



Högsta domstolen
Box 2066
103 12 STOCKHOLM

Överklagande av hovrättsdom – grovt rattfylleri

Klagande

Riksåklagaren

Motpart

A

Ombud och offentlig försvarare: Advokaten M

Saken

Grovt rattfylleri

Dom

Göta hovrätts, avd. 1, dom den 2 februari 2011 i mål nr B 2860-10

Yrkande

Jag yrkar att Högsta domstolen ändrar hovrättens dom och dömer A för grovt rattfylleri till fängelse.

Bakgrund

Åtalet

I ansökan om stämning väckte åklagare åtal mot A för grovt rattfylleri. Enligt åtalet hade A fört moped efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i en sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans utandningsluft under eller efter färden uppgått till 0,87 milligram per liter.

Tingsrättens dom

Av tingsrättens domskäl framgår att A stoppats av polis då han framförde en s.k. EU-moped vilken hade en tjänstevikt på 95 kg och en högsta tillåten hastighet på 45 km/tim. Vidare framgår att ett prov visade att A i sin utandningsluft hade en alkoholkoncentration på 0,87 milligram per liter.

Tingsrätten konstaterade att A haft en hög alkoholkoncentration i sin utandningsluft. Därefter prövades om As framförande av EU-mopeden inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten. I detta avseende hördes polisassistenten Malin Simonsson som vittne som uppgav att hon upplevde att A några gånger vinglade från högra kanten till mitten av sitt körfält. Poliserna slog på blåljusen och tutade med polisbilens vanliga tuta. A stannade dock inte av detta utan först när polisbilen kört upp jämsides med honom. Tingsrätten uttalade vidare följande.

Tingsrätten ifrågasätter inte de uppgifter som Malin Simonsson lämnat. A har alltså någon gång kört från högra kanten av sitt körfält till mitten av körfältet. Enligt tingsrättens mening går det inte redan härigenom att säga att hans körning har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Anledningen till att A inte omedelbart stannade när polisbilen satte på blåljus och tutade kan vara att A, som använde en integralhjälm, inte märkte stopptecknen. Mot denna bakgrund är det inte styrkt att hans körning inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Högsta domstolen har i ett mål som gällde rattfylleribrott med moped slagit fast att som princip bör gälla att, om inte omständigheterna är "särskilt försvärande", brottet ska hänföras under normalgraden av rattfylleri (NJA 1995 s. 232).

A har, som tidigare nämnts, haft en hög alkoholkoncentration i sin kropp, (0,87 milligram per liter i utandningsluften). Han har kört mopeden en betydande sträcka (fem-sex km) och avsett att köra ytterligare några km. Körningen har ägt rum i centrala Jönköping på gator där det även kvällstid förekommer viss trafik. Det föreligger sålunda flera för A besvärande omständigheter vid bedömningen av brottets svårighetsgrad. Omständigheterna kan dock inte anses vara "särskilt" försvärande. Brottet ska därför rubriceras som rattfylleri.

Hovrättens dom

Åklagaren överklagade tingsrättens dom och yrkade att hovrätten skulle döma A för grovt rattfylleri och bestämma påföljden till fängelse.

Hovrätten fastställde tingsrättens dom. I domskälen uttalades bl.a. följande.

A har erkänt att han vid tillfället körde moped alkoholpåverkad. Av utredningen framgår att alkoholkoncentrationen i hans utandningsluft efter färden uppgick till 0,87 milligram per liter. Han ska därför dömas för rattfylleribrott. Liksom tingsrätten anser dock hovrätten inte att framförandet av mopeden, såvitt är visat, utgjorde någon påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Frågan är därefter om gärningen ska bedömas som grovt rattfylleri. Högsta domstolen har i avgörandet NJA 1995 s. 232 uttalat att vid rattfylleri med moped bör

som princip gälla att, om omständigheterna inte är särskilt försvårande, gärningen hänförs till normalgraden av rattfylleri. Åklagaren har i detta fall gjort gällande att brottet ändå ska bedömas som grovt, eftersom A förde en moped klass 1 ("EU-moped") vid tillfället och det nämnda avgörandet därför inte bör tillämpas samt omständigheterna i vart fall är särskilt försvårande.

Sedan Högsta domstolens avgörande har lagstiftningen gällande mopeder ändrats. Tidigare fick mopeder inte konstrueras för en högre hastighet än 30 kilometer i timmen. Numera indelas mopeder i två klasser, där legaldefinitionen bl.a. föreskriver att en klass 1 moped får konstrueras för en högsta hastighet om 45 kilometer i timmen (se 2 § lagen [2001:559] om vägtrafikdefinitioner).

