



Högsta domstolen  
Box 2066  
103 12 Stockholm

## **Överklagande av en hovrättsdom – grov vårdslöshet i trafik m.m.**

### **Klagande**

Riksåklagaren  
Box 5553  
114 85 Stockholm

### **Motpart**

BP

Ombud och offentlig försvarare:  
Advokaten RS

### **Saken**

Grov vårdslöshet i trafik m.m.

### **Överklagade avgörandet**

Hovrätten över Skåne och Blekinges dom den 13 november 2015 i mål B 485-15

---

## Yrkande

Jag yrkar att Högsta domstolen, med ändring av hovrättens dom, dömer BP till ett väsentligt längre fängelsestraff än det av hovrätten utmätta.

## Frågan i målet

Den fråga som enligt min uppfattning är av intresse ur prejudikatsynpunkt är vilket straffvärde grov vårdslöshet i trafik som inneburit en påtaglig fara för andra människors liv och hälsa bör ha.

## Bakgrund

### Åtalet

BP åtalades för grovt rattfylleri och grov vårdslöshet i trafik enligt följande gärningsbeskrivning.

BP har kört personbil efter att ha druckit alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans utandningsluft under eller efter färden uppgick till 0,85 milligram per liter. Det hände den 1 augusti 2014 på Rv21 mellan Finja och Vinslöv, Hässleholms kommun.

Brottet ska bedömas som grovt eftersom alkoholkoncentrationen i utandningsluften översteg 0,50 mg/l.

Vid färden på ca 2 mil har BP i mörker kört på fel sida vajerräcket i mötande trafiks körbana så att mötande bilister har tvingats svänga undan för att undvika frontalkollisioner. Vid några tillfällen har BPs bil kommit så nära de mötande att skador på fordonen har uppstått. BP har i hög fart fortsatt sin färd trots att han på olika sätt gjorts uppmärksam på sin belägenhet och att det funnits åtskilliga ställen att stanna, vända eller köra av på.

Genom sitt agerande har BP varit grovt oaktsam och visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv och egendom.

### Tingsrättens dom

BP erkände gärningarna.

Tingsrätten dömde BP för grovt rattfylleri och grov vårdslöshet i trafik till fängelse i fyra månader.

I påföljdsdelen anförde tingsrätten följande.

BP är tidigare ostraffad. Av personutredningen framgår att BP haft alkoholproblem efter hustruns bortgång. Han har dock inte druckit alkohol sedan den nu åtalade händelsen, och han är ytterst ångerfull.

Med hänsyn till gärningarnas art och livsfarliga karaktär kan annan påföljd än fängelse inte komma ifråga. Enligt tingsrättens mening uppgår straffvärdet till

sex månaders fängelse. Vid bestämmande av straffmätningens värde beaktar tingsrätten BPs höga ålder och bestämmer därför fängelsestraffets längd till fyra månader.

### **Hovrättens dom**

Åklagaren överklagade tingsrättens dom och yrkade att hovrätten skulle skärpa straffet.

Hovrätten ändrade tingsrättens dom på så sätt att hovrätten bestämde fängelsestraffets längd till sex månader.

Hovrätten anförde bl.a. följande i påföljdsfrågan.

Vid bestämmande av straffvärdet när det gäller körningar som innefattar grovt vårdslösa körningar som har ägt rum efter sådan alkoholförtäring som renderar ansvar för grovt rattfylleri kan konstateras att praxis är någorlunda enhetlig. Beroende bl.a. av hur lång körningen har varit, antalet trafikincidenter under denna och allvaret i dessa samt graden av förarens risktagande under körningen visar överrättsavgöranden, i allt väsentligt praxis från hovrätterna, att straffvärdet synes motsvara mellan tre och sex till sju månaders fängelse. Först när en sådan körning resulterat i ett handlande som inneburit ansvar för vållande till kroppsskada kan straffvärdet motsvara ett frihetsberövande runt fängelse ett år. I de fall där körningen har fått till följd att ansvar för vållande till annans död döms ut bedöms straffvärdet motsvara fängelse ett år och sex månader eller däröver.

Vid en prövning mot rådande praxis är hovrätten ense med tingsrätten om att de i målet aktuella gärningarnas straffvärde motsvarar fängelse sex månader.

