denna del.

I 3 kap. 12 § brottsbalken finns en särskild åtalsprövningsregel. 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 åtalsprövningsregel för det föreslagna brottet vållande till kroppsskada eller sjukdom vid fordonstrafik. Även i denna del delar regeringen det ställningstagande som görs i promemorian. *Åklagarmyndigheten*, den enda remissinstans som uttalat sig i denna fråga, har tillstyrkt detta ställningstagande.

7 En sekretessbrytande regel

Regeringens förslag: Sekretess inom hälso- och sjukvården eller socialtjänsten skall inte hindra att uppgift lämnas till polismyndighet eller annan myndighet som skall ingripa mot brott, om uppgiften behövs för att förhindra ett förestående eller avbryta ett pågående brott enligt 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297), 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 20 kap. 4 eller 5 § sjölagen (1994:1009) eller 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) eller.

Utredningens förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser har antingen tillstyrkt förslaget eller lämnat det utan erinran.

Skälen för regeringens förslag: Rattfylleriutredningen har konstaterat att vissa bestämmelser om sekretess inom hälso- och sjukvården eller socialtjänsten kan medföra att uppgifter om förestående eller pågående rattfylleribrottslighet inte kan lämnas till myndigheter som skall ingripa mot brott.

När en läkare, sjuksköterska eller annan personal inom hälso- och sjukvården i en vårdssituation, exempelvis vid ett läkarbesök, uppmärksammar att en patient är påverkad av alkohol eller andra droger är det en uppgift som personalen får i tjänsten. Detsamma gäller om en socialsekreterare i kontakten med en klient uppmärksammar att denne är drogpåverkad. Uppgiften omfattas, enligt utredningens bedömning, av sekretess. Om sjukvårds- eller socialtjänstpersonalen sedan besöket avslutats t.ex. ser att patienten sätter sig i en bil med avsikt att köra den är personalen på grund av sekretess då förhindrad att meddela detta förhållande till po-

lisen. Som angetts i avsnitt 4.5.2 är den s.k. generalklausulen i 14 kap. 3 § sekretesslagen inte tillämplig i fråga om hälso- och sjukvårds- samt socialtjänstsekretessen och personalen kan därmed inte agera med stöd av den bestämmelsen.

Regeringen delar utredningens bedömning att uppgiften om att någon är berusad eller drogpåverkad får anses omfattas av hälso- och sjukvårdssekretessen om denna iakttagelse görs i en vårdssituation. Detsamma får anses gälla om en socialsekreterare gör en sådan iakttagelse vid en klientkontakt. Ingen remissinstans har heller invänt mot den bedömningen. I det lagstiftningsärende som omnämns under avsnitt 4.4 har motsvarande bedömning gjorts i fråga om att sekretess gäller beträffande iakttagelser som socialtjänstpersonal gör när de exempelvis vistas ute på stan bland ungdomar (prop. 2005/06:161 s. 87).

Frågan är om det finns tillräckliga skäl att, såsom utredningen föreslagit, införa en sekretessbrytande regel som möjliggör ett uppgiftslämnande om förestående eller pågående brott; såväl rattfylleri som grovt rattfylleri och motsvarande bestämmelser i sjölagen (1994:1090), lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg (1990:1157), järnvägslagen (2004:519) och luftfartslagen (1957:297).

Sekretessen kan förhindra personalen i dessa situationer att möjliggöra för de brottsbekämpande myndigheterna att avvärja ett förestående eller avbryta ett pågående rattfylleribrott, sjöfylleribrott eller motsvarande brott enligt andra specialförfattningar genom att relevanta uppgifter inte kan lämnas. Att inte kunna ge de myndigheterna sådana möjligheter måste ur ett brottsbekämpande och trafiksäkerhetsperspektiv uppfattas som otillfredsställande. Detta förhållande måste dock vägas mot den enskildes intresse av sekretess och skydd för integriteten.

Sekretess gäller som huvudregel även mellan myndigheter. Lagstiftningsåtgärder såvitt avser sjukvårds- eller socialtjänstpersonalens möjligheter att lämna uppgifter vid misstanke om brott har hittills främst tagit sikte på fall då patienten kan misstänkas ha blivit utsatt för något brott. För närvarande, fram till den 1 oktober 2006, gäller som huvudregel att uppgift som angår misstanke om brott bara får lämnas ut utan hinder av sekretess om det för brottet är föreskrivet minst två års fängelse. Som anförts i avsnitt 4.5.2 kommer regleringen att ändras till att som huvudregel gälla brott för vilket är föreskrivet fängelse i minst ett år.

Regeringen anförde i det sistnämnda lagstiftningsärendet att övervägande skäl talade för att uppgifter om bl.a. brott som grov misshandel bör få lämnas till de brottsutredande myndigheterna utan hinder av sekretess, varför tvåårsregeln borde ändras till en ettårsregel. I många andra fall, exempelvis misshandel av normalgraden, bör enligt regeringens och riksdagens ställningstagande fortfarande de motstående intressena väga över; risken för att den enskilde underlåter att söka vård påkallar att denne själv bör få bestämma om sjukvårdspersonalen skall få lämna ut uppgifter som omfattas av sekretess (prop. 2005/06:161 s. 77 f).

Denna aspekt på hälso- och sjukvårdssekretessen eller socialtjänstsekretessen har alls inte samma tyngd när det gäller uppgifter om ett förestående eller pågående rattfylleribrott. Om en ny regel inskränker sig till förestående eller pågående rattfylleribrott föreligger inte något motsvarande hinder. Det enda den alkohol- eller drogpåverkade personen behöver undvika är att framföra exempelvis ett fordon efter besöket.

Trots att skälen för sekretess inte väger tungt utifrån denna aspekt måste det givetvis finnas starka skäl för att införa en sekretessbrytande regel. Rattfylleri och grovt rattfylleri är brott av den karaktären att såväl gärningsmannen som andra personer utsätts för påtagliga risker. Redan vid alkoholhalter som föranleder ansvar för ett rattfylleribrott av normalgraden kan uppmärksamheten och reaktionsförmågan vara väsentligt nedsatt. Utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv framstår det därför som angeläget att sekretesslagstiftningen inte skall hindra någon att lämna uppgift av betydelse för att förhindra eller avbryta ett sådant brott, oavsett att det i vissa fall kan röra sig om ett brott som straffvärdemässigt ligger på bötesnivå. Att avgränsa bestämmelsen till grova brott som kan antas föranleda fängelse skulle därtill knappast vara görligt, eftersom det i det enskilda fallet inte är möjligt att bedöma huruvida det förestående eller pågående brottet kommer att bedömas som grovt. Därtill kan nämnas att den tidigare omnämnda generalklausulen i 14 kap. 3 § sekretesslagen, som ju inte gäller hälso- och sjukvårdssekretessen eller socialtjänstsekretessen, möjliggör uppgiftslämnande även för brott på bötesnivå (se prop. 1983/84:142 s. 32).

