

# Lagrådsremiss

## Eftersök av vilt vid sammanstötning med spårbundna fordon

---

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 24 november 2011

*Eskil Erlandsson*

*Mats Wiberg*  
(Landsbygdsdepartementet)

### Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås ändringar i jaktlagen (1987:259) som innebär att bestämmelserna om eftersök av vilt som har varit inblandat i en sammanstötning med motorfordon utvidgas till att avse även vilt som har kolliderat med spårbundna fordon.

Polismyndigheten ska även när det gäller vilt som har varit inblandat i en sammanstötning med spårbundna fordon kunna vidta de åtgärder som behövs för att viltet ska kunna spåras upp och avlivas. Polismyndigheten ska också kunna ge någon annan i uppdrag att vidta sådana åtgärder.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska kunna meddela föreskrifter om anmälningsskyldighet i fråga om vilt som har varit inblandat i en sammanstötning med spårbundna fordon. Underlåtenhet att fullgöra anmälningsskyldigheten när det gäller spårbundna fordon ska inte vara straffsanktionerad.

Ändringarna avses träda i kraft den 1 juli 2012.

## Innehållsförteckning

1	Beslut.....	3
2	Förslag till lag om ändring i jaktlagen (1987:259) .....	4
3	Ärendet och dess beredning.....	6
4	Bakgrund .....	6
4.1	Eftersök av vilt .....	6
4.2	Bestämmelser om eftersök .....	7
5	Överväganden och förslag .....	9
5.1	Eftersöksverksamheten bör omfatta även vilt som har varit inblandat i sammanstötning med spårbundna fordon.....	9
5.2	Anmälningsskyldighet i fråga om en sammanstötning mellan spårbundet fordon och vilt.....	11
5.3	Utmärkning av platsen för en sammanstötning mellan spårbundet fordon och vilt.....	12
5.4	Övrigt.....	13
6	Finansiering .....	14
7	Ekonomiska konsekvenser.....	15
7.1	Konsekvenser för det allmänna.....	15
7.2	Finansiella konsekvenser .....	16
7.3	Konsekvenser för enskilda .....	16
8	Författningskommentar.....	16
Bilaga 1	Sammanfattning av de remitterade förslagen .....	18
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna .....	21

# 1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i jaktlagen (1987:259).

## 2 Förslag till lag om ändring i jaktlagen (1987:259)

Härigenom föreskrivs att 26, 26 a och 45 §§ jaktlagen (1987:259) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 26 §<sup>1</sup>

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om anmälningsskyldighet i fråga om

1. vilt som har fällt under jakt,
2. vilt som ska tillfalla staten,
- och
3. vilt som har varit inblandat i en sammanstötning med ett motorfordon.

2. vilt som ska tillfalla staten,

3. vilt som har varit inblandat i en sammanstötning med ett motorfordon, *och*

*4. vilt som har varit inblandat i en sammanstötning med ett spårbundet fordon.*

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får även meddela föreskrifter om skyldighet att märka ut en plats där en sammanstötning skett mellan ett motorfordon och vilt.

### 26 a §<sup>2</sup>

Om ett vilt har varit inblandat i en sammanstötning med ett motorfordon får polismyndigheten vidta de åtgärder som behövs för att djuret ska kunna spåras upp och avlivas. Polismyndigheten får även ge någon annan i uppdrag att vidta sådana åtgärder.

Om ett vilt har varit inblandat i en sammanstötning med ett motorfordon *eller med ett spårbundet fordon*, får polismyndigheten vidta de åtgärder som behövs för att djuret ska kunna spåras upp och avlivas. Polismyndigheten får även ge någon annan i uppdrag att vidta sådana åtgärder.

### 45 §<sup>3</sup>

Till böter döms den som med uppsåt eller av grov oaktsamhet

1. bryter mot 5 § andra stycket eller 13 §,
  2. underlåter att fullgöra anmälningsskyldighet som har *föreskrivits* med stöd av 26 §, om ansvar för gärningen inte *kan ådömas* enligt lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,
2. underlåter att fullgöra anmälningsskyldighet *enligt föreskrifter* som har *meddelats* med stöd av 26 § *första stycket 1, 2 eller 3*, om ansvar för gärningen inte *är belagd med straff* enligt lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2009:1261.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2009:1261.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2007:1241.

3. bryter mot 27 §, om ansvar för gärningen inte *kan ådömas* enligt brottsbalken, 3. bryter mot 27 §, om ansvar för gärningen inte *är belagd med straff* enligt brottsbalken,

4. underlåter att fullgöra skyldighet enligt 28 §,

5. bryter mot en föreskrift som har meddelats med stöd av 29 § 4, 30 § tredje stycket eller 31 § tredje stycket eller

6. bryter mot 35 § eller mot en föreskrift som har meddelats med stöd av 36 §, 40 § första stycket eller 41 § första stycket.

Den som med uppsåt bryter mot 34 § döms till böter.

I ringa fall *skall inte dömas till ansvar* enligt denna paragraf. I ringa fall *ska ansvar inte dömas ut* enligt denna paragraf.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2012.

### 3 Ärendet och dess beredning

Organisationen Nationella Viltolycksrådet föreslog i en skrivelse den 30 augusti 2010 (dnr L2010/2630) att jaktlagens bestämmelser om eftersök av vilt som har varit inblandat i sammanstötning med motorfordon ska omfatta även kollisioner mellan vilt och spårbunden trafik.

Skrivelsen har remitterats tillsammans med en kompletterande skrivelse från Trafikverket den 30 augusti 2010. En sammanfattning av de remitterade förslagen finns i *bilaga 1*. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Landsbyggsdepartementet (dnr L2010/2630).