Varken BPs ålder eller vad som framkommit om hans hälsotillstånd utgör enligt hovrättens uppfattning skäl för att vid straffmätningen frångå straffvärdet. Påföljden för BP ska således bestämmas till fängelse sex månader.

## **Grunderna för mitt överklagande**

### **Den rättsliga regleringen**

Hovrätten har funnit att BP ska dömas för grov vårdslöshet i trafik enligt 1 § andra stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen) eftersom han gjort sig skyldig till grov oaktsamhet och visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv och egendom. BP ska också dömas för grovt rattfylleri enligt 4 a § trafikbrottslagen.

Såväl grov vårdslöshet i trafik som grovt rattfylleri är brott av sådan art att utgångspunkten är ett fängelsestraff. För att ta ställning till fängelsestraffets längd måste först bedömas det samlade straffvärdet för dessa gärningar.

Den grundläggande bestämmelsen för bedömning av straffvärde återfinns i 29 kap. 1 § brottsbalken. Enligt 29 kap. 1 § första stycket ska straff, med beaktande av intresset av en enhetlig rättstillämpning, bestämmas inom ramen för den tillämpliga straffskalan efter brottets eller den samlade brottslighetens straffvärde. Vid bedömningen av straffvärdet ska, enligt paragrafens andra stycke, beaktas den skada, kränkning eller fara som gärningen inneburit, vad den tilltalade insett eller borde ha insett om detta samt de avsikter eller motiv som han eller hon haft. Det ska särskilt beaktas om gärningen inneburit ett allvarligt angrepp på någons liv eller hälsa eller trygghet till person.

Straffskalan för grov vårdslöshet i trafik är fängelse i högst två år. Även straffskalan för grovt rattfylleri är fängelse i högst två år. Maximistraffet för den samlade brottsligheten uppgår till fängelse i tre år (26 kap. 2 § andra stycket brottsbalken).

Som hovrätten anfört bedöms straffvärdet vid grov vårdslöshet i trafik där gärningsmannen i berusat tillstånd kört mycket trafikfarligt ofta motsvara mellan tre och sex månaders fängelse (se bl.a. dom den 12 februari 2015 av Svea hovrätt i mål B 3602-14).

Refererad praxis när det gäller grov vårdslöshet i trafik finns i begränsad omfattning, varav endast ett par fall nämns här.

I NJA 1992 s. 653 körde en lastbilschaufför alkoholpåverkad (0,98 milligram alkohol per liter utandningsluft) mot färdriktningen på en motorväg. Straffvärdet var enligt tingsrättens dom fängelse fyra månader medan påföljden bestämdes till s.k. kontraktsvård. Påföljden bestämdes slutligen av Högsta domstolen till fängelse två månader med hänsyn tagen till vad den tilltalade undergått till följd av skyddstillsynen.

RH 2004:86 rörde en ”vansinneskörning” på motorcykel. Den tilltalade framförde motorcykeln på länsväg och motorväg med en hastighet om 230 km/h samt företog ett antal otillåtna omkörningar. Endast den tilltalade hade överklagat och yrkat att påföljden skulle bestämmas till villkorlig dom i förening med samhällstjänst. Med hänvisning till brottets höga artvärde fastställde hovrätten tingsrättens dom om två månaders fängelse.

Av ”Påföljdspraxis” framgår att påföljden för brott mot 1 § trafikbrottslagen bestämdes till fängelse i 60 fall under 2011. Det genomsnittliga fängelsestraffet var tre månader. I sju fall utdömdes ett fängelsestraff på sex månader, i fyra fall utdömdes fängelse i mer än sex månader men mindre än ett år och i endast ett fall bestämdes påföljden till fängelse i ett år. (Borgeke m.fl., Studier rörande påföljdspraxis m.m., 5 uppl., s. 785 f.).