Utredningens förslag har fått ett brett stöd av samtliga remissinstanser, bl.a. sådana som företräder personal inom sjukvård och socialtjänst. *Akademikerförbundet SSR*, *Yrkesförbundet för ekonomer, samhällsvetare, personalvetare, beteendevetare och socionomer*, har anfört att den nuvarande utformningen av 14 kap. 2 § sekretesslagen kan utgöra ett hinder för en framgångsrik behandling. Behandlaren kan idag inte vara tydlig i förhållande till klienten eftersom han eller hon är bunden av sekretesslagen om en berusad klient med behandlarens vetskap kör sin bil från behandlingstillfället. Det är enligt förbundet en fråga om trovärdighet, legitimitet och tydlighet både i förhållande till klienten och till övriga medborgare i samhället. *Vårdförbundet* har anfört att det är otillfredsställande att vårdpersonal idag tvingas bryta mot sekretesslagen i de situationer då de polisanmäler förestående eller pågående rattfylleribrott. Även *Sveriges läkarförbund* anser att det är positivt att sjukvårdspersonal i de aktuella situationerna ges möjlighet att förhindra trafikolyckor och även bidra till att förare inte kör i påverkat tillstånd.

En sekretessbrytande bestämmelse som tar sikte på uppgifter som erhålls inom den ordinarie verksamheten bör i första hand syfta till att öka trafiksäkerheten. Som utredningen föreslagit bör den sekretessbrytande regeln bara avse sådana uppgifter som behövs för att förhindra ett förestående eller avbryta ett pågående rattfylleribrott eller motsvarande brott enligt andra specialförfattningar, exempelvis sjölagen. En sekretessbrytande regel bör alltså inte gälla fullbordade brott, exempelvis att patienten fört fordonet till vårdcentralen och läkaren i vårdsituationen upptäcker att denne är berusad. I sådana situationer har läkaren, eller annan personal som omfattas av sekretessen, i stället möjlighet att förhindra en fortsatt färd genom att påpeka för patienten sin rätt att anmäla till polisen om färden fortsätter efter läkarbesöket. Som *Sveriges läkarförbund* har påpekat innebär inte förslaget någon plikt för personalen att anmäla brott utan bara att sekretesslagstiftningen inte utgör något hinder mot att göra det.

Sammantaget anser regeringen att övervägande skäl talar för att en sekretessbrytande regel bör införas på det sätt utredningen har föreslagit.

Regeringen föreslår således att personal inom hälso- och sjukvården samt inom socialtjänsten skall ges möjlighet att lämna uppgift till polismyndighet eller annan myndighet som har att ingripa mot brottet, för att förhindra att någon gör sig skyldig till trafiknykterhetsbrott eller avbryta ett pågående brott.

Under vissa förhållanden bör en sekretessbrytande regel åtföljas av en ändring av bestämmelsen om frågeförbud i 36 kap. 5 § fjärde stycket 1 rättegångsbalken. De uppgifter som här avses kan dock inte anses omfattas av frågeförbudet, eftersom det förbudet gäller uppgifter som någon anförtrotts eller i samband med ett förtroende fått kännedom om. Utredningen har gjort motsvarande bedömning av denna fråga, vilken heller inte någon remissinstans har ifrågasatt.

8 Utökade möjligheter att utreda rattfylleribrott

Regeringens förslag: Blodprov skall få tas på den förare som varit inblandad i en trafikolycka och som på grund av det inte kan lämna alkoholutandningsprov eller genomgå en ögonundersökning även om det inte finns förutsättningar enligt bestämmelserna i 28 kap. 12 § rättegångsbalken om kroppsbesiktning.

Utredningens förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna: Den övervägande majoriteten av remissinstanserna, däribland *Kammarrätten i Stockholm*, *Åklagarmyndigheten*, *Rikspolisstyrelsen*, *Rättsmedicinalverket*, *Vägverket* och *Sveriges läkarförbund* har antingen tillstyrkt förslaget eller lämnat det utan erinran. Enligt *Advokatsamfundet* borde möjligheten att ta blodprov inskränkas till den som kan antas vara förare. *Vårdförbundet* anser att det inte framgår av utredningens förslag om möjligheterna till blodprovstagning skall vara begränsade till den som framfört fordonet eller om det även skall kunna omfatta passagerare och gångtrafikanter. *Länsrätten i Örebro* finner att det är viktigt att det går att kontrollera alkoholhalten även på den som förts till sjukhus. Om det skall ske i enlighet med utredningens förslag eller på annat sätt spelar enligt länsrätten mindre roll. *Justitiekanslern* ställer sig tveksam av integritetsskäl, eftersom blodprov enligt förslaget skall kunna tas i bevisyfte utan att någon som helst misstankegrad föreligger. Även *Socialstyrelsen* anser att möjligheten att begära blodprov skall grundas på någon grad av misstanke om brott. Av samma skäl avstyrker *Svensk trafikmedicinsk förening* förslaget. *Vårdförbundet* anser att de skäl utredningen har anfört för en så integritetskränkande åtgärd som blodprov utan misstanke om brott inte är tillräckligt utredda och att det inte går att ta ställning till den föreliggande utredningen.

Skälen för regeringens förslag: Ett viktigt led i arbetet med att bekämpa trafiknykterhetsbrottsligheten är polisens möjligheter att ta alkoholutandningsprov och utföra ögonundersökningar.

Då en trafikolycka inträffat kan det uppkomma hinder mot att ta sällningsprov eller utföra ögonundersökning. Det kan exempelvis vara så att en förare är medvetslös eller svårt skadad eller att polisen kommer till platsen först sedan föraren förts till sjukhus.

I vissa fall kan omständigheterna kring olyckan och övriga iakttagelser innebära att det föreligger skälig misstanke om rattfylleri eller drograttfylleri. Förutsättningar för kroppsbesiktning enligt bl.a. 28 kap. 12 och 13 §§ rättegångsbalken kan då vara uppfyllda. I sådana fall har polisen möjlighet att begära att läkare eller legitimerad sjuksköterska på det sjukhus föraren befinner sig på, i enlighet med 28 kap. 13 § tredje stycket rättegångsbalken, tar ett blodprov som sedan kan användas som bevis i utredningen och brottmålet.

Enligt 2 kap. 11 § lagen (1998:531) om yrkesverksamhet på hälso- och sjukvårdens område är hälso- och sjukvårdspersonal skyldig att lämna ut uppgift som gäller huruvida någon vistas på en sjukvårdsinrättning om uppgiften i ett särskilt fall begärs av bl.a. åklagarmyndighet eller polismyndighet. Om polisen efterfrågar huruvida en person som varit inblandad i en viss trafikolycka finns på sjukhuset torde det vara ett fall som omfattas av upplysningsskyldigheten.

I andra fall kan förutsättningar för ett blodprov saknas, eftersom omständigheterna i samband med trafikolyckan inte ger stöd för att det föreligger skälig misstanke om rattfylleri eller drograttfylleri. De blodprov som eventuellt tas inom sjukvården med anledning av att en trafikskadad förare vårdas på sjukhus skulle i sådana fall kunna utgöra bevis för att föraren haft en otillåten alkoholhalt eller narkotika i blodet vid framförande av fordonet och därigenom gjort sig skyldig till brott. Provresultatet omfattas emellertid av sekretess enligt 7 kap. 1 c § sekretesslagen (enligt den lydelse som träder i kraft den 1 oktober 2006) och något undantag från sekretessen finns inte (14 kap. 2 § femte stycket sekretesslagen).

