

Nr 12.

Ankom till riksdagens kansli den 3 mars 1931 kl. 1 e. m.

*Utlåtande i anledning av väckt motion om beredande åt omnibus-
trafiken av visst straffrättsligt skydd mot uppsåtlig
skadegörelse m. m.*

I en inom andra kammaren väckt, till lagutskott hänvisad motion, nr 300, vilken behandlats av första lagutskottet, har herr *Lundquist* i Rotebro *m. fl.* hemställt, att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t begära skyndsamt utredning om och förslag till sådan lagändring, att stadgandena i 19 kap. 11, 12, 14 och 22 §§ strafflagen bleve i tillämpliga delar gällande även i fråga om automobilomnibusstrafik med tillhörande anordningar.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sin hemställan får utskottet hänvisa till motionen.

Strafflagens 19 kap., som har till rubrik: »Om eldskada av uppsåt eller vållande; så ock om annan skadegörelse å egendom», innehåller bland annat särskilda straffbestämmelser för störande angrepp mot vissa allmänna trafik-inrättningar.

*Gällande
rätt.*

Sålunda stadgas i 11 § straff för den som »uppsåtligen förstörer statens kanal- eller slussverk eller annan sådan vattenbyggnad, eller järnvägs- eller spårvägsanläggning, eller å desamma, därtill hörande byggnader, verk eller inrättningar, eller de för framfarten å järnväg eller spårväg använda vagnar eller andra fortskaffningsmedel gör sådan skada eller eljest vidtager sådana åtgärder, att fara eller olycka vid kanal-, järnvägs- eller spårvägsfartens begagnande eller allmänt farlig översvämning därav uppkomma kan». Straffet härför är satt till straffarbete från och med två till och med sex år. Då olycka varken uppkommit eller varit åsyftad, kan dock straffet nedsättas till straffarbete i sex månader eller, om faran var ringa, till sådant arbete i två månader eller till fängelse eller böter, lägst 100 kronor. Vållas av gärningen svår kroppsskada å annan person eller någons död, höjes straffet; för det fall att gärningsmannen bort kunna inse att olycka var att befara kan då dömas till straffarbete på livstid.

Enligt 12 § skall den, som uppsåtligen å någon av nämnda inrättningar gör skada eller vidtager annan åtgärd, som utan att kunna medföra fara eller olycka, likväl åstadkommer väsentligt hinder eller uppehåll i inrättningens begag-

nande, dömas till fängelse eller till straffarbete i högst två år eller, i ringare fall, till böter.

I 13 § meddelas motsvarande straffbestämmelser för den, som å »statens elektriska ledning för belysning, för uppvärmning eller för överföring av drivkraft, statens telegraf- eller telefoninrättning eller någon ledningens eller inrättningens beståndsdel eller tillhörighet», uppsåtligen gör skada eller vidtager annan åtgärd av sådan beskaffenhet, som avses i 11 och 12 §§. Straffmaximum är här straffarbete i två år.

De handlingar som, där de ske uppsåtligen, straffas enligt 11, 12 eller 13 §, kunna i allmänhet, jämlikt 22 §, straffas jämväl då de ägt rum ouppsåtligen, genom vårdslöshet, oförsiktighet eller försummelse. Straffskalorna bliva tydligen då väsentligt lägre.

De hittills nämnda straffbuden gälla endast då fråga är om staten tillhöriga inrättningar. Enligt 14 § samt 22 § *sista stycket* skall emellertid vad sålunda stadgas om statens inrättningar jämväl äga tillämpning å sådan inrättning, tillhörande enskilda personer, menigheter eller bolag, därest Konungen förordnat att sådan inrättning skall njuta samma skydd som statens. Sådana förordnanden ha meddelats i ett stort antal fall.

De hittills omnämnda bestämmelserna leda huvudsakligen sitt ursprung från en *kungl. kungörelse den 18 januari 1855* »om en fridlysningsstadga för allmänna kanal-, sluss-, järnvägs- och telegrafanläggningar». Bland de olikheter, som de nuvarande bestämmelserna innebära i förhållande till de ursprungliga, må här anmärkas, att genom lag den 20 juni 1890 telefoninrättning infördes i 13 § såsom jämställd med telegrafinrättning, att genom lag den 29 juni 1900 det tidigare gällande straffskyddet för telegraf och telefon utsträcktes till elektrisk ledning för belysning, för uppvärmning eller för överföring av drivkraft, samt att genom lag den 4 juli 1910 spårväg jämställdes med järnväg.