Den s.k. straffmättningsreformen 2010 syftade till att höja straffen för allvarliga våldsbrott och för grovt vållande till annans död (prop. 2009/10:147). Genom reformen höjdes minimistraffet för grovt vållande till annans död från fängelse i sex månader till fängelse i ett år. Som skäl för höjningen angavs att straffbestämmelserna om vållandebrott i grunden syftar till att skydda samma intressen som de uppsåtliga våldsbrotten, nämligen annans liv och hälsa, samt pekades på att risker i trafiken vid framförande av fortskaffningsmedel i onyktert tillstånd eller på ett vårdslöst sätt är något som i princip alla människor exponeras för varje dag. Vidare framhölls att det medvetna risktagande i förhållande till andra människors liv och hälsa som sker i samband med trafikonykterhetsbrott eller vårdslöshet i trafik måste anses innebära ett större hot mot enskilda och ses som betydligt allvarligare än tidigare (a. prop. s. 24).

Före straffmättningsreformen låg straffnivån för grovt vållande till annans död i kombination med grovt rattfylleri på omkring ett år och sex månader (se bl.a. NJA 2005 s. 674). I NJA 2012 s. 79 betonade Högsta domstolen att vid straffvärdebedömningen ska beaktas vad lagstiftaren har uttalat om med vilket allvar man bör se på dödsvållande som orsakas av berusade bilförare och om den skärpta synen på de allvarliga våldsbrotten och på brotten vållande till annans död och vållande till kroppsskada och sjukdom. Enligt Högsta domstolen leder ett sådant beaktande till att straffvärdet måste bedömas vara så högt att det närmar sig den övre delen av straffskalan. Högsta domstolen fann att straffvärdet för den samlade brottsligheten – grovt vållande till annans död, grovt rattfylleri och grov vårdslöshet i trafik – skulle motsvara fängelse i tre år.

### **Min bedömning**

Enligt hovrätten motsvarar straffvärdet för den samlade brottsligheten fängelse i sex månader. Enligt min uppfattning bör dock straffvärdet i detta fall vara väsentligt högre än så.

Straffvärdet för det grova rattfylleriet torde, sett för sig, motsvara ett straffvärde på mellan en och två månaders fängelse. Viktigt är dock att uppmärksamma vad Högsta domstolen anför i NJA 2012 s. 79 om att vid straffvärdebedömningen ska beaktas att straffvärdepåverkande omständigheter som är gemensamma för brott för vilka det ska dömas i brottskonkurrens, i detta fall grovt rattfylleri och grov vårdslöshet i trafik, inte kan ges fullt genomslag vid bestämmandet av straffvärdet för vart och ett av brotten när den samlade brottslighetens straffvärde ska bedömas.

Vårdslöshet i trafik är ett brott oavsett om en trafikolycka inträffar eller inte och oavsett om någon skada inträffar eller inte. I detta fall har BPs mycket vårdslösa körning inneburit en synnerligen stor och konkret fara för trafikolycka med dödlig utgång. Denna fara, som knappast kan ha undgått BP, bör komma till tydligt uttryck vid bedömningen av gärningens straffvärde. En

sådan straffvärdebedömning ligger också i linje med de önskemål om en mer differentierad straffmätning som lagstiftaren givit uttryck för.

Vid 22-tiden den aktuella kvällen valde BP att sätta sig i bilen för att företa en bilfärd från sin bostad i Önnestad till Perstorp för att hämta en bekant, trots att han före avfärden hade druckit så stora mängder alkohol att alkoholkoncentrationen efter färden uppmättes till 0,85 milligram per liter i hans utandningsluft. Efter en kort färd på riksväg 21 körde han av misstag över på fel sida vajerräcket och fortsatte färden i hög hastighet mot körriktningen i cirka två mil innan han stoppades av polis. Det var mörkt ute och även om trafikintensiteten inte var hög har han mött flera bilar där risken för frontalkrock med förödande konsekvenser varit mycket stor. För att undgå kollision har andra fordon tvingats köra ut i vägrenen. Genom ett av vittnesmålen framgår att risken för en frontalkrock med en bil med en barnfamilj i var överhängande. Vid ett par tillfällen sammanstötte BP med mötande fordon. Att endast mindre skador på dessa bilar uppkom kan tillskrivas tillfälliga och mycket lyckliga omständigheter. I målet är utrett att det på den aktuella vägsträckan fanns goda möjligheter att köra åt sidan eller köra av från riksvägen. Detta gjorde dock BP inte. De försiktighetsåtgärder BP vidtog när han insett att han körde mot körriktningen var att försöka hålla till höger, blinka med helljuset och något sänka hastigheten.