En klass 1 moped torde i och för sig utgöra ett något större riskmoment i trafiken än en sådan moped som var aktuell i det ovan nämnda avgörandet. Skillnaden framstår emellertid enligt hovrättens mening inte som så betydande att den princip som Högsta domstolen har fastslagit bör frångås. Rattfylleribrottet ska därför bedömas som grovt enbart om omständigheterna har varit särskilt försvårande. Även med beaktande av att det var en klass 1 moped som A framförde kan så inte anses vara fallet. Gärningen ska därför bedömas som rattfylleri av normalgraden.

Grunder

Den rättsliga regleringen

Mopeder

Enligt 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner förstås med moped ett motorfordon som är konstruerat för en hastighet av högst 45 km/tim. Vidare framgår att mopeder delas in i två klasser. Klass II utgörs av mopeder som är konstruerade för en hastighet av högst 25 km/tim och som har en motor vars nettoeffekt inte överstiger 1 kilowatt. Övriga mopeder hör till klass I.

Den nuvarande mopeddefinitionen och klassindelningen tillkom år 1998 och innebar en EG-harmonisering av kraven. Dessförinnan återfanns definitionen i 2 § vägtrafikkungörelsen (1972:603). Enligt denna förstods med moped ett motorfordon som var konstruerat för en hastighet av högst 30 km/tim och endast med svårighet kunde ändras till avsevärt högre hastighet och som drevs antingen av en förbränningsmotor med en slagvolym av högst 50 kubikcentimeter eller av en elektrisk motor.

Enligt 12 § 1 lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska mopeder tillhörande klass I vara registrerade i vägtrafikregistret för att få brukas. När det gäller mopeder tillhörande klass II finns inte någon motsvarande registreringsplikt.

Av 2 kap. 1 § körkortslagen (1998:488) följer att mopeder tillhörande klass I får köras endast av den som har ett gällande körkort. Kravet på körkort infördes den 1 oktober 2009. I propositionen uttalades att mopeden som fordon är överrepresenterat i olycksstatistiken. Detta angavs särskilt gälla mycket unga föra-

re. Enligt regeringen behövde kraftfulla åtgärder vidtas för att nå en högre trafiksäkerhetsnivå bland landets mopedförare. Vidare uttalades att mopeder tillhörande klass I i regel framförs på vägbanan i en trafikmiljö som ställer stora krav på hänsyn till, och samspel med, övrig fordonstrafik. Mopedens hastighet angavs ställa höga krav på praktiska färdigheter och trafikfärdigheter för att kunna framföras på ett säkert sätt (prop. 2008/09:60 s. 34). Beträffande mopeder tillhörande klass II finns inget körkortskrav, däremot framgår av 2 kap. 3 § första stycket körkortslagen att den som kör en sådan moped ska ha ett förarbevis.

Av 2 § förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner framgår att cykelbanor är avsedda för cykeltrafik och mopeder tillhörande klass II. Detsamma gäller för cykelfält och cykelöverfarter. Vidare följer av 3 kap. 6 § tredje stycket trafikförordningen (1998:1276) att om en bana (körbanan eller cykelbana) är avsedd för viss trafik, får annan trafik förekomma på banan endast för att korsas. Förare av motorfordon som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot denna bestämmelse döms enligt 14 kap. 3 § 1 b) till penningböter. Mopeder tillhörande klass I får således inte föras på cykelbanor utan är, i likhet med motorcykelförarna, hänvisade till vägnas körbanor.

Grovt rattfylleri?

Enligt 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (TBL) ska vid bedömningen av om ett rattfylleribrott är att bedöma som grovt särskilt beaktas om (1) föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften, (2) föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller (3) framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Frågan om brottet är att bedöma som grovt ska bedömas med beaktande av samtliga omständigheter vid brottet. I paragrafen anges de omständigheter som är av särskild betydelse vid bedömningen. Av propositionen till bestämmelsen framgår att när någon av dessa omständigheter föreligger ska brotten regelmässigt bedömas som grova. Även om alkoholkoncentrationen varit högre än något av de angivna gränsvärdena eller föraren varit avsevärt påverkad av alkohol kan det emellertid i ett enskilt fall vara så att brottet inte är att bedöma som grovt. Detta anges exempelvis kunna hänga samman med att faran för medtrafikanter varit ringa med hänsyn till fordonets beskaffenhet eller trafiksituationen. Å andra sidan kan brottet vara att bedöma som grovt även om alkoholkoncentrationen eller påverkansgraden inte varit så stor men det däremot har funnits en påtaglig fara för trafiksäkerheten. När det gäller påverkansgraden framhöll Lagrådet att straffansvar för grovt rattfylleri när alkoholkoncentrationen inte når upp till promillegränsen förutsätter en övertygande utredning t.ex. genom bevisning om att föraren hade konsumerat stora mängder alkohol eller att föraren var kraftigt berusad (se prop. 1989/90:2 s. 39, 48 och 49).