Utöver ovanberörda stadganden i 19 kap. bör här anmärkas, att enligt 15 § *första stycket* den, som uppsåtligen förstörer eller skadar allmän minnesvård, brygga, bro, färja, brunn, vattenledning, gasledning, väg, gata, farled eller flottled eller ock stängsel eller märke, som vid allmän väg, gata eller farled eller å annat sådant ställe utsatts till avvärijande av fara eller till varning därför, straffes med fängelse i högst sex månader eller straffarbete i högst två år eller, i ringare fall, med böter, ävensom att samma § *andra stycket* stadgar bötesstraff för olovligt tillstängande, utan skadegörelse, av allmän väg, gata, farled eller flottled ävensom utkastande i segelled eller flottled av barlast eller annat, varav uppgrundning kan förorsakas.

Enligt 22 § straffas ouppsåtligt vållande till sådan skada, som avses i 15 §, med högst 200 kronors böter.

Slutligen erinras om den allmänna bestämmelsen i 20 §, omfattande all sådan uppsåtlig skadegörelse, som ej skall straffas enligt någon föregående § i 19 kap. Straffet är här endast böter eller fängelse i högst sex månader, men därest av skadegörelsen kommit synnerlig fara för någons liv eller hälsa eller grov skada

å egendom eller om gärningen eljest är med synnerligen försvårande omständigheter förenad, kan dömas till straffarbete i högst två år.

Brott mot 20 § må ej, där det endast förnärmar enskild persons rätt, åtalas av annan än målsägande; övriga ovan berörda brott höra däremot under allmänt åtal.

Enligt vad utskottet inhämtat, har under sistlidet år framställningar med samma syfte som förevarande motion inkommit till Kungl. Maj:t.

Vid en den 11 februari 1930 dagtecknad, till Kungl. Maj:t avlåten framställning har länsstyrelsen i Stockholms län fogat en till länsstyrelsen från landsfogden i länet inkommen skrivelse, däri landsfogden, efter redogörelse för nyssnämnda straffbestämmelser till skydd för järnvägs- eller spårvägsanläggningar, vidare yttrat:

Genom ifrågavarande bestämmelser i 19 kap. strafflagen gäves icke straffskydd åt det moderna kommunikationsmedlet automobilomnibus i yrkesmässig linjetrafik. Skadegörelse mot dylikt trafikmedel fölle allenast under det allmänna straffbudet för skadegörelse i 19 kap. 20 § strafflagen, varemot sådana åtgärder, som ej innefattade egentlig skadegörelse men väl förorsakade fara eller olycka vid trafikmedlets begagnande eller hinder eller uppehåll i driften, i regel bleve straffria. Därför vore att bemärka, att brott enligt 19 kap. 20 § ej finge åtalas av allmän åklagare, där det endast förnärmade enskild persons rätt. Med hänsyn till den betydande utveckling, som omnibustrafiken nått, och då skadegörelse eller annan åtgärd av förut angiven art vore lika allmänfarlig, vare sig handlingen riktade sig mot en omnibus eller mot exempelvis en spårvagn, syntes det vara av behovet påkallat, att omnibustrafiken erhöles samma straffskydd som de i 19 kap. 11, 12 och 22 §§ upptagna trafikrättningarna. Ett dylikt straffskydd vore stundom mer av behovet påkallat för en omnibus än för en spårvagn. Utsattes en omnibus för stenkastning med påföljd att föraren genom glasskärvor från en sönderslagen fönsterruta berövades förmågan att styra fordonet, vore ju faran för trafikolycka vida större än om en sådan handling med liknande effekt skulle hava riktats mot en på skenor framdriven spårvagn. Ifrågavarande förhållanden hade erhållit ökad aktualitet genom händelser, som inträffat under en strejk hösten 1929 vid vissa trafikföretag inom länet. Så hade exempelvis vagnarna å en omnibuslinje blivit föremål för svårartad stenkastning, varigenom fönsterrutor slagits in samt personal och passagerare utsatts för synnerlig fara. Åtskilliga personer hade i anledning av uppträderna åtalats inför domstol, därvid ansvar emellertid ej kunnat yrkas annat än efter 19 kap. 20 § och 15 kap. 22 § strafflagen. Genom sedermera avkunnade utslag hade domstolen ej ansett sig kunna fälla vederbörande till högre ansvar än några tiotal kronors böter.¹ Denna utgång, vilken visserligen finge antagas vara överensstämmande med gällande rätt, vore föga tillfredsställande. Intet tvivel rådde, att utgången blivit en annan, om straffbuden i 19 kap. 11, 12 och 22 §§ avsett även automobilomnibus. Under återopande av vad sålunda anförts hemställde landsfogden, att Konungens befallningshavande måtte göra framställning om sådan lagändring, att automobilomnibustrafiken bleve i straffrättsligt hänseende skyddad i samma omfattning som järnvägs- eller spårvägstrafik.