BPs körning har inneburit ett medvetet risktagande av allvarligt slag och har tvivelsutan inneburit en påtaglig risk i förhållande till andra människors liv och hälsa, något som BP också måste ha insett. Enligt min bedömning har BP genom sitt körsätt visat en betydande likgiltighet inför de effekter som skulle kunna följa av hans färd.

Enligt min uppfattning bör lagstiftarens skärpta syn på grovt vållande till annans död till följd av medvetet risktagande i trafiken avspeglade sig i straffvärdet också för de brott som föregått en allvarlig trafikolycka. I fall som detta, när faran för trafikolycka med dödlig utgång varit påtaglig, bör inte endast den nedre delen av straffskalan användas.

Om en trafikolycka med dödlig utgång hade inträffat hade påföljden för BP sannolikt blivit flera års fängelse (jfr NJA 2012 s. 79 och dom från Hovrätten över Skåne och Blekinge meddelad den 10 februari 2005 i mål B 6-05). Eftersom faran för en trafikolycka med dödlig utgång till följd av den synnerligen vårdslösa körningen varit överhängande bör straffvärdet för BPs samlade brottslighet motsvara fängelse i åtminstone ett år.

I likhet med hovrätten anser jag att varken BPs ålder eller hans hälsotillstånd utgör skäl för att vid straffmätningen frångå straffvärdet.

Sammanfattningsvis anser jag således att BP bör dömas till ett väsentligt längre fängelsestraff än det av hovrätten utmätta.

### **Skälen för prövningstillstånd**

Enligt 54 kap. 10 § första stycket 1 rättegångsbalken får prövningstillstånd meddelas om det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av Högsta domstolen (prejudikatdispens). För att bevilja prövning enligt denna punkt krävs alltså att ett avgörande av Högsta domstolen blir av generell betydelse för bedömningen av framtida mål som innehåller liknande frågeställningar (Peter Fitger, Rättegångsbalken, s. 54:26).

Endast äldre avgöranden finns från Högsta domstolen när det gäller grov vårdslöshet i trafik. Mål av det slag som det här aktuella är inte sällsynt förekommande. Trots den skärpta syn som lagstiftaren har givit uttryck för när det gäller grovt vållande till annans död till följd av bl.a. medvetet risktagande i trafiken genom grov vårdslöshet i trafik bestäms straffet i fall som liknar det här aktuella regelmässigt till några månaders fängelse. Det kan konstateras att straffskalan för grov vårdslöshet i trafik ger utrymme för att vid straffvärdebedömningen beakta försvårande omständigheter hänförliga till faran för andra människors liv och hälsa i större utsträckning än vad som sker i dag.

Av ”Påföljdspraxis” framgår att stora delar av strafflatituden för grov vårdslöshet i trafik inte utnyttjas av domstolarna (Borgeke m.fl., Studier rörande påföljdspraxis m.m., 5 uppl., s. 785 f.).

För en nyanserad och enhetlig straffvärdebedömning är det enligt min uppfattning angeläget med vägledning av Högsta domstolen när det gäller huruvida omständigheter som är aktuella i detta fall, dvs. att faran för flera andra människors liv varit påtaglig vid körningen, bör föranleda att straffvärdet för grov vårdslöshet i trafik bör ligga i den övre delen av straffskalan eller i vart fall högre än fängelse i sex månader.

Det vore således av vikt för ledning av rättstillämpningen med uttalanden av Högsta domstolen när det gäller vilket straffvärde grov vårdslöshet i trafik där faran för andra människors liv varit påtaglig bör åsättas och om detta är ett fall där inte endast den nedre delen av straffskalan bör kunna användas.

Sakomständigheterna i målet är väl utredda, varför målet är lämpligt för en prövning i Högsta domstolen.

Sammanfattningsvis skulle en prövning av överklagandet vara av stor vikt för ledning av rättstillämpningen.

**Bevisuppgift m.m.**

Jag ber att få återkomma med bevisuppgift samt mina synpunkter på målets fortsatta handläggning för det fall Högsta domstolen meddelar prövningstillstånd.

Kerstin Skarp

Hedvig Trost

Kopia till:

Utvecklingscentrum Malmö

Åklagarkammaren i Kristianstad (AM-148329-14)

Kammaråklagaren Christofer Ramkvist