

Trafikbrottslagens tillämplighet å gärning som förövats utom svenskt territorium

Av byråchefen vid riksåklagarämbetet LARS ÖHRBOM.

Den för varje år alltmer ökande biltrafiken över gränserna har visat sig medföra också straffrättsliga problem.

Ett sådant har för norsk rätts vidkommande berörts i en artikel av statsadvokaten Karl Lous i ett tidigare häfte av denna tidskrift (1960, s. 346 f.).

I artikeln redogör Lous för ett av Eidsivating lagmannsrett föregående år avdömt mål, vari domstolen hade att taga ställning till frågan, huruvida den i den norska motorvognsloven § 17, 1. ledd nr. 2 upptagna allmänna oaktsamhetsbestämmelsen kunde tillämpas, oaktat den oaktsamma körning, vartill den i målet åtalade norrmannen gjort sig skyldig, ägt rum icke i Norge utan i Danmark. Domstolen fällde vederbörande till ansvar, enär berörda bestämmelse ifråga om innehållet ägde motsvarighet i en viss bestämmelse i den danska færdselsloven. Enär talan ej fullföljdes mot lagmannsrettens dom, fick Høyesterett ej tillfälle att pröva domen.

Lous' avslutningsvis i artikeln uttalade förmodan, att ifrågasvarande spørsmål också kunde ha betydelse för de övriga nordiska länderna, har, såvitt gäller Sverige, redan besannats. Högsta domstolen har nämligen under föregående år prövat motsvarande spørsmål för den svenska rättens del. Detta skedde i en dom den 4 oktober 1960 (NJAI 1960 s. 430). I det aktuella fallet hade en svensk (A.) under en semesterresa i Västtyskland somnat in vid ratten, vilket hade till följd att han med sin bil påkörde och skadade tre tyska fliskor, som vid tillfället gingo utmed vägkan- ten. Polisutredning verkställdes i Tyskland men A. återvände till Sverige, innan lagföring ägt rum.

Vederbörande åklagare yrkade vid Stockholms rådhusrätt ansvar å A. jämlikt 1 § första stycket trafikbrottslagen för det A. gjort sig skyldig till vårdslöshet i trafik genom att han trots påkommen trötthet icke omedelbart stannat bilen utan fortsatt körningen samt, sedan han somnat vid ratten, kört på och skadat de tre gångtrafikanterna. Rådhusrätten ogillade åtalet, enär det icke ansågs styrkt, att A. gjort sig skyldig till oaktsamhet. Sedan åklagaren fullföljt talan mot domen i Svea hovrätt gjorde A. den invändningen, att trafikbrottslagen icke vore tillämplig å gärning som begåtts utom riket. Hovrätten uttalade bl. a. att frågan huruvida i ett visst fall straffbar oaktsamhet föreläge vore att bedöma med ledning av vägtrafikförordningens trafikregler och att vägtrafikförordningen uppenbarligen endast vore avsedd att

reglera trafiken inom svenskt territorium. På grund härav fann hovrätten 1 § första stycket trafikbrottslagen icke vara tillämplig i målet samt ogillade därför åtalet. Stor betydelse för hovrättens ståndpunktstagande synes ha tillmätts ett i straffrättskommitténs förslag till brottsbalk (SOU 1953:14 s. 436) förekommande uttalande, vari såsom exempel på specialstraffrättsliga bestämmelser som ha en till svenskt territorium begränsad räckvidd nämnas „de vanliga trafikförfattningarna“.