### 4 Bakgrund

#### 4.1 Eftersök av vilt

Med eftersök avses de åtgärder som vidtas med stöd av jaktlagstiftningen för att spåra upp och vid behov avliva skadat vilt. Eftersök sker av djurskyddsskäl, men regleras i jaktlagstiftningen och inte i djurskyddslagstiftningen. Eftersök sker normalt genom att en beväpnad jägare med hjälp av en särskilt tränad eftersökshund spårar viltet för att konstatera om det är oskadat och, om det är skadat, avlivar det.

Med jakt avses enligt 2 § jaktlagen (1987:259) att fånga eller döda vilt och att i sådant syfte söka efter, spåra eller förfölja vilt. Eftersök är således jakt i jaktlagens mening. Jakträtten tillkommer markägaren eller annan jakträttshavare.

Olika bestämmelser gäller beroende på om eftersök sker efter att vilt har skadskjutits vid jakt eller har skadats vid en sammanstötning med motorfordon eller med tåg. Har vilt skadats vid jakt finns i 28 § jaktlagen en skyldighet för jägaren att spåra upp och avliva djuret, även om detta måste ske på en fastighet som någon annan innehar jakträtten på. Någon motsvarande skyldighet finns inte för förare av motorfordon. Istället finns en skyldighet för föraren att anmäla kollisioner med djur av vissa arter till polisen.

Den 1 januari 2010 trädde nya regler i kraft om eftersök av vilt som har varit inblandat i en sammanstötning med motorfordon (prop. 2008/09:191 Eftersök av trafikskadat vilt). Genom lagändringen reglerades den dittillsvarande frivilliga verksamheten med uppspårning och avlivning av vilt som varit inblandat i sammanstötning med motorfordon närmare. Polisen gavs ett huvudansvar för organisationen och samordningen av verksamheten. Polisen gavs befogenhet att ge ett uppdrag om eftersök efter en anmälan till polisen om en inträffad viltolycka. Liksom i fråga om skadskjutet vilt gavs möjlighet att genomföra eftersök på annans mark. Straffsanktionen för underlåtenhet att uppfylla skyldigheten att anmäla en kollision mellan motorfordon och vilt, som tidigare avsåg endast situationer där vilt skadats eller dödats, utvidgades till att avse även tillfällen när någon skada på djuret inte kan konstateras. De nya reglerna avser endast sammanstötningar med motorfordon. Frågan om eftersök av vilt som varit inblandat i sammanstötningar med spår-

bundna fordon behandlades inte i propositionen. Eftersom flera remissinstanser framfört att eftersöksverksamheten borde omfatta även sådant vilt förklarade regeringen dock att denna fråga kunde komma att tas upp i annat sammanhang.

## 4.2 Bestämmelser om eftersök

### *Eftersök av vilt*

Att fånga eller döda vilt och att i sådant syfte söka efter, spåra eller förfölja vilt är jakt enligt 2 § jaktlagen. Enligt 10 § jaktlagen är det som princip fastighetsägaren som har jakträtten på den mark som hör till fastigheten. Jakträtten omfattar rätten att tillgodogöra sig vilt som omhändertas, påträffas dött eller dödas i något annat sammanhang än jakt, om viltet inte enligt 33 § jaktförordningen (1987:905) tillfaller staten ("statens vilt"). Vilt som dödas i vägtrafik och i trafik med spårbundet fordon omfattas alltså av jakträtten.

Beträffande skadskjutet vilt ska enligt 28 § första stycket jaktlagen jägaren snarast vidta de åtgärder som behövs för att djuret ska kunna spåras upp och avlivas, dvs. eftersöka djuret. Sådana åtgärder kan vidtas såväl av jägaren själv som av någon annan som denne vidtalat. Enligt jaktlagens förarbeten har den som eftersöker djuret både rätt och skyldighet att följa djuret, även in på annans jaktområde. I uttrycket "de åtgärder som behövs" ligger förutom detta även att hjälpmedel som enligt jaktlagstiftningen annars inte är tillåtna, såsom motorfordon och lampor, får användas för att få tag i det skadskjutna djuret (prop. 1986/87:58 s. 80).

På motsvarande sätt gäller enligt 26 a §, som infördes i lagen genom 2009 års ändring, att polismyndigheten, eller den till vilken polismyndigheten uppdrar detta, får vidta de åtgärder som behövs för att vilt, som har varit inblandat i sammanstötning med motorfordon, ska kunna spåras upp och avlivas. Även sådant eftersök får således ske oavsett vem jaktområdet tillhör. Eftersöket genomförs av särskilda eftersökspatruller (se nedan).

Enligt 26 § första stycket 3 jaktlagen får regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, meddela föreskrifter i fråga om anmälningsskyldighet för vilt som har varit inblandat i en sammanstötning med ett motorfordon. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får även meddela föreskrifter om skyldighet att märka ut en plats där en sammanstötning skett. Enligt 26 a § jaktlagen får polismyndigheten, om ett vilt har varit inblandat i en sammanstötning med ett motorfordon, vidta de åtgärder som behövs för att djuret ska kunna spåras upp och avlivas. Polismyndigheten får även ge någon annan i uppdrag att vidta sådana åtgärder.

Om ett djur av arterna björn, varg, järv, lo, älg, hjort, rådjur, utter, vildsvin, mufflonfår eller örn har varit inblandat i en sammanstötning med ett motorfordon, är fordonets förare enligt 40 § första stycket jaktförordningen skyldig att snarast möjligt märka ut olycksplatsen och underrätta närmaste polismyndighet. Den som inte fullgör anmälningsskyldigheten kan enligt 45 § första stycket 2 förordningen dömas till

böter. Något straffansvar för den som underlåter att märka ut en olycksplats finns däremot inte.

Har polismyndigheten underrättats om att sammanstötning skett med ett djur av en sådan art som anges i 40 § första stycket förordningen eller vilt som enligt 33 § första stycket tillfaller staten, får myndigheten enligt 40 § andra stycket uppdra åt någon annan att eftersöka djuret. Den berörda jakträttshavaren eller markägaren ska om möjligt underrättas om beslutet.