En möjlighet skulle kunna vara att införa en ny sekretessbrytande regel som tar sikte på sjukvårdspersonalens möjligheter att lämna uppgifter om en patients blodprov vid misstanke om rattfylleri. Till skillnad från vad som föreslås i föregående avsnitt är det då fråga om avslutade brott, varvid syftet med den sekretessbrytande regeln enbart skulle vara att underlätta utredning och lagföring.

Intresset av sekretess för att skydda personliga förhållanden måste i dessa fall ställas mot intresset av att utreda brott. I kampen mot alkohol och droger i trafiken är det givetvis viktigt att polisen har goda möjligheter att utreda brott. Det är inte ovanligt att förare, som är inblandade i trafikolyckor där personer skadas eller dödas, är påverkade av alkohol eller droger. Att polisen i samband med en trafikolycka vill undersöka inblandade förares nykterhetstillstånd framstår därför som högst rimligt. Med en sekretessbrytande regel i sekretesslagen skulle det emellertid endast vara möjligt att erhålla uppgift om en eventuell alkohol- eller drogpåverkan i de fall där blodprov verkligen tagits, sparats och är tillgängliga för att använda i brottsutredande syfte. Blodprov tas normalt endast om det är medicinskt motiverat, vilket innebär att alla förare som skadas inte undantagslöst blir föremål för blodprovstagning.

För det fall föraren inte hade förts till sjukhus hade det i de flesta situationer varit rutin för polisen att redan på olycksplatsen kontrollera eventuell påverkan av alkohol eller narkotika. En mer framkomlig väg kan därför vara att, som utredningen föreslår, bygga ut de befintliga reglerna om möjlighet till blodprovstagning utan skälig misstanke i lagen om alkoholutandningsprov samt lagen om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken.

Alkoholutandningsprov och ögonundersökning bygger på att personen medverkar frivilligt. Det föreskrivs därför att blodprov får tas på den som vägrar att lämna alkoholutandningsprov eller genomgå en ögonundersökning även om det inte finns förutsättningar för det enligt 28 kap. 12 § rättegångsbalken, dvs. även om skäligen misstanke om brott inte föreligger. Som utredningen föreslagit skulle motsvarande kunna gälla den som på grund av en trafikolycka inte har *möjlighet* att lämna ett sållningsprov eller genomgå en ögonundersökning. En sådan lösning skulle innebära att polisen kan få de efterfrågade uppgifterna utan att sekretessen behöver brytas för uppgifter som inhämtats i den kliniska verksamheten. Utifrån såväl brottsförebyggande och praktiska som principiella aspekter har utredningens förslag enligt regeringens mening uppenbara fördelar.

Den övervägande majoriteten av remissinstanserna har tillstyrkt utredningens förslag, även om några remissinstanser avstyrkt eller ställt sig tveksamma. *Vårdförbundet* har därtill ifrågasatt om blodprov skall kunna tas på alla som har varit inblandade i en trafikolycka och enligt *Sveriges advokatsamfund* borde möjligheterna till blodprovstagning inskränkas till den som kan antas ha varit förare av fordonet.

Regeringen delar remissinstansernas uppfattning att det skulle resa betänkligheter att blodprov skulle kunna tas på alla som varit inblandade i en trafikolycka utan att det föreligger misstanke om brott. Avsikten med utredningens förslag torde emellertid ha varit att denna möjlighet endast skall ta sikte på föraren. Den bestämmelse som idag finns i 3 § lagen om alkoholutandningsprov, vilken möjliggör blodprovstagning på den som vägrar att lämna ett alkoholutandningsprov, kan bara avse den personkategori på vilken sållningsprov kan tas enligt 2 §: *förare* av motordrivet fordon samt av maskindrivet spårfordon. För andra personkategorier förutsätts enligt 1 § att det föreligger skäligen misstanke för att ett alkoholutandningsprov (i form av ett bevisprov) skall kunna tas. Regeln om blodprov utan skäligen misstanke i 3 § saknar därför relevans för andra än förare av motordrivet fordon samt av maskindrivet spårfordon. Utredningens förslag torde, redan som det är utformat, omfatta samma personkrets som den befintliga bestämmelsen i 3 §. Med anledning av de synpunkter som *Sveriges Advokatsamfund* och *Vårdförbundet* lämnat kan det emellertid finnas skäl att förtydliga bestämmelsen i detta hänseende.

Bestämmelsen i 5 § lagen om ögonundersökning, som möjliggör blodprovstagning på den som vägrar att medverka vid en ögonundersökning, tar sikte på den personkrets som skall genomgå en ögonundersökning. Enligt 2 § får ögonundersökning göras på förare av motordrivet fordon samt av maskindrivet spårfordon. Inte heller i denna del torde utredningens förslag omfatta andra än förare av fordonet. På samma sätt som i lagen om alkoholutandningsprov kan det emellertid finnas anledning att tydliggöra detta förhållande.

Med detta som utgångspunkt – dvs. att förslaget bara omfattar *förare* som varit inblandade i en trafikolycka – finns det därefter anledning att överväga lämpligheten av förslaget och de invändningar som gjorts från vissa remissinstanser mot att blodprov skall kunna tas utan misstanke om brott.

Utredningens förslag innebär en utvidgning av möjligheterna till kroppsbesiktning i form av blodprovstagning. Enligt 2 kap. 6 § regeringsformen är varje medborgare gentemot det allmänna skyddad mot

påtvingat kroppsligt ingrepp – exempelvis kroppsbesiktning. Enligt 12 § första stycket får rättigheten i 6 § begränsas genom lag. Av paragrafens andra stycket framgår att begränsningen får göras endast för att tillgodose ändamål som är godtagbara i ett demokratiskt samhälle samt att begränsningarna aldrig får gå utöver vad som är nödvändigt med hänsyn till det ändamål som föranlett dem. Därutöver krävs att det finns ett påtagligt behov av att använda just det tvångsmedlet, att en mindre ingripande åtgärd inte är tillräcklig samt att tvångsåtgärden står i rimlig proportion till vad som står att vinna med åtgärden.

Det måste på det hela taget anses som något av en slump huruvida en förare efter en trafikolycka är i stånd att utföra ett alkoholutandningsprov respektive ögonundersökning eller inte. Det framstår därför, i ljuset av att alkohol eller andra droger ofta utgör en faktor i trafikolyckor, som olyckligt att inte frågan om rattfylleri alltid kan utredas. Att ge polisen tillgång till sådana blodprov som tagits för medicinska syften skulle heller inte säkerställa att alla rattfylleribrott som föranlett trafikolyckor verkligen kan utredas. Utredningens förslag framstår i stället som det sätt på vilket utredningsmöjligheterna på bästa sätt kan förbättras.