År 1994 sänktes promillegränsen för grovt rattfylleri till den nu gällande nivån. Samtidigt höjdes maximistraffet från ett till två års fängelse. I propositionen uttalades under rubriken "Trafiknykterhetsbrotten, nuvarande ordning" att även andra omständigheter än de som särskilt anges i 4 a § TBL kan kvalificera brottet som grovt. Å andra sidan är det också möjligt att brottet inte är att anse som grovt, trots att någon av dessa omständigheter har förelegat. Som exempel nämns förande av moped då föraren utgjort en fara huvudsakligen för sig själv (se prop. 1993/94:44 s. 15).

I NJA 1995 s. 232 hade den tilltalade fört moped efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i en sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans utandningsluft under eller efter färden uppgått till 0,51 milligram per liter. Högsta domstolen fann att det rattfylleribrott som den tilltalade gjort sig skyldig till inte var att anse som grovt. I domskälen uttalade Högsta domstolen följande.

Vid bedömning av om ett rattfylleribrott är grovt skall enligt 4 a § trafikbrottslagen särskilt beaktas bl a om föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i hans blod eller 0,5 mg/l i hans utandningsluft. Övriga omständigheter kan emellertid föranleda att brottet, även med beaktande av att en sådan alkoholkoncentration har förelegat, inte bör bedömas som grovt. I fråga om rattfylleribrott med moped bör som princip gälla att, om inte omständigheterna är särskilt försvårande, brottet hänförs under normalgraden av rattfylleri (jfr prop 1993/94:44 s 15, 31 och 70).

Peter L har visserligen färdats med en passagerare på mopeden. Varken denna omständighet eller vad som i övrigt har framkommit beträffande färden gör emellertid att rattfylleribrottet bör bedömas som grovt.

I NJA 2003 s. 67 hade den tilltalade fört personbil efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i en sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans utandningsluft under eller efter färden uppgått till 0,56 milligram per liter. Vid bedömningen av brottets svårhetsgrad utgick Högsta domstolen från att den tilltalade inte hade avsett att föra bilen en längre sträcka än ett fåtal meter på en parkeringsplats. Högsta domstolen konstaterade att det enligt förarbetena (prop.1989/90:2) inte är uteslutet att ansvar kan dömas ut efter huvudregeln i 4 § första stycket TBL, även om alkoholkoncentrationen varit högre än gränsvärdet, 0,5 milligram per liter, och att så bör ske bl.a. om det föreligger sådana mildrande omständigheter som enligt tidigare gällande praxis medförde att påföljden för gärningen bestämdes till böter. Vidare konstaterades att vad som åsyftades uppenbarligen – vid sidan av rattfylleri med moped – var sådana undantagsfall då en förare påtagit sig en strängt begränsad trafikuppgift, t.ex. omparkering eller flyttning av en bil en mycket kort sträcka på en plats där ingen annan trafik förekom. Då inget i utredningen tydde på att den tilltalades färd utgjort någon nämnvärd fara för övrig trafik ansåg Högsta domstolen att omständigheterna kring körningen var sådana att gärningen inte var att anse som grovt brott.

Påföljden för grovt rattfylleri

Grovt rattfylleri är ett brott av sådan art att normalpåföljden är fängelse.

I NJA 2002 s. 653 konstaterade Högsta domstolen att man efter införandet av lagstiftningen om samhällstjänst och 1994 års ändringar i TBL hade prövat frågan om påföljd för grovt rattfylleri i rättsfallen NJA 1994 s. 102, 1997 s. 278, 1999 s. 9 och 2000 s. 17 I och II. Av dessa rättsfall angavs följande framgå.