Efter att ha hört Rikspolisstyrelsen får Naturvårdsverket enligt 40 § tredje stycket förordningen meddela föreskrifter som rör annat än polismyndighetens medverkan vid eftersök av djur av sådan art som avses i första stycket eller statens vilt.

Ur viltvårdsfonden får enligt 40 a § jaktförordningen lämnas ersättning för polismyndighetens kostnader för att eftersöka eller på annat sätt spåra, döda eller omhänderta djur av sådan art som avses i 33 § och kostnader för eftersök enligt 40 § andra stycket. Ersättning ur fonden får även lämnas till den som har hjälpt polismyndigheten vid eftersök. Beslut om ersättning meddelas av polismyndigheten och Naturvårdsverket får efter att ha hört Rikspolisstyrelsen meddela föreskrifter om ersättning.

Enligt 36 § första stycket jaktförordningen är den som har påträffat ett dött djur eller har omhändertagit eller dödat ett djur av en art som avses i 33 § förordningen, dvs. statens vilt, skyldig att snarast anmäla händelsen till närmaste polismyndighet. Någon skyldighet för en lokförare att anmäla en kollision med vilt utan dödlig utgång finns således inte. I motsats till vad som gäller förare av motorfordon finns inte heller någon skyldighet att anmäla kollisioner med rådjur, vildsvin eller mufflonfår, som inte är statens vilt (se 40 § jaktförordningen). Enligt gällande rutiner ska lokföraren dock anmäla till Trafikverket när en viltkollision har skett. Verket ska sedan anmäla det inträffade till polisen.

### *Eftersöksorganisationen*

För eftersök av vilt som har varit inblandat i sammanstötning med motorfordon finns en rikstäckande frivillig eftersöksverksamhet, Nationella Viltolycksrådet (före 2007 Trafiksäkerhet och Eftersök i Samverkan), som bygger på frivillighet. Organisationen fungerar som ett samarbetsorgan mellan myndigheter och organisationer. I rådet ingår Rikspolisstyrelsen, länsstyrelserna, Skogsstyrelsen, Naturvårdsverket, Trafikverket, Bilprovningen, Jägarnas Riksförbund, Lantbrukarnas Riksförbund, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF), SOS Alarm, Svenska Kennelklubben och Svenska Jägareförbundet. Verksamhetens syfte är att säkerställa en långsiktig och effektiv eftersöksorganisation för att förkorta djurs lidande i samband med olyckor med vilt på väg och järnväg. Viltolycksrådet har två verksamhetsgrenar, dels samordningen av viltolycksorganisationen med jägare som söker efter trafikskadat vilt, dels ett viltolycksförebyggande arbete. Viltolycksrådet har en centralt ansvarig verksamhetsledare och ett kansli med 1,5 helårstjänster.

I varje län finns en ansvarig polis och en jägare, som bl. a. ansvarar för samordning och utbildning inom länet, samt ett antal lokalt ansvariga



inom respektive kommun både hos polisen och hos jägarorganisationerna. Omkring 6 000 personer deltar i verksamheten.

Den som anmäler en viltkollision till polisen blir kopplad till polisens länskommunikationscentral. Inom varje kommun finns s.k. kontaktgrupper bestående av tre kontaktpersoner som ansvarar för var sin del av vägnätet i kommunen. Polisen kontakter någon i den kontaktgrupp som har ansvar för den väg där viltolyckan har skett. Kontaktpersonen meddelar jakträttshavaren om olyckan. Kontaktpersonen kallar därefter i normalfallet in en eftersökspatrull. För att samarbetet ska fungera finns samordningsgrupper på lokal nivå och på länsnivå.

Den som har fått i uppdrag att göra ett eftersök ska fylla i en viltolycksrapport som sänds in till den samordningsansvarige jägaren efter uppdragets utförande. Av rapporten framgår resultatet av eftersöket. Rapporten ligger också till grund för den ersättning som eftersökspatrullen kan vara berättigad till. Rapporten skickas tillsammans med en faktura på kostnaderna till berörd polismyndighet.

## 5 Överväganden och förslag

### 5.1 Eftersöksverksamheten bör omfatta även vilt som har varit inblandat i sammanstötning med spårbundna fordon

**Regeringens förslag:** Polismyndigheten ska även när det gäller vilt som har varit inblandat i en sammanstötning med spårbundna fordon kunna vidta de åtgärder som behövs för att viltet ska kunna spåras upp och avlivas. Polismyndigheten ska även kunna ge någon annan i uppdrag att vidta sådana åtgärder.

**Nationella Viltolycksrådet och Trafikverkets förslag:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna har tillstyrkt förslaget. *Svenska Jägareförbundet* anser dock att termen ”spårbunden trafik” inte bör användas eftersom den inte är definierad. I stället bör termen ”motordrivet fortkaffningsmedel” användas, så att eftersök kan ske efter vilt som skadats även av annat än motorfordon och tåg, t.ex. terrängfordon och båtar. Skyldigheten att märka ut platsen för sammanstötningen bör dock bara omfatta motorfordon eftersom praktiska orimligheter annars skulle uppstå.

**Skälen för regeringens förslag:** Det inträffar årligen närmare 4 500 olyckor mellan vilt och tåg. I huvuddelen av olyckorna är älg eller rådjur inblandade. Det är av djurskyddsskäl nödvändigt att eftersöka och vid behov avliva skadade djur samt omhänderta döda djur även i sådana sammanhang. Enligt 36 § första stycket jaktförordningen är den som har påträffat ett dött djur eller har omhändertagit eller dödat ett djur av en art som avses i 33 § förordningen, s.k. statens vilt, skyldig att snarast möjligt anmäla händelsen till närmaste polismyndighet. Någon skyldighet för en

lokförare att anmäla en kollision med vilt när detta inte dödats finns således inte. I motsats till vad som gäller förare av motorfordon finns inte heller någon skyldighet att anmäla kollision med rådjur, vildsvin eller mufflonfår, som inte är statens vilt. Enligt gällande rutiner ska lokföraren dock rapportera till Trafikverket när en viltkollision har skett. Verket ska sedan anmäla det inträffade till polisen.