Redan idag kan blodprov tas utan någon misstanke om brott i de fall då föraren vägrar att göra ett sållningsprov. Blodprov kan också tas på den som vägrar att genomföra en ögonundersökning – trots att misstankegraden inte har kommit upp till skäligen misstanke. Den utökning av möjligheterna som utredningen föreslår tar sikte på personer som inte vägrar men däremot inte har möjlighet att genomföra sådana prov. Det framstår därför inte som någon principiell nyordning. Det går givetvis inte att hävda att varje förare som är inblandad i en trafikolycka kan anses misstänkt för ett rattfylleribrott. Samtidigt är det känt att ett stort antal av sådana förare är påverkade. Exempelvis visar Vägverkets djupstudier av dödsolyckor i södra Sverige att ungefär var fjärde olycka under åren 1999 – 2003 var alkohol- eller drogrelaterad. I ljuset av detta kan det knappast sägas vara alltför stort ingrepp i den personliga integriteten att den som framfört ett fordon och varit inblandad i en trafikolycka får tåla att blodprov tas på denne i brottsutredande syfte.

Att upptäcktsrisken och andelen uppklarade brott ökar är väsentligt för att brottsligheten skall kunna minska. Som anförts i avsnitt 5 utgör rattfylleriet en av de största hindren mot att radikalt kunna minska antalet skadade och dödade i trafiken på det sätt som den av riksdagen antagna s.k. nollvisionen förutsätter. Som också har utvecklats i avsnitt 5 finns det oroväckande tecken på att rattfylleriet har ökat under senare år.

Vid en samlad bedömning finner regeringen att det förhållandet att en förare på grund av en trafikolycka har förts till sjukhus inte bör utgöra hinder mot att eventuell alkohol- eller drogpåverkan skall kunna kontrolleras. Utökade möjligheter till kroppsbesiktning i form av blodprov, utan skäligen misstanke, måste enligt regeringens mening anses stå i rimlig proportion till vad som står att vinna med åtgärden. Det innebär att 2 kap. 12 § regeringsformen lämnar utrymme för regler om sådan provtagning i de nu aktuella situationerna

Att blodprov skall tas i bevissäkrande syfte på någon som kanske är allvarligt skadad efter en trafikolycka rymmer aspekter utifrån medicinska utgångspunkter. I det enskilda fallet måste givetvis polis i samråd med sjukvårdspersonalen bestämma formerna för sådana prov.

Eftersom det redan idag är möjligt för polisen att begära att blodprov tas av en skadad förare då det föreligger skälig misstanke om brott är det inte några nya frågor för vare sig rättsvårdande myndigheter eller sjukvården att hantera.

En reglering som den föreslagna hindrar inte heller den som utfört blodprovstagning att vittna vid domstol då omständigheterna vid blodprovstagningen inte omfattas av undantaget från vittnesplikten. Någon ändring i 36 kap. 5 § rättegångsbalken är därför inte påkallad.

Mot bakgrund av det anförda föreslår sålunda regeringen att det föreskrivs i lagen om alkoholutandningsprov och i lagen om ögonundersökning vid vissa brott i trafiken att blodprov får tas även om förutsättningar inte föreligger härför enligt 28 kap. 12 § rättegångsbalken, beträffande förare som varit inblandad i en trafikolycka och som på grund härav inte kan lämna alkoholutandningsprov eller genomgå en ögonundersökning.

9 Ändring i sekretesslagen

Regeringens förslag: Den sekretessbrytande bestämmelse som möjliggör lämnande av uppgifter från socialtjänsten till åklagarmyndighet eller polismyndighet avseende otillåten överlåtelse av narkotika, alkohol och dopningsmedel till den som inte fyllt 18 år har av förbiseende även kommit att omfatta familjerådgivningssekretessen. Lagtexten bör ändras så att den sistnämnda sekretessen inte bryts.

Skälen för regeringens förslag: I propositionen Sekretessfrågor - Skyddade adresser m.m. föreslog regeringen att en ny sekretessbrytande bestämmelse skulle införas i sekretesslagen (1980:100) av innebörd att socialtjänstsekretessen, som regleras i 7 kap. 4 § sekretesslagen, inte skall hindra att uppgift som angår misstanke om

- överlåtelse av narkotika i strid med narkotikastrafflagen (1968:64),
 - överlåtelse av dopningsmedel i strid med lagen (1991:1969) om förbud mot vissa dopningsmedel,
 - icke ringa fall av olovlig försäljning eller anskaffning av alkoholdrycker enligt alkohollagen (1994:1738),
- till den som inte fyllt 18 år, lämnas till åklagarmyndighet eller polismyndighet.

Under behandlingen av det kommittéförslag som låg till grund för regeringens förslag hade Riksdagens ombudsmän (JO) påpekat att någon egentlig analys av behovet av undantaget från familjerådgivningssekretessen, som regleras i 7 kap. 4 § andra stycket sekretesslagen, inte hade gjorts. JO tillstyrkte därför inte kommittéförslaget i den delen. Regeringen bedömde att uppgifter om överlåtelse av narkotika, alkohol eller dopningsmedel till underåriga knappast kunde vara så frekvent förekommande inom familjerådgivningen att det fanns skäl att låta den föreslagna sekretessbrytande bestämmelse omfatta även den sekretessen. Regeringen ansåg således att kommitténs förslag inte borde genomföras i den delen (prop. 2005/06:161 s. 92). Av misstag kom dock propositionens lagtextförslag att innebära att den sekretessbrytande bestämmelsen, som placerats i 14 kap. 2 § sjunde stycket sekretesslagen, ändock omfat-

tade familjerådgivningssekretessen, se prop. 2005/06:161 s. 14. Detta förbiseende uppmärksammades inte under riksdagsbehandlingen och lagförslaget kom därför att antas oförändrat (bet. 2005/06:KU35, rskr.2005/06:336). Förbiseendet har nu kommit till regeringens kännedom. Regeringen anser att lagtexten bör ändras till den lydelse som varit avsedd. För att lydelsen skall bli den avsedda bör hänvisningen i den nya sekretessbrytande bestämmelsen till 7 kap. 4 § andra stycket strykas. I konsekvens med vad som föreskrivs i 14 kap. 2 § sista stycket sekretesslagen bör hänvisningen till 7 kap. 4 § i stället preciseras till 7 kap. 4 § första och tredje styckena.

10 Kostnader och ikrafträdande

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. Förslaget innebär emellertid inte någon nykriminalisering i den meningen att fler gärningar kommer att omfattas av straffansvar. Rattfylleriutredningens praxisgenomgång visar därtill att omfånget av den aktuella brottsligheten årligen ligger på en jämförelsevis låg nivå. Merkostnaden bedöms därför 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.

Förslaget om en sekretessbrytande regel för personal inom hälso- och sjukvården samt socialtjänsten med innebörden att dessa har möjlighet att lämna uppgifter om ett förestående eller pågående rattfylleri medför knappast annat än marginella kostnader för polis och åklagare.