Sammantaget gäller att domstolen vid valet av påföljd har att göra en helhetsbedömning av omständigheterna i det enskilda fallet. Som HD uttalat i de båda nyssnämnda domarna från år 2000 utesluter inte det förhållandet att grovt rattfylleri är ett brott vars art talar för fängelse att styrkan av presumptionen varierar beroende på brottslighetens karaktär i det särskilda fallet och omständigheterna kring brottet. Att gärningsmannen haft en mycket hög alkoholhalt eller att brottet annars inneburit risker för trafiksäkerheten är faktorer som enligt domarna typiskt sett stärker presumptionen för fängelse. Vid bedömningen av frågan om det finns förutsättningar för villkorlig dom med föreskrift om samhällstjänst skulle, enligt vad HD uttalade, normalt främst omständigheterna vid brottet bli avgörande. Omständigheter som kan föranleda tillämpning av villkorlig dom med samhällstjänst är enligt vad som sades framför allt att alkoholkoncentrationen i förarens blod eller utandningsluft varit förhållandevis låg och att körningen skett under förhållanden som medfört ringa eller ingen trafikfara.

Den tilltalade i målet hade fört personbil efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i en sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hennes blod under eller efter färden uppgått till 1,61 promille. Denna alkoholkoncentration kunde enligt Högsta domstolen inte anses som förhållandevis låg. Högsta domstolen uttalade vidare att mycket talar för att den som framför en bil med en alkoholhalt i blodet om cirka 1,5 promille eller mer i allmänhet får antas utgöra ett sådant faromoment i trafiken att en icke frihetsberövande påföljd, om än förenad med föreskrift om samhällstjänst, inte kan anses utgöra en tillräckligt ingripande påföljd. Detta angavs dock inte hindra att omständigheterna i det enskilda fallet kan vara sådana att en frivårdspåföljd ändå bör kunna väljas. Förhållandena kan exempelvis ha varit sådana att körningen i stort sett inte utgjort någon trafikfara.

Min bedömning

Rubriceringsfrågan

A har framfört en s.k. EU-moped tillhörande klass I i centrala Jönköping. Körningen ägde rum kl. 22.20 en måndag i maj månad. Alkoholkoncentrationen i hans utandningsluft uppmättes till 0,87 milligram per liter. När A stoppades av polisen hade han kört cirka fem kilometer och hans avsikt var att köra ytterligare några kilometer. Anledningen till att polisen intresserade sig för A var att han vinglade fram och tillbaka över sin körbana. Trots att det var mörkt vid

tillfället reagerade inte A på att polisbilen satte på blåljusen. Han reagerade heller inte på att polisbilen tutade.

Som framgått i det föregående fick mopeder före år 1998 inte vara konstruerade för en hastighet högre än 30 km/tim. A framförde en EU-moped som har en maxhastighet på 45 km/tim, alltså avsevärt högre än vad som tidigare varit tillåtet för mopeder. Den maxhastighet som As EU-moped haft ligger för övrigt nära den högsta tillåtna hastighet som fordon får föras med inom tätbebyggt område enligt huvudregeln i 3 kap. 17 § första stycket trafikförordningen. Vidare får EU-mopeder tillhörande klass I, i motsats till mopeder tillhörande klass II, inte föras på cykelbanor. EU-mopeder torde också generellt sett vara tyngre än mopeder klass II och de mopeder som togs i trafik fram till år 1998. Enligt registeruppgifter från Transportstyrelsen hade As moped en tjänstevikt på 95 kg och totalvikt på 280 kg. EU-mopeder tillhörande klass I har av lagstiftaren bedömts som fordon av sådant slag att krav på såväl registrering som körkort har införts.

Högsta domstolen har i NJA 1995 s. 232 uttalat principen att rattfylleribrott med moped, om inte omständigheterna är särskilt försvårande, bör hänföras under normalgraden. Därvid hänvisas till regeringens uttalanden i prop. 1993/94:44 av vilka framgår att förande av moped ska hänföras under normalgraden då föraren utgjort en fara huvudsakligen för sig själv. På ett annat ställe i propositionen uttalas att framförandet av fordonet inte ska ha medfört någon nämnvärd fara för trafiksäkerheten. Samtliga dessa uttalanden utgår således från vilken fara för trafiksäkerheten som förelegat.