Med få undantag äger Trafikverket den mark som trafikeras av spårbundna fordon och är därmed även jakträttshavare. Omhändertagande av vilt där sker därför av Trafikverkets personal. Ett särskilt problem uppstår dock när skadat vilt ger sig iväg utanför spårområdet efter tågkollisioner. Trafikverket har där ingen rättslig befogenhet att eftersöka eller ta hand om vilt på annans mark. För att Trafikverket ska kunna ta ett ansvar för att minska lidandet för vilt som skadats vid sammanstötning med spårbundna fordon är verket hänvisat till att kontakta markägare eller jakträttshavare inom det område där viltet avvikit. Det är jakträttshavarens sak att avgöra om denne vill vidta några åtgärder, men eftersök och avlivning får bara ske enligt jaktlagstiftningens bestämmelser om jakt. Detta är en ur djurskyddssynpunkt otillfredsställande ordning. Enligt regeringens uppfattning bör samma regler gälla oavsett om viltet har skadats vid en sammanstötning med ett motorfordon eller med ett spårbundet fordon. I ett avseende skiljer sig dock eftersök av vilt som skadats vid sammanstötning med spårbundet fordon från eftersök av vilt som skadats vid en sammanstötning med motorfordon. Spårområde för järnväg får enligt 9 kap. 1 § järnvägslagen (2004:519) av säkerhetsskäl inte beträdas utan tillstånd av infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget. Ligger viltet kvar på spårområdet tas det om hand av Trafikverkets personal. Har djuret lämnat platsen måste emellertid eftersök ske. Eftersöket kan behöva påbörjas inom spårområdet. Något generellt undantag från tillträdesförbudet bör av säkerhetsskäl inte göras för eftersök av skadat vilt. Det får i stället ankomma på Trafikverket att bedöma om tillstånd att beträda spårområdet kan ges. Detta torde inte medföra någon tidsutdräkt eftersom verkets personal normalt kallats till platsen för sammanstötningen och då kan ge de instruktioner om tillträde till spårområdet som kan behövas av säkerhetsskäl.

De närmare föreskrifter om eftersöksuppdragen som behövs för verkställigheten av lagen kan meddelas av regeringen enligt 8 kap. 7 § 1 regeringsformen. Regeringen kan enligt 8 kap. 11 § regeringsformen även bemyndiga en förvaltningsmyndighet att meddela sådana föreskrifter.

*Svenska Jägareförbundet* har i sitt remissvar anfört att uttrycket ”spårbunden trafik” i förslaget inte har definierats och därför inte bör användas samt att bestämmelserna om eftersök bör omfatta alla motordrivna fordon. Detta förslag avser att reglera viltolyckor med spårbundna fordon. Antalet olyckor är stort och det är angeläget att eftersök kan genomföras på liknande sätt som när det gäller vägtrafiken. Viltolyckor inträffar naturligtvis även med andra motordrivna fordon, även om dessa kan antas vara relativt få till antalet. På det föreliggande underlaget kan dock inte eftersök till följd av sådana olyckor regleras. En eventuell översyn av bestämmelserna i detta avseende kan göras i annat sammanhang.

Regeringen anser dock att det i förslaget använda uttrycket ”spårbunden trafik” bör ersättas med ”spårbundet fordon” för att bättre ansluta till bestämmelserna om eftersök vid sammanstötning mellan vilt och motorfordon. Förslaget bör genomföras genom ändring i 26 a § jaktlagen.

## 5.2 Anmälningsskyldighet i fråga om en sammanstötning mellan spårbundet fordon och vilt

**Regeringens förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska kunna meddela föreskrifter om anmälningsskyldighet i fråga om en sammanstötning mellan ett spårbundet fordon och vilt. En underlåtenhet att fullgöra anmälningsskyldigheten när det gäller spårbunden trafik ska inte vara straffsanktionerad.

**Nationella Viltolycksrådets och Trafikverkets förslag:** Trafikverkets förslag överensstämmer med regeringens förslag. Nationella Viltolycksrådets förslag innebär att underlåtenhet att fullgöra anmälningsskyldigheten straffsanktioneras.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna har tillstyrkt förslaget om anmälningsskyldighet även vid sammanstötning mellan vilt och spårbundna fordon. När det gäller en straffsanktionering av bestämmelsen råder delade meningar mellan remissinstanserna. *Göta hovrätt* ifrågasätter om det finns skäl att undanta förare av spårbundna fordon från straffansvar utifrån de grunder som Trafikverket redovisat. Även om en sådan förare normalt inte förfar uppsåtligt eller grovt oaktsamt kan det inte uteslutas att det ibland kan förhålla sig på annat sätt. Om en sådan förare ändå ska undantas från straffansvar bör 45 § första stycket 2 jaktlagen ges följande lydelse: “underlåter att fullgöra anmälningsskyldighet som har föreskrivits med stöd av 26 § första stycket 1–3, om ansvar - - -”, eftersom den lydelse som Trafikverket föreslår riskerar att ha mer långtgående effekter än som avses. *Örebro tingsrätt* ställer sig bakom vad hovrätten anfört i sitt remissvar. Även *Statens veterinärmedicinska anstalt* och *Naturvårdsverket*, som i övrigt tillstyrker förslagen, anser att tågförare som av uppsåt eller grov oaktsamhet underlåtit att rapportera sammanstötning med vilt bör vara straffrättsligt ansvarig. *Åklagarmyndigheten* är däremot av annan uppfattning. Det torde enligt myndigheten vara straffrättsligt synnerligen svårt att leda i bevis att en lokförare haft kännedom om att det skett en sammanstötning mellan tåget och vilt. Samma argument som anförts mot en kriminalisering gör sig enligt *Åklagarmyndigheten* gällande även beträffande införande av anmälningsskyldigheten i sig. Det bör därför övervägas om inte anmälningsskyldigheten ska inträda när en förare av spårbunden trafik uppmärksammat att en sammanstötning av aktuellt slag har skett. *Svenska Jägareförbundet* anser att det inte är lämpligt att undanta anmälningsskyldigheten för spårbunden trafik från straffsanktionering. Tågföraren bör därför ha det straffrättsliga ansvaret.