Regeringen föreslår att polisen ges en möjlighet att begära att blodprov tas på den förare som varit med vid en trafikolycka och på grund därav inte kan lämna alkoholutandningsprov även om skälig misstanke om brott inte föreligger. Möjligheten kommer att medföra att polisen begär ytterligare blodprov hos sjukvården. Ökningen blir sannolikt dock endast marginell. Likaså kan man förutspå en marginell ökning av andelen ärenden hos Rättsmedicinalverket dit proven skickas för analys.

Sammanfattningsvis skall eventuella kostnadsökningar finansieras inom befintliga anslagsramar.

Lagändringarna bör träda i kraft den 1 april 2007.

Några särskilda övergångsbestämmelser behövs inte, se 5 och 7 §§ lagen (1964:163) om införande av brottsbalken.

11 Författningskommentar

11.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

6 §

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

Enligt *första stycket* skall den som av oaktsamhet vid framförande av motordrivet fordon eller spårvagn orsakar någon annans död dömas för vållande till annans död vid fordonstrafik till fängelse i högst två år. Om brottet är ringa döms till böter. Den särskilda ansvarsbestämmelsen omfattar den som för motordrivet fordon eller spårvagn. De allmänna ansvarsförutsättningarna enligt första stycket överensstämmer med vad som gäller för vållande till annans död enligt 3 kap. 7 § brottsbalken och skall tillämpas på motsvarande sätt. Bedömningen av vad som utgör oaktsamhet sammanfaller alltså vad som tidigare gällt enligt brottsbalkens bestämmelse om vållande till annans död. Oaktsamheten skall emellertid avse själva förandet av fordonet för att den särskilda bestämmelsen i trafikbrottslagen skall bli tillämplig. Vad som utgör ringa brott skall även det bedömas på samma sätt som enligt 3 kap. 7 § brottsbalken.

Enligt 1 § lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands gäller trafikbrottslagen även i fråga om gärning som begåtts utanför Sveriges territorium. 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 förutsättningarna och straffskalan för 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. Vad som utgör ett grovt brott skall avgöras utifrån en helhetsbedömning. De angivna omständigheterna utgör sålunda exempel. De kvalificerande omständigheterna anknyter till de viktigaste bestämmelserna i trafikbrottslagen som föreskriver straffansvar vid bristande aktsamhet. De kan därför antas få stor betydelse vid bedömningen av huruvida ett brott är att anse som grovt.

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) 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 4.1).

Rekvisitet skall därför ges motsvarande tillämpning som brottsbalkens bestämmelse i den delen. För att påverkan av alkohol eller något annat medel skall kunna beaktas 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 vållandebrottet.

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 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 föreligger skall detta givetvis ges genomslag vid bedömningen av straffvärdet.

Bestämmelsen har företräde framför 3 kap. 7 § brottsbalken. Domstolen skall alltså i en konkurrenssituation endast döma till 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 brotten 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 av oaktsamhet vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn 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. De allmänna ansvarsförutsättningarna enligt första stycket överensstämmer med vad som gäller för vållande till kroppsskada eller sjukdom enligt 3 kap. 8 § brottsbalken och skall tillämpas på motsvarande sätt. Bedömningen av vad som utgör oaktsamhet motsvarar alltså vad som tidigare gällt när motsvarande förfarande bedömts enligt brottsbalkens bestämmelse om vållande till annans död. Oaktsamheten skall emellertid avse själva förandet av fordonet för att den särskilda bestämmelsen i trafikbrottslagen skall bli tillämplig. Bedömningen av vad som utgör skada eller sjukdom skall också motsvara vad som gäller enligt brottsbalken.

Enligt 1 § lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands gäller trafikbrottslagen även i fråga om gärning som begåtts utomlands. Vållande till kroppsskada eller sjukdom 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 förutsättningarna och straffskalan för 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. Domstolen skall alltså i en konkurrenssituation endast döma till 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.

11.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov

3 §

Ändringarna behandlas i avsnitt 8.

Paragrafen har omarbetats redaktionellt. Bestämmelsen i *första punkten* motsvarar vad som redan gäller enligt 3 § och omarbetningen är inte avsedd att utgöra någon ändring i sak. Det förtydligas enligt den nya lydelsen att bestämmelsen omfattar samma personkrets som det enligt 2 § är möjligt att ta s.k. sållningsprov på, dvs. förare av motordrivet fordon samt förare av maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg, dock inte förare av motordrivet fordon som är avsett att föras av gående.

Den nya *andra punkten* utgör en ändring i sak. Enligt denna bestämmelse ges polisen möjlighet att begära att ett blodprov tas utan att förutsättningar enligt 28 kap. 12 § rättegångsbalken föreligger (skälig misstanke om brott på vilket fängelse kan följa), på den som varit inblandad i en trafikolycka och på grund av detta inte kan lämna alkoholutandningsprov. Möjligheterna att ta blodprov är begränsade till de personer som anges i 2 § och på vilka sållningsprov kan tas. De rättssäkerhetsgarantier som föreskrivs i 28 kap. rättegångsbalken angående tagande av blodprov måste också efterlevas.

Med trafikolycka avses olycka till lands såväl som på järnväg, tunnelbana eller spårväg. Trafikolycka, enligt denna bestämmelse skall anses ha inträffat vid kollisioner, avkörningar och liknande mer allvarliga incidenter. Föraren som varit inblandad i trafikolyckan skall på grund av olyckan inte ha möjlighet att lämna ett alkoholutandningsprov. För bestämmelsens tillämpning förutsätts för det första att föraren på något sätt blivit skadad eller chockad till följd av den olycka han eller hon varit inblandad i. För det andra förutsätts att föraren – på grund av de fysiska eller psykiska skador som orsakats av trafikolyckan – är ur stånd att genomföra ett alkoholutandningsprov.

11.3 Förslaget till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100)

14 kap.

2 §

Ändringen i *sjunde stycket* utgör en rättelse av ett tidigare förbiseende. Ändringen behandlas i avsnitt 9.

Nionde stycket är nytt. Ändringen behandlas i avsnitt 7. Nuvarande nionde stycke bildar utan någon ändring ett nytt *tionde stycke*.

I det nya *nionde stycket* föreslås nya sekretessbrytande regler för uppgifter som omfattas av hälso- och sjukvårdssekretessen eller socialtjänstsekretessen. Enligt den nya bestämmelsen skall sekretess inte hindra att uppgift lämnas till polismyndighet eller annan myndighet som skall ingripa mot brott, om uppgiften behövs för att förhindra vissa förestående eller avbryta vissa pågående brott. Den sekretessbrytande bestämmelsen tar sikte på rattfylleri och grovt rattfylleri enligt 4 respektive 4 a § trafikbrottslagen, sjöfylleri och grovt sjöfylleri enligt 20 kap. 4 respektive 5 §

sjölagen samt motsvarande bestämmelser om framförande av fordon med en otillåten promillehalt alkohol eller under drogpåverkan i 30 § lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen och 13 kap. 1 § luftfartslagen.