Riksåklagarämbetet ansåg sig icke kunna godtaga vare sig hovrättens bedömning av frågan om trafikbrottslagens tillämplighet eller rådhusrättens bedömning av oaktksamhetsfrågan. Ämbetet förde därför talan mot hovrättens dom. Ämbetet framhöll, bland annat, att den svenska strafflagen i princip ägde tillämpning på alla av svenska medborgare utom riket begångna brottsliga gärningar och att samma grundprincip gällde för brott mot svenska specialstraffrättsliga stadganden. Undantag från grundregeln kunde förekomma endast om det på grund av ett visst stadgandes lydelse eller med hänsyn till sakens natur måste antagas, att en territoriellt begränsad giltighet varit avsedd. Enligt ämbetets mening föreläge beträffande 1 § första stycket trafikbrottslagen icke tillräckliga skäl för antagande, att stadgandet ägde en endast till svenskt territorium begränsad räckvidd. Ämbetet pekade på den åtskillnad som i den svenska trafiklagstiftningen gjorts mellan stadganden av polisiär art och stadganden av mera allmän natur. I stort sett hade de till förstnämnda stadganden hörande straffbestämmelserna upptagits direkt i vägtrafikförordningen, medan motsvarande mera allmänna straffbestämmelser influtit i trafikbrottslagen. Ämbetet framhöll vidare, att det allmänna oaktksamhetsdeliktet torde äga motsvarighet i praktiskt taget alla civiliserade länders trafiklagstiftning. Den oaktsamhet vartill A. gjort sig skyldig vore icke beroende på speciella svenska trafikregler. Ämbetet påpekade vidare, att oaktksamheten hade orsakat allvarliga personskador samt att tveksamhet icke rådde om att den svenska strafflagen vore tillämplig på av svenskar utom riket förövade brott mot en persons kroppsliga integritet. Slutligen påpekade ämbetet, att ett godtagande av hovrättens bedömning skulle kunna medföra allvarliga olägenheter av praktisk art, därvid särskilt framhölls den risk för ökad användning av straffprocessuella tvångsmedel gentemot svenska bilister i utlandet, som kunde uppkomma.

Högsta domstolen biföll riksåklagarämbetets talan. Domstolen konstaterade, att lagrummets avfattning icke gav anledning till antagande, att detsamma skulle äga en territoriellt begränsad giltighet. Beträffande de förfaranden i strid med trafikreglerna i vägtrafikförordningen, vilka icke utgjorde brott enligt trafikbrottslagen, vore en territoriell begränsning motiverad. Även om man beaktade det samband som rådde mellan vägtrafikförord-

ningen och trafikbrottslagen, saknades tillräckligt stöd för att anse, att straffbud av så allmänt innehåll som 1 § första och andra styckena trafikbrottslagen skulle vara begränsade till att avse allenast trafikbrott i Sverige. Att märka vore, att ett handlande i strid mot 1 § trafikbrottslagen icke bestraffades med utgångspunkt från att det skulle röra sig om brott mot den yttre ordningen på vägar och gator. Fastmera vore dylika brott „farebrott“, till sin typ jämförliga med vissa strafflagsbrott och ofta av allvarlig beskaffenhet. Även om 1 § trafikbrottslagen sålunda i princip finge anses vara tillämplig jämväl å brott föröfvade i utlandet, uteslöte detta emellertid icke att särskilda hänsyn kunde föranleda modifikationer i huvudregeln. Fråga kunde sålunda uppkomma, huruvida ett handlande finge bedömas som oaktsamt enligt trafikbrottslagen, om gärningsmannen brutit mot utländska straffrättsliga trafikregler, till vilka all motsvarighet saknades i svensk lag. Vidare kunde det förhålla sig så att vederbörande trafikant utrikes åsidosatt de svenska trafikreglerna men gjort detta av den anledningen att han eljest skulle ha gjort sig skyldig till ett otillåtet handlande i det främmande landet. Möjligen kunde oaktsamhet över huvud taget ej läggas trafikanten till last, om han ej tilika åsidosatt det främmande landets trafikregler. Å:s oaktsamhet var emellertid straffbar såväl enligt svensk som tysk rätt. Anledning saknades därför att närmare ingå på dessa frågor. Två av de i avgörandet deltagande fem justitieråden voro skiljaktiga och ville fastställa hovrättens dom.

För svensk rätts vidkommande får det föreliggande spörsmålet sålunda genom Högsta domstolens avgörande i huvudsak anses ha fått sin lösning, en lösning som helt ligger i linje med de särskilt av den ökade internationella biltrafiken föranledda önskemål om vidgad „rättshjälp“ nationerna emellan, som på senare år funnit allt ivrigare förespråkare. Det kan i detta sammanhang erinras om att man sedan några år inom Europarådet behandlat frågan om en konvention mellan medlemsstaterna för åvägbringande av sådan rättshjälp på trafiklagstiftningens område, därvid man bl. a. tänkt sig, att varje konventionsstat skulle, oberoende av enligt vederbörande lands strafflag eljest gällande straffrättsliga kompetensregler, generellt åtaga sig att vid sina egna domstolar beivra vissa slag av trafikbrott som av den statens medborgare begås i någon av de andra konventionsstaterna.

Lars Öhrbom.