## Skälen för regeringens förslag

### *Anmälningsskyldighet*

Enligt 26 § första stycket 3 jaktlagen får regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, meddela föreskrifter i fråga om anmälningsskyldighet för vilt som har varit inblandat i en sammanstötning med ett motorfordon. Först efter ett korrekt genomfört eftersök kan det konstateras om ett vilt skadats vid en sammanstötning med spårbundet fordon. För att eftersök ska kunna genomföras måste polisen få kännedom om att en sammanstötning med vilt har skett. Anmälningsskyldigheten vad gäller sammanstötning med vilt bör därför utvidgas till att avse även sammanstötning mellan vilt och spårbundet fordon. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör bemyndigas att meddela föreskrifter om anmälningsskyldigheten. Förslaget bör genomföras genom en ändring i 26 § jaktlagen. När det gäller anmälningsskyldighetens omfattning bör, som Åklagarmyndigheten anfört, övervägas om denna ska begränsas till fall då föraren uppmärksammat en sammanstötning.

### *Straffsanktionering*

Som ovan framgått (avsnitt 4.1) föranleder underlåtenhet att uppfylla skyldigheten att anmäla en kollision mellan motorfordon och vilt straffansvar (se 45 § första stycket 2 jaktlagen). Trafikverket anser att det straffrättsligt skulle vara näst intill omöjligt att visa att en lokförare har haft kännedom om att det skett en sammanstötning mellan tåg och vilt. Det är inte ovanligt att ett vilt i panik springer in i sidan av ett tåg. Lokföraren har då inte möjlighet att uppfatta kollisionen och på grund av tågets vikt finns det små möjligheter att märka att något stött i tåget. Med hänsyn till den långa bromssträckan hos tåg saknas praktiska möjligheter att stanna tåget för att undersöka om en sammanstötning med vilt har skett. Skyldigheten att anmäla sammanstötning mellan vilt och spårbunden trafik bör enligt verket därför inte straffsanktioneras. *Åklagarmyndigheten* har i sitt remissvar pekat på samma svårigheter och avstyrkt kriminalisering.

Regeringen delar denna bedömning. En underlåtenhet att fullgöra anmälningsskyldigheten vid viltkollisioner med spårbundna fordon bör därför inte vara straffsanktionerad. Om regeringen uppmärksammar att det förekommer brister i uppfyllandet av anmälningsskyldigheten kan regeringen dock komma att återkomma i frågan.

Ställningstagandet beträffande straffsanktionering föranleder en ändring i straffbestämmelsen i 45 § jaktlagen, som lämpligen bör utformas i huvudsak på det sätt som föreslagits av *Göta hovrätt*.

### 5.3 Utmärkning av platsen för en sammanstötning mellan spårbundet fordon och vilt

<p><b>Regeringens bedömning:</b> Någon skyldighet att märka ut platsen för en sammanstötning mellan spårbundet fordon och vilt bör inte införas.</p>
--

**Nationella Viltolycksrådets och Trafikverkets förslag:** Överensstämmer med regeringens bedömning.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna tillstyrker förslaget eller lämnar det utan erinran.

**Skälen för regeringens bedömning:** Enligt 26 § andra stycket jaktlagen får regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddela föreskrifter om skyldighet att märka ut en plats där en sammanstötning skett mellan ett motorfordon och vilt. En korrekt platsangivelse är av stor vikt för ett snabbt och framgångsrikt eftersök. Vid trafik med spårbundna fordon gäller emellertid andra förhållanden än vid vägtrafik. Tåg håller ofta höga hastigheter och har då mycket långa bromssträckor, upp till 2,5 km. Ett krav på att märka ut olycksplatsen skulle därför medföra stora praktiska svårigheter.

Längs järnvägsspåren finns avståndsangivelser med jämna mellanrum. I stället för att märka ut platsen bör tågföraren vid rapportering av en sammanstötning vara skyldig att anmäla en lägesangivelse för olycksplatsen.

Regeringens bedömning föranleder en ändring i 40 § jaktförordningen.

## 5.4 Övrigt

**Regeringens bedömning:** Bestämmelsen i 9 § första stycket jaktlagen om att polismyndigheten får låta avliva vilt bör inte ändras.

**Nationella Viltolycksrådets förslag:** Nationella Viltolycksrådet har föreslagit att det i 9 § första stycket jaktlagen förs in en bestämmelse om rätt för polismyndigheten att ge någon annan i uppdrag att vidta åtgärder för att avliva vilt som orsakar avsevärd skada eller utgör en fara för människors säkerhet.

**Remissinstanserna:** Göta hovrätt har inte tagit ställning till förslaget eftersom hovrätten uppfattat det så att det inte omfattas av remissen. Statens veterinärmedicinska anstalt anser att ändringen är onödig om förslaget till ändring i 26 a § jaktlagen genomförs. Övriga remissinstanser har tillstyrkt förslaget eller inte yttrat sig i den delen.