Uppgifter får lämnas utan hinder av sekretess om det behövs för att förhindra ett förestående eller avbryta ett pågående brott. Personalen inom dessa verksamheter ges genom den föreslagna bestämmelsen alltså en möjlighet att meddela polisen eller annan som har att ingripa mot brottet om de misstänker att en alkohol- eller drogpåverkad person är på väg att göra sig skyldig till ett trafiknykterhetsbrott eller redan påbörjat brottet. Bestämmelsen gäller dock inte vid avslutade brott, exempelvis då sjukvårdspersonal misstänker att patienten framfört ett fordon i alkoholpåverkat tillstånd till kliniken.

Utöver polismyndighet kan det komma i fråga att meddela Kustbevakningen som i vissa fall har att ingripa mot sjöfylleri enligt lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning.

11.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken

5 §

Ändringarna behandlas i avsnitt 8.

Paragrafen har omarbetats redaktionellt. Bestämmelsen i *första punkten* motsvarar vad som redan gäller enligt 5 § och omarbetningen är inte avsedd att utgöra någon ändring i sak. Det förtydligas enligt den nya lydelsen att bestämmelsen omfattar samma personkrets som det enligt 2 § är möjligt att genomföra ögonundersökningar på, dvs. förare av motor drivet fordon samt förare av maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg, om det kan misstänkas att föraren gjort sig skyldig till rattfylleri eller något annat av de brott som anges i 2 §.

Den nya *andra punkten* utgör en ändring i sak. Enligt denna bestämmelse ges polisen möjlighet att begära att ett blodprov tas, utan att förutsättningar enligt 28 kap. 12 § rättegångsbalken föreligger (skäligen misstanke om brott på vilket fängelse kan följa), på den som varit inblandad i en trafikolycka och på grund av detta inte kan genomgå en ögonundersökning. Möjligheterna att ta blodprov är begränsade till samma personkrets som anges i 2 §; förare av ett motordrivet fordon samt förare av ett maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg. I likhet med vad som föreskrivs i den nya lydelsen av 3 § lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov krävs det ingen misstanke om brott. De rättssäkerhetsgarantier som föreskrivs i 28 kap. rättegångsbalken angående tagande av blodprov måste emellertid efterlevas.

Vad gäller begreppet trafikolycka hänvisas till kommentaren till ändringen i lagen om alkoholutandningsprov (avsnitt 11.2).

Sammanfattning av betänkandet Rattfylleri och sjöfylleri (SOU 2006:12)

Vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom

De lagändringar som genomfördes beträffande vållande till annans död och vållande till kroppsskada i kombination med trafiknykterhetsbrott år 1994 har fått genomslag i rättstillämpningen. Vållande till annans död eller vållande till kroppsskada eller sjukdom i kombination med rattfylleribrott bedöms numera i de allra flesta fall som grovt brott och påföljderna har skärpts väsentligt i förhållande till vad som gällde tidigare.

För grovt vållande till annans död och grovt rattfylleri i brottskonkurrens uppgår straffmaximum i dag till åtta års fängelse. Nuvarande straffskalor – där maximistraffet för grovt vållande till annans död möter minimistraffet för dråp – är utformade på ett ändamålsenligt sätt och det saknas anledning att ytterligare höja straffet. Inte heller bör minimistraffet höjas.

För grovt vållande till kroppsskada eller sjukdom och grovt rattfylleri i brottskonkurrens uppgår straffmaximum i dag till sex års fängelse. Straffskalan står i rimlig relation till straffskalan för grovt vållande till annans död samt även till straffskalorna för misshandel respektive grov misshandel. Inte heller här finns det någon anledning att förändra straffskalan.

Sekretessfrågor

Ett alkoholutandningsprov eller ett blodprov utgör i de flesta fall en förutsättning för att kunna styrka ett trafiknykterhetsbrott. För att polisen skall kunna ta ett alkoholutandningsprov eller ett blodprov i bevissyfte krävs att skälig misstanke om brott föreligger. Skälig misstanke om rattfylleri konstateras i de allra flesta fall efter sållningsprov eller ögonundersökning. Det finns emellertid situationer då det inte är möjligt för polisen att genomföra sållningsprov eller ögonundersökning för att konstatera att skälig misstanke om rattfylleri föreligger. Det gäller till exempel när en förare skadats i samband med en trafikolycka på ett sådant sätt att han eller hon inte kan medverka vid ett sållningsprov eller en ögonundersökning eller i de fall föraren redan förts till sjukhus när polis anländer till en olycksplats.

De blodprov som eventuellt tas inom sjukvården med anledning av att en trafikskadad förare vårdas, skulle i dessa fall kunna utgöra bevis för att föraren haft en otillåten alkoholhalt eller narkotika i blodet vid framförande av fordonet och därigenom gjort sig skyldig till rattfylleri. Enligt de regler som gäller i dag hindrar hälso- och sjukvårdssekretessen att uppgifter om en förares blodprov lämnas ut till polis- eller åklagarmyndighet. Att bryta sekretessen i dessa fall måste emellertid, med beaktande av brottens relativt sett låga straffvärde, anses tveksamt.

För att göra det möjligt för polisen att få uppgift om eventuell alkoholpåverkan även hos den förare som redan tagits till sjukhus föreslår utredningen i stället att det i nu nämnda situationer skall vara möjligt för polisen att begära att blodprov tas på den som varit inblandad i en trafik-

olycka även om skälig misstanke om brott inte föreligger. En sådan lösning skulle innebära att polisen får de efterfrågade uppgifterna utan att sekretessen bryts. Lösningen är också en bättre lösning än en sekretessbrytande regel på det sättet att polis och åklagare här alltid har möjlighet att begära att ett blodprov tas. Med en sekretessbrytande regel skulle det vara möjligt att erhålla uppgift om en eventuell alkohol- och drogkoncentration endast i de fall där blodprov verkligen tagits.

En annan fråga är hälso- och sjukvårdspersonalens samt socialtjänstpersonalens möjligheter att avvärja pågående eller förestående trafiknykterhetsbrott. Frågan för utredningen har varit om personal inom hälso- och sjukvården eller inom socialtjänsten som i arbetet uppmärksammar att en person är berusad och att samma person avser att sätta sig i en bil och köra skall ges möjlighet att kontakta polisen.

Att inte kunna avvärja ett förestående eller pågående trafiknykterhetsbrott genom att kontakta polisen måste uppfattas som stötande, vilket förhållande dock måste vägas mot den enskildes intresse av integritet och sekretess.

När det gäller personal inom hälso- och sjukvården anser utredningen, med beaktande av den anmälningsplikt som läkare redan har i fråga om personer med alkoholmissbruk och då de situationer som nu är i fråga i första hand syftar till att skydda den enskildes samt andra människors liv, att personal inom hälso- och sjukvården skall ha möjlighet att kontakta polis för att avvärja ett förestående eller pågående trafiknykterhetsbrott. Ett särskilt undantag från sekretessen för dessa fall bör därför göras.