Som framgått i det föregående var det trafiksäkerhetsskäl som motiverade att ett krav på körkort infördes för förande av EU-mopeder. I propositionen uttalades att sådana mopeder i regel framförs på vägbanor i en trafikmiljö som ställer stora krav på hänsyn till, och samspel med, övrig fordonstrafik. Mopedens hastighet angavs också ställa höga krav på praktiska färdigheter och trafikfärdigheter för att kunna framföras på ett säkert sätt. Lagstiftaren har således ansett att förande av EU-moped allmänt sett innebär större risker från trafiksäkerhetssynpunkt än förande av mopeder tillhörande klass II (och mopeder enligt den definition som gällde fram till år 1998).

EU-mopedens hastighet får anses innebära särskilda risker för övriga trafikanter inom tätbebyggt område bl.a. eftersom det där frekvent förekommer fotgängare och cyklister. Hastigheten ökar också risken för att bilförare och andra trafikanter skadas i olyckor, t.ex. efter mer eller mindre reflexmässiga undanmanövrar.

Rättsfallet NJA 1995 s. 232 härrör från tiden innan de motorstarka och snabba EU-mopederna blev klassade som mopeder. Enligt min mening bör Högsta domstolens uttalanden ses mot denna bakgrund. Principen att rattfylleribrott

med mopeder, om inte omständigheterna är särskilt försvårande, ska hänföras till normalgraden bör därför endast gälla vid förande av mopeder som tillhör klass II och äldre mopeder med en maxhastighet på högst 30 km/tim. När det gäller rattfylleribrott med EU-mopeder tillhörande klass I anser jag således att den av Högsta domstolen fastslagna principen inte kan tillämpas.

Som redovisats i det föregående har Högsta domstolen i NJA 2003 s. 67 uttalat att det enligt förarbetena (prop.1989/90:2) inte är uteslutet att ansvar kan dömas ut efter huvudregeln i 4 § första stycket TBL, även om alkoholkoncentrationen varit högre än gränsvärdet, 0,5 milligram per liter. Vidare uttalades att så bör ske bl.a. om det föreligger sådana mildrande omständigheter som enligt tidigare gällande praxis medförde att påföljden för gärningen bestämdes till böter.

A har fört EU-moped i centrala Jönköping på gator där det även kvällstid förekommer viss trafik. Alkoholkoncentrationen i hans utandningsluft var mycket hög, 0,87 mg/liter. Körsträckan var lång, cirka fem kilometer, och A hade, när polisen stoppade honom, tänkt köra ytterligare några kilometer.

Varken tingsrätten eller hovrätten har ifrågasatt de uppgifter som polisassistenten Malin Simonsson lämnade i tingsrätten. Av förhöret framgår att anledningen till att polisen intresserade sig för A var att han vinglade fram och tillbaka över sin körbana. Trots att det var mörkt vid tillfället reagerade A inte på att polisbilen satte på blåljusen. Han hörde heller inte att polisbilen tutade. A har haft en mycket hög alkoholkoncentration i sitt blod. Vid detta förhållande måste man enligt min mening kunna utgå ifrån att såväl den vingliga färden som att A inte reagerade på polisbilens ljud- och ljussignaler till stor del berodde på hans alkoholpåverkan.

As alkoholkoncentration har varit högre än det i 4 a § TBL angivna gränsvärdet, 0,5 milligram per liter. Omständigheterna vid körningen kan inte anses som mildrande. As rattfylleribrott bör därför bedömas som grovt.

Även för det fall förande av EU-moped, med hänsyn till de generella riskerna från trafiksäkerhetssynpunkt, ska behandlas på ett sätt som skiljer sig från förande av personbilar, motorcyklar och mopeder klass II anser jag att omständigheterna avseende As körning är sådana att hans rattfylleribrott är att bedöma som grovt.

Påföljdsfrågan

I målet föreligger ett yttrande från kriminalvården av vilket framgår att A har samtyckt till skyddstillsyn med föreskrift om nykterhetsvårdande behandling samt samhällstjänst. I yttrandet föreslås som påföljd skyddstillsyn med föreskrift om nykterhetsvårdande behandling bestående av samtalskontakt en gång

per vecka och nykterhetskontroller en gång per månad. A bedöms lämplig för samhällstjänst.

Grovt rattfylleri är ett brott vars art talar för fängelse. Högsta domstolen har uttalat att faktorer som typiskt sett stärker presumtionen för fängelse är att gärningsmannen haft en mycket hög alkoholhalt eller att brottet annars inneburit risker för trafiksäkerheten.

Utifrån vad som i frivårdens yttrande framgår om As förhållande till alkohol och övriga personliga omständigheter samt om innehållet i den föreslagna nykterhetsvårdande behandlingen kan det enligt min mening inte övervägas att bestämma påföljden till skyddstillsyn med föreskrift om nykterhetsvårdande behandling.