**Skälen för regeringens bedömning:** Nationella Viltolycksrådet har anfört att bestämmelsen i 9 § första stycket i dess nuvarande lydelse är alltför begränsad för att kunna användas som stöd för polismyndigheten att genomföra eftersök efter vilt som har varit inblandat i en sammanstötning med spårbunden trafik. Den ger enligt rådet dessutom ingen rätt för polismyndigheten att låta någon annan utföra åtgärden, eftersom eftersök och avlivning av vilt på annans mark torde vara att betrakta som myndighetsutövning. Det krävs därför enligt rådet ett stöd i lag för att överlåta uppgiften till en utomstående uppdragstagare. Polismyndigheten är i sådana fall i formellt avseende hänvisad till att teckna uppdragsavtal med enskilda jägare, vilket förutsätter en många gånger svårhanterlig balansgång mellan offentligt rättsliga och arbetsrättsliga bestämmelser.

Enligt 26 a § jaktlagen får polismyndigheten, eller den till vilken polismyndigheten uppdrar detta, vidta de åtgärder som behövs för att vilt, som har varit inblandat i sammanstötning med motorfordon, ska kunna spåras upp och avlivas. Med de åtgärder som behövs avses bl.a. en möjlighet att vidtala annan att utföra åtgärden (se avsnitt 4.2). Denna befogenhet föreslås nu bli utvidgad till att avse även vilt som har varit inblandat i en sammanstötning med spårbundna fordon (se avsnitt 5.1). Bestämmelsen i 9 § saknar betydelse i detta sammanhang. Den föreslagna ändringen bör därför inte genomföras.

## 6 Finansiering

**Regeringens bedömning:** Ersättningen för eftersök av vilt som varit inblandat i sammanstötning med spårbundna fordon liksom polisens ökade administrations- och fakturahanteringskostnader bör finansieras genom anslaget 1:2 *Banhållning* inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.

**Nationella Viltolycksrådets förslag:** Överensstämmer med regeringens bedömning.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna tillstyrker förslaget.

**Skälen för regeringens bedömning:** Det anmäls årligen närmare 4 500 sammanstötningar mellan spårbundna fordon och vilt av de arter där eftersök ska ske. Närmare 2 200 anmälningar avser rådjur och knappt 2 000 avser älg.

Enligt 40 a § första stycket 1 jaktförordningen får ersättning lämnas ur viltvårdsfonden för polismyndighetens kostnader för att eftersöka eller på annat sätt spåra, döda eller omhänderta djur av sådan art som avses i 40 § andra stycket förordningen. Ersättning får enligt andra stycket även lämnas till den som har hjälpt polismyndigheten vid eftersök. Naturvårdsverket får enligt 40 a § tredje stycket förordningen meddela föreskrifter om ersättning efter att ha hört Rikspolisstyrelsen.

Viltvårdsfonden bildas av de viltvårdsavgifter som alla jägare enligt 49 § första stycket jaktförordningen årligen ska betala. Kammarkollegiet, som enligt 49 § andra stycket förordningen förvaltar fonden, betalar ut beloppet i enlighet med regeringens eller polismyndighetens beslut. Medlen får enligt 31 § första stycket 1 jaktlagen användas för att främja viltvården eller andra liknande ändamål som är förenliga med syftet med jaktlagen.

Polisens kostnader för eftersök av trafikskadat vilt betalas med stöd av 40 a § jaktförordningen ur viltvårdsfonden. Den viltolycksrapport som varje eftersökspatrull ska lämna till polisen ligger till grund för den ersättning som betalas ut. Genom anteckning på den inlämnade viltolycksrapporten beslutar polismyndigheten om ersättning till eftersökspatrull i enlighet med en fastställd schablon. Polismyndigheten sänder en kontrolluppgift till Skatteverket. Kopia på blanketten skickas till Kammarkollegiet som betalar ut beloppet och gör skatteavdrag samt

betalar socialavgifter. Utbetalade belopp och socialavgifter tas från viltvårdsfonden. Hanteringen av ersättningen för eftersök av vilt som varit inblandat i en sammanstötning med spårbunden trafik bör hanteras på motsvarande sätt.

Naturvårdsverket har fastställt ersättning för de eftersöksuppdrag avseende trafikskadat vilt som lämnas av polisen. Enligt 35 a § i verkets föreskrifter och allmänna råd om jakt och statens vilt (NFS 2002:18) lämnas ersättning för eftersök av björn, varg, järv och lo med 1 900 kr, för älg och vildsvin med 700 kr och för övriga arter med 400 kr. För kontaktperson lämnas grundersättning med 50 kr per eftersök och tilläggsersättning med 100 kr om kontaktpersonen behöver göra ett platsbesök. Dessutom lämnas bilersättning motsvarande skattefri del av statlig bilersättning om vägsträckan överstiger 50 km enkel väg.

Enligt regeringens uppfattning bör även eftersök av vilt som varit inblandat i sammanstötning med spårbunden trafik lämnas som en schablonersättning. Det saknas skäl att ha en annan ersättningsnivå än vid eftersök av trafikskadat vilt.

Det inträffar årligen närmare 4 500 sammanstötningar mellan vilt och spårbunden trafik. Om samtliga sammanstötningar skulle leda till ett eftersök uppgår kostnaden med den föreslagna ersättningen till drygt 3 miljoner kr. Åtskilliga sammanstötningar torde dock resultera i att viltet dödas direkt och ligger kvar på spårområdet. Eftersom något eftersök då inte blir aktuellt uppgår kostnaden i dessa fall till 150 kr för ersättning till kontaktperson. Det saknas emellertid statistik om hur vanligt det är att vilt återfinns inom spårområdet. Kostnaden torde dock bli lägre än 3 miljoner kr. Polismyndighetens kostnader för administration och fakturering kan beräknas till cirka 250 000 kr.