Även om situationen mellan socialsekreteraren och den enskilde inte är riktigt densamma gör sig samma argument gällande. Det är inte heller här rimligt att personalen inte skulle tillåtas att agera genom att kontakta polisen då en person som är påverkad av alkohol eller droger avser att sätta sig i en bil för att köra, med de risker för såväl förarens som andra människors liv som detta innebär. Undantaget bör därför gälla även från socialtjänstsekretessen.

Sekretess skall alltså inte hindra att uppgift om ett förestående eller pågående trafiknykterhetsbrott lämnas från myndighet inom hälso- och sjukvården eller socialtjänsten till polismyndighet eller annan myndighet som har att ingripa mot brottet för att avvärja brott. Med trafikolycka avses såväl olycka till lands som till sjöss och på järnväg.

1 Förslag till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov att 1–3 §§ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Alkoholutandningsprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) eller annat brott, på vilket fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

Alkoholutandningsprov tas av polisman. Provtagningen skall ske på ett sätt som inte utsätter den på vilken provet tas för allmän uppmärksamhet. Om särskilda skäl inte föranleder något annat, skall provet tas i täckt fordon eller inomhus i avskilt rum.

Alkoholutandningsprov får även i andra fall än som avses i 1 § första stycket tas på förare av motor drivet fordon samt på förare av maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg. Prov enligt denna paragraf får dock inte tas på förare av motor drivet fordon, som är avsett att föras av gående.

Föreslagen lydelse

1 §

Alkoholutandningsprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519), 20 kap. 4 eller 5 §§ sjölagen (1994:1009) eller annat brott, på vilket fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

Alkoholutandningsprov tas av polisman *eller, om misstanken avser brott mot 20 kap. 4 eller 5 §§ sjölagen (1994:1009), även av kustbevakningstjänsteman.* Provtagning skall ske på ett sätt som inte utsätter den på vilken provet tas för allmän uppmärksamhet. Om särskilda skäl inte föranleder något annat, skall provet tas i täckt fordon *eller fartyg* eller inomhus i avskilt rum.

2 §

Alkoholutandningsprov får även i andra fall än som avses i 1 § första stycket tas på förare av motor drivet fordon samt på förare av maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg *samt på den som framför ett fartyg eller i övrigt på fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss.*

Prov enligt denna paragraf får dock inte tas på förare av motor-

drivet fordon, som är avsett att föras av gående eller, *på den som framför ett fartyg eller i övrigt på fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss i de fall det är uppenbart att fartyget inte omfattas av bestämmelserna i 20 kap. 4 § första stycket sjölagen (1994:1009).*

Bestämmelserna i 1 § andra stycket skall tillämpas vid provtagning enligt denna paragraf. Dessutom skall iakttas att prov får tas endast på eller i nära anslutning till den plats där föraren kontrolleras eller ett polisingripande mot föraren sker. För proven får endast användas instrument som kan brukas utan dröjsmål och som bara anger om eventuell alkoholkoncentration överstiger visst gränsvärde.

Om den undersökte begär det skall protokoll föras vid provtagningen och bevis om utförd åtgärd utfärdas.

3 §

Vägrar den som skall lämna alkoholutandningsprov att medverka till detta får blodprov tas även om förutsättningar härför inte föreligger enligt 28 kap. 12 § rättegångsbalken.

Vägrar den som skall lämna alkoholutandningsprov att medverka till detta får blodprov tas även om förutsättningar härför inte föreligger enligt 28 kap. 12 § rättegångsbalken. *Detsamma gäller den som varit inblandad i en trafikolycka och på grund därav inte kan lämna alkoholutandningsprov.*

Kustbevakningstjänsteman har samma befogenhet som polisman att enligt 28 kap. 13 § rättegångsbalken besluta om kroppsbesiktning då misstanken avser brott mot 20 kap. 4 eller 5 §§ sjölagen (1994:1009).

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2007.

Härigenom föreskrivs att det i 14 kap. 2 § sekretesslagen (1980:100) skall införas ett nytt sjunde stycke av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

14 kap.

2 §

Sekretess hindrar inte att uppgift i annat fall än som avses i 1 § lämnas till myndighet, om uppgiften behövs där för

1. förundersökning, rättegång, ärende om disciplinansvar eller skiljande från anställning eller annat jämförbart rättsligt förfarande vid myndigheten mot någon rörande hans deltagande i verksamheten vid den myndighet där uppgiften förekommer,

2. omprövning av beslut eller åtgärd av den myndighet där uppgiften förekommer, eller

3. tillsyn över eller revision hos den myndighet där uppgiften förekommer.

Sekretess hindrar inte att uppgift lämnas i muntligt eller skriftligt yttrande av sakkunnig till domstol eller myndighet som bedriver förundersökning i brottmål.

Sekretess hindrar inte att uppgift om enskilds adress, telefonnummer och arbetsplats eller uppgift i form av fotografisk bild av enskild lämnas till en myndighet, om uppgiften behövs där för delgivning enligt delgivningslagen (1970:428). Uppgift hos myndighet som driver televerksamhet om enskilds telefonnummer får dock, om den enskilde hos myndigheten begärt att abonnemanget skall hållas hemligt och uppgiften omfattas av sekretess enligt 9 kap. 8 § tredje stycket, lämnas ut endast om den myndighet som begär uppgiften finner att det kan antas att den som söks för delgivning håller sig undan eller att det annars finns synnerliga skäl.

Sekretess hindrar inte att uppgift som angår misstanke om brott lämnas till åklagarmyndighet, polismyndighet eller annan myndighet som har att ingripa mot brottet, om fängelse är föreskrivet för brottet och detta kan antas föranleda annan påföljd än böter.

För uppgift som omfattas av sekretess enligt 7 kap. 1–6 och 34 §§, 8 kap. 8 § första stycket, 9 eller 15 § eller 9 kap. 4 eller 7 §, 8 § första eller andra stycket eller 9 § gäller vad som föreskrivs i fjärde stycket endast såvitt angår misstanke om brott för vilket inte är föreskrivet lindrigare straff än fängelse i två år. Dock hindrar sekretess enligt 7 kap. 1, 4 eller 34 § inte att uppgift som angår misstanke om brott enligt 3, 4 eller 6 kap. brottsbalken mot någon som inte har fyllt arton år lämnas till åklagarmyndighet eller polismyndighet. Inte heller hindrar sekretess enligt 7 kap. 1 eller 4 § att uppgift som gäller misstanke om brott för vilket inte är föreskrivet lindrigare straff än fängelse i ett år och som avser överföring eller försök till överföring av sådan allmänfarlig sjukdom som avses i 1 kap. 3 § smittskyddslagen (2004:168) lämnas till åklagarmyndighet eller polismyndighet.

Sekretess enligt 7 kap. 1 § och 4 § första och tredje styckena hindrar inte att uppgift om enskild, som inte fyllt 18 år eller som fortgående missbrukar alkohol, narkotika eller flyktiga lösningssmedel, eller närstående till denne lämnas från myndighet inom hälso- och sjukvården och socialtjänsten till annan sådan myndighet, om det behövs för att den enskilde skall få nödvändig vård, behandling eller annat stöd. Detsamma gäller i fråga om lämnande av uppgift om gravid kvinna eller närstående till henne, om det behövs för en nödvändig insats till skydd för det väntade barnet.