Framställningar i ämnet till Kungl. Maj:t.

Landsfogden i Stockholms län.

¹ Enligt vad utskottet inhämtat höjdes de här avsedda straffen av Svea hovrätt till 150—200 kronors böter.

Länsstyrelsen
i Stockholms
län.

För egen del har länsstyrelsen anfört:

Det förslag, som landsfogden sålunda framlagt, ansåge länsstyrelsen vara värt beaktande. Linjetrafiken med automobilomnibus hade år från år utvecklats alltmer och utgjorde nu ett oundgängligt trafikmedel i hela landet. Särskilda bestämmelser till skyddande av denna trafik finnes emellertid icke meddelade i motsats till vad som gällde i fråga om järnvägs- och spårvägs- trafik, ehuru i huvudsak samma förutsättningar för meddelande av sådana bestämmelser finge anses föreligga beträffande alla nu nämnda slag av trafik. Såsom dylika förutsättningar betraktade länsstyrelsen dels att trafiken skulle vara av större vikt och betydelse för det allmänna dels ock att skadegörelse å däri använda trafikmedel kunde förorsaka en viss allmänfara. Att dessa förutsättningar åberopats för införande av ökat straffskydd för järnvägar och spårvägar framginge av innehållet i de propositioner, vilka legat till grund dels för 1855 års fridlysningsstadga, varigenom ökat straffskydd bereddes järnvägar, dels ock för 1910 års ändringar i 19 kap. strafflagen, varigenom samma skydd utsträcktes till spårvägar. I den förra propositionen framhölls, att då gällande lags stadganden i fråga om skadegörelse å annans egendom icke syntes å järnvägsinrättningar, som dåmera på flera ställen inom riket kommit till stånd, lämna ett i förhållande till dessa inrättningars dyrbarhet och vikt för det allmänna samt de stora olyckor och olägenheter, som genom deras skadande kunde förorsakas, lämpat skydd. I den senare propositionen framhölls, att spårvägarnas betydelse för allmänheten genom de senare årens utveckling i hög grad ökats och dåmera syntes vara så stor, att detta samfärdsmedel förtjänade att komma i åtnjutande av samma särskilda skydd mot skadegörelse, som genom bestämmelser i 19 kap. strafflagen vore tillerkänt vissa andra kommunikationsanstalter. Att i stort sett samma förutsättningar, vilka legat till grund för införandet av särskilt straffskydd för järnvägar och spårvägar, jämväl förefunnes för införande av enahanda skydd för trafikmedlet automobilomnibus i yrkesmässig linjetrafik, syntes länsstyrelsen otvivelaktigt. Länsstyrelsen funne därför en utsträckning av skyddet i fråga att omfatta sistnämnda trafikmedel vara väl motiverat.

Trafikbilägarnas
riksförbund.

Sveriges trafikbilägares riksförbund har i en den 4 mars 1930 inkommen framställning hemställt om sådan lagändring, att yrkesmässig automobiltrafik i straffrättsligt hänseende bleve skyddad i samma omfattning som järnvägs- och spårvägstrafik. Efter att hava erinrat om utgången av de i det föregående omnämnda åtalen har förbundet till stöd för sin hemställan vidare anfört följande: Att de tilltalade allenast kunnat fällas till mindre bötesstraff vore ur allmän säkerhetssynpunkt långt ifrån tillfredsställande, då den med brotten förenade lilla ansvarsrisken vore otillräcklig att avhålla uppjagade och mindre sansade individer från handlingar, som kunde få de mest vittgående följder. Skulle t. ex. en automobilförare, vilken, i olikhet med en spårvagns- eller lokomotivförare, hade ej endast att reglera hastigheten utan även att hålla fordonet på vägbanan, till följd av ett nidingsdåd, berövas förmågan härtill, låge givetvis olyckan betydligt närmare än om spårvagns- eller lokföraren, vars tågsätt löpte på skenor, berövades denna förmåga. Särskilt stor bleve givetvis risken vid sådan yrkesmässig persontrafik, där föraren utgjorde fordonets enda besättning samt hade skyldighet att köra varje för automobil upplåten väg. Dylik trafik kunde nämligen icke beredas det skydd, som i viss mån kunde anordnas för linjetrafik genom linjens bevakande. Med hänsyn till den utveckling motorfordonstrafiken tagit borde för den trafikerande allmänheten samma skydd skapas, vare sig den begagnade sig av motorfordon eller av järnvägståg eller spårvagn. Att härvid linjetrafiken med dess större fordon och passagerarantal i första rum-

met komme att ägnas uppmärksamhet, funne förbundet förklarligt men kunde dock ej underlåta att fästa uppmärksamheten vid behovet av skydd för all yrkesmässig motorfordonstrafik.