Kostnaderna för eftersök av trafikskadat vilt finansieras idag genom anslaget 1:1 *Väghållning* inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Medel från väghållningsanslaget förs över till viltvårdsfonden och till Rikspolisstyrelsen för den administrativa kostnaden. Överföringen från väghållningsanslaget sker budgetårsvis i efterskott. Kostnaderna för eftersök av vilt som varit inblandat i en sammanstötning med spårbundet fordon och polisens kostnader för detta bör regleras på samma sätt, men finansieras genom överföring till viltvårdsfonden från anslaget 1:2 *Banhållning* inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Eftersom överföringen sker i efterskott kommer den första överföringen att ske 2013.

## 7 Ekonomiska konsekvenser

### 7.1 Konsekvenser för det allmänna

Förslaget innebär en skyldighet för den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen (infrastrukturförvaltaren, jfr 1 kap. 4 § järnvägslagen) att anmäla en sammanstötning mellan vissa viltarter och spårbundna fordon till polisen. Syftet är att ge polisen befogenhet att vidta de åtgärder som behövs för eftersök av vilt som sammanstött med ett spårbundet fordon. Detta innebär att polisen kan uppdra åt annan att spåra och döda viltet och att eftersöket

får ske på annans mark. Förslaget innebär att sammanstötning med vilt behandlas på samma sätt oavsett om det rör motorfordon eller spårbundna fordon.

Lokföraren är idag skyldig att rapportera kollision mellan tåg och vilt till infrastrukturförvaltaren. Den som dödat vilt som tillfaller staten är skyldig att anmäla detta till polisen. Av de drygt 4 400 viltolyckor med tåg inblandade och där eftersök föreslås ske utgör cirka 1 000 statens vilt. Förslaget innebär således ett visst ökat arbete för infrastrukturförvaltaren och polismyndigheten eftersom de har att handha ett större antal anmälningar om sammanstötning med vilt än tidigare. Eftersom de som utför eftersöket får ersättning för sitt arbete uppkommer även ökade kostnader för fakturahantering och administration för polisen. Förslaget att berörd markägare eller jakträttshavare ska underrättas vid eftersök innebär i praktiken inte någon ändring i förhållande till vad som redan gäller.

## 7.2 Finansiella konsekvenser

Förslagen innebär ökade kostnader med cirka 250 000 kr per år för polismyndigheten genom en utökad fakturahantering och administration. Med samma ersättningsnivå som för trafikskadat vilt blir kostnaderna för ersättning till eftersökspatrullerna cirka 3 miljoner kr per år. Kostnaderna avses belasta anslaget 1:2 *Banhållning* under utgiftsområde 22 Kommunikationer.

## 7.3 Konsekvenser för enskilda

Förslaget innebär för förare av spårbundet fordon en skyldighet att anmäla sammanstötning med vilt även om det inte kan konstateras att djuret är skadat eller dött. Få sammanstötningar med de aktuella viltslagen resulterar i att djuret klarar sig oskadat. Eftersom sådana sammanstötningar anmäls redan i dag innebär ändringen inte något ökat åliggande för förarna.

Förslaget att eftersök ska få ske på annans mark även när vilt sammanstött med spårbundet fordon är nytt och innebär att markägare och jakträttshavare kan träffa på eftersöksjägare på den fastighet där de har jakträtt. Eftersöket får ske under samma villkor som gäller för eftersök av skadskjutet vilt och vid sammanstötning mellan vilt och motorfordon. Det finns inga uppgifter om att sådana eftersök i något avseende har missbrukats.

# 8 Författningskommentar

## 26 §

Genom den nya punkten 4 i första stycket bemyndigas regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, att meddela föreskrifter även om anmälningsskyldighet beträffande vilt som har varit inblandat i en



sammanstötning med spårbundet fordon. Avsikten är att meddela föreskrifter som ska göra det möjligt för polisen att inom ramen för den befintliga eftersöksorganisationen efter en anmälan föranstalta om eftersök av sådant vilt.

#### **26 a §**

Enligt bestämmelsens nuvarande lydelse får polismyndigheten vidta eller lämna i uppdrag åt någon annan att vidta de åtgärder som behövs för att vilt som har varit inblandat i en sammanstötning med motorfordon ska kunna spåras upp och avlivas. Genom ändringen utvidgas denna befogenhet till att avse även eftersök av vilt som har varit inblandat i en sammanstötning med spårbundet fordon. Bestämmelsen innebär bl.a. att eftersök får ske på annans mark.

#### **45 §**

Genom ändringen i första stycket 2 undantas underlåtenhet att anmäla sammanstötning mellan vilt och spårbunden trafik från straffansvar. Ändringen kommenteras närmare i avsnitt 5.2. Dessutom görs vissa språkliga moderniseringar.

## Sammanfattning av de remitterade förslagen

### Nationella Viltolycksrådets förslag

Nationella Viltolycksrådet hemställer i skrivelsen om ändring i 26 § jaktlagen och 40 § jaktförordningen med innebörden att bestämmelserna om eftersök av trafikskadat vilt efter kollisioner med motorfordon på väg, ska gälla även för eftersök av vilt som kolliderat med spårbunden trafik. Förändringarna syftar till att ge polisen befogenhet att vidta de åtgärder som behövs för att spåra upp och avliva ett djur som varit inblandat i en sammanstötning med spårbunden trafik. Polismyndigheten skulle därigenom få en rättslig möjlighet att ge någon annan i uppdrag att vidta sådana åtgärder.

Vidare föreslås en förändring av 9 § jaktlagen, innebärande att polismyndigheten får en rättslig möjlighet att överlåta till någon annan att utföra sådana uppdrag som sägs i bestämmelsen.

Nationella Viltolycksrådet föreslår även att ersättning för eftersök till följd av sammanstötning med spårbunden trafik finansieras av Trafikverkets budget för banhållning. Detta medför att ett motsvarande förfarande kan användas som vid ersättning för eftersök till följd av sammanstötning med motorfordon.