Vid bedömningen av frågan om det finns förutsättningar för en frivårdspåföljd med föreskrift om samhällstjänst ska normalt främst omständigheterna vid brottet bli avgörande. Enligt Högsta domstolen talar mycket för att den som kör personbil med en alkoholhalt i blodet om cirka 1,5 promille eller mer i allmänhet får antas utgöra ett sådant faromoment i trafiken att en icke frihetsberövande påföljd, om än förenad med föreskrift om samhällstjänst, inte kan anses utgöra en tillräckligt ingripande påföljd. Omständigheterna i det enskilda fallet kan emellertid vara sådana att en frivårdspåföljd ändå kan väljas. Förhållandena kan t.ex. ha varit sådana att körningen i stort sett inte utgjort någon trafikfara. Vid bedömningen av trafikfaran krävs inte att det i det enskilda fallet kan visas att det förelegat en konkret fara för någon trafikant.

Högsta domstolens uttalanden har gällt grova rattfyllerier begångna av bilförare. A har fört en EU-moped, klass I, i centrala Jönköping. EU-mopeder har en maxhastighet som ligger nära den högsta tillåtna hastighet som fordon får föras med inom tätbebyggt område, dvs. 50 km/tim. EU-mopedens hastighet innebär särskilda risker inom tätbebyggt område bl.a. eftersom det där frekvent förekommer fotgängare och cyklister.

A har haft en mycket hög alkoholkoncentration i sin utandningsluft 0,87 milligram per liter. Såväl den faktiska som den tillämnade körsträckan har varit lång. A har kört vingligt och inte reagerat på polisbilens ljud- och ljussignaler, vilket i vart fall delvis får tillskrivas hans alkoholpåverkan.

Med hänsyn till den höga promillehalt A haft i sin utandningsluft och den trafikfara som får anses ha förelegat anser jag att omständigheterna vid körningen är sådana att han bör dömas till fängelse.

Processfrågor

Frågan om provningstillstånd

Som framgått i det föregående anser jag att den princip som Högsta domstolen uttalat i NJA 1995 s. 232 inte kan tillämpas när det gäller rattfylleribrott med EU-mopeder tillhörande klass I. Enligt min mening går det inte att från trafik-säkerhetssynpunkt jämställa de avsevärt motorstarkare och snabbare EU-mopederna med de äldre mopeder som hade en maxhastighet på 30 km/tim. Lagstiftaren har vidare funnit det motiverat att förse EU-mopederna med krav på registrering. Det krävs också numera körkort för att få föra EU-moped.

Inom Åklagarmyndigheten har Utvecklingscentrum Malmö ett särskilt ansvar för metodutveckling när det gäller bl.a. bekämpande av trafiknykterhetsbrott. Enligt utvecklingscentrum är underrättspraxis inte enhetlig i nu aktuellt avseende. Utvecklingscentrum har i detta sammanhang hänvisat till två tingsrättsavgöranden (Malmö tingsrätts domar den 16 mars 2004 i mål nr B 184-04 och den 24 november 2004 i mål nr B5837-04). Vidare har åklagaren i det nu aktuella målet i sitt överklagande av tingsrättens dom hävdad samma sak och hänvisat till en annan tingsrättsdom (Örebro tingsrätts dom den 30 augusti 2007 i mål nr B 1705-07).

Mot bakgrund av det sagda anser jag att det skulle vara av vikt för ledning av rättstillämpningen om Högsta domstolen prövade den nu aktuella rubriceringsfrågan.

Jag vill också nämna att riksåklagaren nyligen gett in svarsskrivelse i ett mål där Göta hovrätt dömt den tilltalade för grovt rattfylleri vid förande av EU-moped, klass I (Högsta domstolens mål nr B 2477-10). I svarsskrivelsen uttalades att omständigheterna i det målet var så försvårande att det inte torde finnas något tvivel om att den tilltalades rattfylleribrott är att bedöma som grovt, även om Högsta domstolens uttalanden i NJA 1995 s. 232 tillämpas. Målet ansågs därför lämpa sig mindre väl för en provning av rubriceringsfrågan.

Bevisning

Jag ber att få återkomma med bevisuppgift för det fall Högsta domstolen skulle komma att meddela provningstillstånd i målet.

Kerstin Skarp

Lars Persson

Kopia till:

Utvecklingscentrum Malmö
Åklagarkammaren i Jönköping (AM-79084-10)