Sekretess enligt 7 kap. 1 § och 4 § hindrar inte att uppgift lämnas till polismyndighet eller annan myndighet som har att ingripa mot brottet om uppgiften behövs för att förhindra ett förestående eller pågående brott enligt 4 eller 4 a §§ trafikbrottslagen (1951:649), 20 kap. 4 eller 5 §§ sjölagen (1994:1090), 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) eller 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297).---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2007.

3 Förslag till lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken

Bilaga 2

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Vägrar den som skall genomgå en ögonundersökning att medverka till detta får blodprov tas även om det inte finns förutsättningar för det enligt 28 kap. 12 § rättegångsbalken.

5 §

Vägrar den som skall genomgå en ögonundersökning att medverka till detta får blodprov tas även om det inte finns förutsättningar för det enligt 28 kap. 12 § rättegångsbalken. *Detsamma gäller den som varit inblandad i en trafikolycka och på grund därav inte kan genomgå en ögonundersökning.*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2007.

Förteckning över remissinstanser (SOU 2006:12)

Efter remiss av betänkandet Rattfylleri och sjöfylleri (SOU 2006:12) har yttrande avgetts av Riksdagens ombudsmän, Hovrätten över Skåne och Blekinge, Hovrätten för Nedre Norrland, Stockholms tingsrätt, Göteborgs tingsrätt, Kalmar tingsrätt, Umeå tingsrätt, Kammarrätten i Stockholm, Länsrätten i Örebro län, Justitiekanslern, Domstolsverket, Åklagarmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Kriminalvården, Brottsförebyggande rådet, Brottsoffermyndigheten, Rättsmedicinalverket, Statens kriminaltekniska laboratorium, Försvarmakten, Statens räddningsverk, Kustbevakningen, Statens haverikommission, Socialstyrelsen, Läkemedelsverket, Statens folkhälsoinstitut, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Kalmar län, Institutet för sjörett och annan transporträtt vid Stockholms universitet, Juridiska fakulteten vid Stockholms universitet, Juridiska fakultetsnämnden vid Lunds Universitet, Vägverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Sjöfartsverket, Sveriges läkarförbund, Vårdförbundet, Akademikerförbundet SSR, Sveriges advokatsamfund, Sveriges domareförbund, Sjöfartens arbetsgivareförbund, Sveriges försäkringsförbund, Nationalföreningen för Trafiksäkerhets främjande (NTF), Tjänstemännens centralorganisation (TCO), Landsorganisationen i Sverige (LO), Transportarbetareförbundet, Sveriges redareförening, Sveriges redareförening för mindre passagerarfartyg (SWEREF), Svensk trafikmedicinsk förening, Polisförbundet, Tull-Kust, Trafikförsäkringsföreningen, Sveriges Fartygsbefälsförening, Sjöbefälsförbundet, SEKO Sjöfolk, Brottsofferjourernas riksförbund (BOJ), IOGT-NTO, Provita AB, Motormännens riksförbund (MRF), Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF), Sjösportens samarbetsdelegation och Sjöfartens arbetsgivareförbund.

Kriminologiska institutionen vid Stockholms universitet, Sveriges kommuner och landsting, Svensk sjuksköterskeförening och Sveriges Akademikers Centralorganisation (SACO/SR) har avstått från att lämna synpunkter.

Sveriges socialchefer, Sveriges kommunaltjänstemannaförbud (SKTF), svenskt näringsliv, Sjöassuradörernas förening, Nämnden för båtlivsutbildning, Sjöräddningssällskapet, Samverkan mot alkohol och rus i trafiken (SMART), Mothers against drunk driving (MADD), Föreningen Skyddsvärnet, Sveriges Frivårdsförening, Kungliga Svenska Segel Sällskapet (KSSS) samt Lotsförbundet har inte inkommit med något yttrande.

Sammanfattning av departementspromemorian Vållandebrotten i trafiken (Ds 2006:7)

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 fordonstrafik, 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.

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.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §

Den som vid förande av motor-drivet 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 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 §.

6 a §

Den som vid förande av motor-drivet fordon eller spårvagn av oaktsamhet 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.

Förteckning över remissinstanser (Ds 2006:7)

Efter remiss av departementspromemorian Vållandebrotten i trafiken (Ds 2006:7) har yttrande avgetts av Riksdagens ombudsmän, Hovrätten över Skåne och Blekinge, Hovrätten för Nedre Norrland, Stockholms tingsrätt, Göteborgs tingsrätt, Kalmar tingsrätt, Umeå tingsrätt, Kammarrätten i Stockholm, Länsrätten i Örebro län, Justitiekanslern, Domstolsverket, Åklagarmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Kriminalvården, Brottsförebyggande rådet, Brottsoffermyndigheten, Rättsmedicinalverket, Försvarsmakten, Statens räddningsverk Kustbevakningen, Statens haverikommission, Socialstyrelsen, Statens folkhälsoinstitut, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Kalmar län, Juridiska fakulteten vid Stockholms universitet, Kriminologiska institutionen vid Stockholms universitet, Juridiska fakultetsstyrelsen vid Lunds universitet, Vägverket, Sjöfartsverket, Sveriges kommuner och landsting, Vårdförbundet, Sveriges advokatsamfund, Sveriges domareförbund, Sveriges försäkringsförbund, Nationalföreningen för Trafiksäkerhets främjande (NTF), Tjänstemännens centralorganisation (TCO), Landsorganisationen i Sverige (LO), Transportarbetareförbundet, Sveriges redareförening för mindre passagerarfartyg (SWEREF), Svensk trafikmedicinsk förening, Polisförbundet, Tull-Kust, Trafikförsäkringsföreningen, SEKO Sjöfolk, Brottsofferjourernas riksförbund (BOJ), IOGT-NTO, Provita AB, Motormännens riksförbund (MRF) och Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF)

Statens kriminaltekniska laboratorium, Läke-medelsverket, Institutet för sjö- och annan transporträtt vid Stockholms universitet, Statens väg- och transportforskningsinstitut och Sveriges Akademikers Centralorganisation (SACO/SR) har avstått från att lämna synpunkter.

Sveriges läkarförbund, Svensk sjuksköterskeförening, Akademikerförbundet SSR, Sveriges socialchefer, Sveriges kommunaltjänstemannaförbund (SKTF), Svenskt Näringsliv, Sveriges redareförening, Sjöassuradörernas förening, Nämnden för båtlivsutbildning, Sjöräddningssällskapet, Sveriges Fartygsbefälsförening, Sjöbefälsförbundet Samverkan mot alkohol och rus i trafiken (SMART), Mothers against drunk driving (MADD), Föreningen Skyddsvärnet, Sveriges Frivårdsförening, Sjösportens samarbetsdelegation Kungliga Svenska Segel Sällskapet (KSSS), Lotsförbundet samt Svenska lokaltrafikföreningen (Sltf) har inte inkommit med något yttrande.