### Förslag till ändring i 9 § första stycket jaktlagen

#### *Nuvarande lydelse*

Om ett vilt djur orsakar avsevärd skada eller om det kan antas vara farligt för människors säkerhet, får polismyndigheten låta avliva djuret, om det inte finns någon annan tillfredsställande lösning.

#### *Föreslagen lydelse*

Om ett vilt djur orsakar avsevärd skada eller om det kan antas vara farligt för människors säkerhet, får polismyndigheten låta avliva djuret, om det inte finns någon annan tillfredsställande lösning. *Polismyndigheten får även ge någon annan i uppdrag att vidta sådana åtgärder.*

### Förslag till ändring i 26 a § jaktlagen

#### *Nuvarande lydelse*

Om ett vilt har varit inblandat i en sammanstötning med ett motorfordon får polismyndigheten vidta de åtgärder som behövs för att djuret ska kunna spåras upp och avlivas. Polismyndigheten får även ge någon annan i uppdrag att vidta sådana åtgärder.

#### *Föreslagen lydelse*

Om ett vilt har varit inblandat i en sammanstötning med ett motorfordon *eller med spårbunden trafik* får polismyndigheten vidta de åtgärder som behövs för att djuret ska kunna spåras upp och avlivas. Polismyndigheten får även ge någon annan i uppdrag att vidta sådana åtgärder.

Trafikverket instämmer med Nationella Viltolycksrådet i att polis ska ges befogenhet att eftersöka eller ge annan i uppdrag att eftersöka vilt som varit inblandat i sammanstötning med spårbunden trafik.

Trafikverket har ingen åsikt om föreslagen lydelse för 9 § första stycket jaktlagen. Trafikverket instämmer i föreslagen lydelse för 26 a § jaktlagen.

Beträffande förslaget till tillägg i 40 § jaktförordningen noterar Trafikverket att 26 § jaktlagen i dess nuvarande lydelse inte bemyndigar regeringen, eller den myndighet regeringen bestämmer, att meddela föreskrifter om anmälningsskyldighet i fråga om vilt som har varit inblandat i sammanstötning med spårbunden trafik (däremot med motorfordon). Trafikverket anser att en fjärde punkt ska läggas till i 26 § första stycket: ”vilt som har varit inblandat i en sammanstötning med spårbunden trafik”.

Trafikverket vill uppmärksamma departementet på ansvarsbestämelsen i 45 § första stycket 2 p jaktlagen. Där anges att till böter döms den som med uppsåt eller av grov oaktsamhet ”underlåter att fullgöra anmälningsskyldighet som har föreskrivits med stöd av 26 §, om ansvar för gärningen inte kan ådömas enligt lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott”. Anmälningsskyldigheten i 40 § jaktförordningen är föreskriven med stöd av 26 § jaktlagen. Som 40 § jaktförordningen ser ut i dag innebär straffbestämelsen i 45 § jaktlagen att förare av motorfordon är straffrättsligt ansvarig för anmälan.

Om spårbunden trafik läggs till i 40 § jaktförordningen (och i 26 § jaktlagen) medför det att straffansvar påförs förare av spårbunden trafik, om inte ansvarsbestämelsen i 45 § jaktlagen ändras. Trafikverket föreslår ett tillägg till 45 § första stycket 2 p jaktlagen: ”underlåter att fullgöra anmälningsskyldighet som har ålagts förare av motorfordon och har föreskrivits med stöd av 26 §, om ansvar för gärningen inte kan ådömas enligt lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott”. Trafikverket anser att förare av spårbunden trafik inte ska påföras ett straffrättsligt anmälningsskyldigt ansvar vid sammanstötning med vilt. Det är inte ovanligt att djur i panik springer in i sidan av tåg, och då har lokföraren inte ens möjlighet att uppfatta kollisionen då han inte kan se djuret, och på grund av tågets vikt kanske han heller inte kunnat märka att något stött i tåget. Lok är höga och lokförare kan därför inte se rälsen precis framför loket, utan lokföraren ser spåren en längre bit fram och långt framåt. Det är därför inte självklart att lokförare kan se om ett djur springer upp på spåret precis framför loket. Tåg håller ofta höga hastigheter och har då mycket långa bromssträckor. Ett X2000-tåg i full hastighet kan ha en bromssträcka på upp till 2,5 km. Det finns ingen praktisk möjlighet för lokföraren att stanna tåget och se om dunsen han kan ha uppfattat var ett vilt djur. Kraftiga inbromsningar är inte heller önskvärda ur vare sig säkerhets- eller komfortsynpunkt. Sammanfattningsvis skulle det straffrättsligt vara näst intill omöjligt att visa att en lokförare haft kännedom om att det skett en sammanstötning mellan tåget och vilt. I de fall lokförare uppmärksammar djur på spåret försöker de förhindra olyckor genom att varna, och i de fall lokförare känner till att

en sammanstötning skett rapporterar lokföraren detta till Trafikverkets Bilaga 1 driftledningscentral.

Trafikverket tillstyrker förslaget till finansiering såvitt avser direkta kostnader för eftersök. Indirekta och svårberäknade kostnader, t.ex. för polismyndigheternas arbete i samband med dessa ärenden, kan Trafikverket inte påta sig.

Följande instanser har inkommit med yttrande över Nationella Viltolycksrådets och Trafikverkets förslag.

Göta hovrätt, Örebro tingsrätt, Blekinge tingsrätt, Åklagarmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Länsstyrelsen i Gävleborgs län, Länsstyrelsen i Kalmar län, Länsstyrelsen i Värmlands län, Länsstyrelsen i Östergötlands län, Statens veterinärmedicinska anstalt, Skogsstyrelsen, Naturvårdsverket, Trafikverket, Naturhistoriska riksmuseet, Jägarnas Riksförbund, Svenska Jägareförbundet, Sveriges Jordägareförbund, Nationella Viltolycksrådet och Älgskadefondsforeningen.