I det av professorn Johan C. W. Thyren utarbetade förberedande utkast till strafflag, speciella delen, avdelning V, (statens offentliga utredningar 1923: 59), vilken avdelning omfattar de allmänfarliga brotten, upptages i 1 § en straffbestämmelse för den som framkallar fara för annans liv genom att uppsåtligen orsaka 1) eldsvåda; 2) explosion; 3) översvämning medelst skada å fördämning eller på annat sätt; 4) gruvolycka; eller 5) tågsammanstötning, skeppsbrott eller dylik olycka medelst åtgärd å kommunikationslinje eller därtill hörande material eller på annat sätt. Jämlikt 3 § straffas den, som framkallar förödelse å främmande egendom eller fara för sådan förödelse genom att uppsåtligen orsaka någon av de i 1 § avsedda olyckor. Enligt 4 § kan även försök till nämnda gärningar bli straffbart. I 10 § stadgas straff *dels* för den, som uppsåtligen hindrar eller stör användandet av allmän postförbindelse, järnväg eller spårväg ävensom vissa ledningar o. d., *dels ock* för den, som uppsåtligen hindrar eller stör användandet av allmän väg, farled eller flottled, om fara, den han insett eller bort inse, därav uppstått för människoliv. Enligt 12 § kan även försök till dessa gärningar straffas. — I fråga om bestämmelsen i 10 § uttalas i motiven, att vad beträffade hinder å annan trafik än allmän postförbindelse, järnväg eller spårväg hade ansetts, att dylik gärning borde i utkastet medtagas endast för det fall att gärningen framkallade fara för människoliv. Där så icke vore förhållandet, syntes gärningen, såvitt den icke innefattade vanlig skadegörelse eller annat brott, böra kriminaliseras såsom förseelse.

Prof.
Thyrens
förslag.

Angående den ståndpunkt, som våra grannländers strafflagar intaga till förevarande fråga, må följande omnämnas:

Den nya danska strafflagen av 1930 stadgar i 183 § straff för den, som till skada för andras person eller förmögenhet orsakar explosion, spridning av skadliga gaser, översvämning, skeppsbrott, järnvägs- eller annan transportolycka. Enligt 184 § straffas den, som, utan att hava gjort sig förfallen till ansvar enligt 183 §, stör säkerheten för järnvägars, fartygs, motorfordons eller liknande transportmedels drift eller säkerheten i trafiken på offentliga vägar. Nämnda straffbestämmelser äro upptagna i 20 kap., som handlar om allmänfarliga brott. I 21 kap., som behandlar vissa allmänskadliga handlingar, stadgas i 193 § straff för den, som rättsstridigt åstadkommer omfattande störning i driften av allmänna samfärdsmedel ävensom vissa andra allmänna inrättningar såsom postväsendet samt telegraf- och telefonanläggningar.

Utländska
strafflagar.
Danmark.

Den norska strafflagen av 1902 bestaffar i 148, 150 och 151 §§ såsom allmänfarliga brott orsakande av eldsvåda, sammanstörtning, explosion, översvämning, sjöskada eller järnvägsolycka, varigenom förlust av människoliv eller förödelse å främmande egendom lätt kan inträffa, samt framkallande av fara för sådan olycka. Någon motsvarande bestämmelse till skydd för automobiltrafik finnes ej. Däremot straffbelägges i 351 § såsom förseelse or-

Norge.

sakande av fara för trafiken å allmän plats genom vissa uppräknade handlingar: överdådig framfart, ovarsamt utläggande av föremål, stenkastning eller anbringande av »fotangler» eller giller, försummelse att på betryggande sätt inhägnat eller övertäcka brunn, utgrävning eller utsprängning, försummelse att hålla i stånd byggnad, vägkropp, bro eller räcke, uraktlåtenhet att iakttaga föreskrivna säkerhetsåtgärder eller att avhjälpa eller anmäla skada, som man själv förorsakat, eller annat liknande förfarande.

Finland. Den finska strafflagen av 1889 innehåller i 34 kap., om brott vilka innebära allmän fara, 9 och 11 §§ straffbestämmelser till skydd för järnvägsanläggning. Särskilt straffskydd för automobiltrafik finnes ej. Däremot straffas i ej ringa omfattning handlingar, som riktas mot vägar och vägtrafik. Sålunda bestraffas i 34 kap. 10 § förstörande eller skadande av brygga, bro, väg eller gata eller sådant stängsel eller märke, som är utsatt till avvärjande av eller varning för fara till lands. Straffskalan blir beroende av, om avsikt att åstadkomma fara förelegat eller ej. I 44 kap., om brott mot föreskrifter till skydd för liv, hälsa eller egendom, straffbeläggas vissa andra handlingar, som medföra fara för vägförande eller hindra trafiken.

Utskottet. De sista årtiondenas starka utveckling på trafikens område har helt naturligt fört med sig, att de i strafflagen till skydd för trafiken meddelade bestämmelserna numera måste i vissa avseenden framstå såsom mindre tillfredsställande. Vad särskilt angår omnibustrafiken är det visserligen enligt gällande rätt så, att skadegörelse å en omnibus kan drabbas av kännbart straff, i synnerhet om fara för människoliv uppstått. Att sådant brott som regel icke hör under allmänt åtal kan dock ofta förhindra det ingripande mot dylika brott, som allmänna intressen kräva. Har ingen sådan skadegörelse ägt rum men andra åtgärder vidtagits, vilka innebära fara eller hinder för omnibustrafiken, kan straff för dessa handlingar i regel icke inträda i andra fall än då handlingarna bestått i skadande eller tillstängande av vägen eller möjligen äro av den särskilda natur att de falla under 15 kap. 22 § strafflagen (åkarpslagen). Att alldeles samma slags handlingar, i stället riktade mot spårvägstrafiken, utgöra brott, hörande under allmänt åtal och belagda med avsevärda straff, kan uppenbarligen icke förklaras av olikheterna mellan dessa båda slag av trafikmedel.

Med hänsyn till det sagda anser utskottet, att en revision av ifrågavarande bestämmelser icke lämpligen bör få dröja tills en allmän strafflagsrevision kan bli genomförd. Angående det närmare sättet för dessa bestämmelsers omarbetning vill utskottet däremot icke nu uttala någon bestämd mening utan torde detta få bli beroende av en närmare utredning. Olika möjligheter stå nämligen härvidlag till buds. Särskilt möter frågan, i vad mån det ökade skyddet bör ske genom en utvidgning av tillämplighetsområdet för 11 och 12 §§ eller genom en utvidgning av det redan befintliga, om än ganska begränsade skydd för den allmänna landsvägstrafiken, varom i 15 § stadgas. Härmed sammanhänger frågan om de olika trafikmedel, rörande vilka nya be-

stämmelser böra meddelas. I ovannämnda framställningar till Kungl. Maj:t åsyftade länsstyrelsen i Stockholms län i likhet med landsfogden i länet endast yrkesmässig linjetrafik med automobilomnibus. Detsamma synes vara avsett av motionärerna. Trafikbilägarnas riksförbund däremot hemställer om samma skydd för all yrkesmässig automobiltrafik, således även annan yrkesmässig automobiltrafik än linjetrafik och även yrkesmässig linjetrafik med andra motorfordon än automobilomnibusar. Något förslag till ökat skydd för landsvägstrafiken i allmänhet har däremot, såvitt utskottet har sig bekant, hittills icke framkommit. Samtliga möjligheter härvidlag torde emellertid böra undersökas.

Under återopande av vad utskottet ovan anført, får utskottet hemställa,

att riksdagen, i anledning av förevarande motion, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt utarbetande och framläggande för riksdagen av förslag till revision av de för närvarande i strafflagen meddelade bestämmelserna till skydd för den allmänna landsvägs- och gatutrafiken.

Stockholm den 3 mars 1931.

På första lagutskottets vägnar:

A. ÅKERMAN.

Vid detta ärendes behandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Akerman*, greve *Spens*, *Klefbeck*, *Bissmark**, *Norling*, *Jonsson* i Lycksele*, *Forssell* och *Julin*.

från andra kammaren: herrar *Björkman*, *Lindley*, *Olsson* i Rimforsa, *Hedlund* i Östersund*, *Christenson**, *Johanson* i Huskvarna, *Olsson* i Mellerud och *Jonsson* i Risinge*.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.