



Högsta domstolen  
Box 2066  
103 12 Stockholm

## **SJ ./.** riksåklagaren ang. olovlig körning

*(Svea hovrätts dom den 9 december 2022 i mål B 12539-22)*

Högsta domstolen har förelagt riksåklagaren att sända eller lämna in svarsskrivelse över SJ:s överklagande. Jag vill anföra följande.

### **Min inställning**

Jag bestrider ändring av hovrättens dom.

Jag tillstyrker prövningstillstånd i frågan om en sådan avvikelse från föreskrifterna om A-traktorers konstruktion som innebär att gods eller personer kan transporteras i fordonet ska anses medföra att fordonet rättsligt sett är att klassificera som ursprungsfordonet och att därmed straffansvar för olovlig körning kan komma i fråga.

Prövningstillstånd skulle förslagsvis kunna meddelas med utgångspunkt i vad domstolarna funnit utrett om de faktiska förhållandena.

### **Bakgrund**

SJ har dömts för olovlig körning genom att hon kört en till personbil förändrad A-traktor utan att ha rätt till det.

I tingsrättens domskäl, som hovrätten sedan anslöt sig till, anförde rätten att det krav som finns på att en A-traktor ska vara ombyggd så att det är uppenbart att den inte längre är avsedd för person- eller godsbefordran av trafiksäkerhetsskäl bör vara avgörande för om ett fordon ska få klassas som en A-traktor och därmed undantas från krav på viss förarbehörighet. När ett fordon inte längre uppfyller kravet bör fordonet enligt domskälen istället återgå till att betraktas som det ursprungliga fordon som varit föremål för ombyggnad, i detta fall en personbil.

### **Överklagandet**

SJ har yrkat att Högsta domstolen ska frikänna henne från ansvar för olovlig körning. Som skäl för prövningstillstånd har hon, med hänvisning till exempel på att praxis inte är enhetlig, gjort gällande att det finns behov av vägledning från Högsta domstolen i frågan om mindre avvikelser från regleringen i 4 kap. 36 § VVFS 2003:19 innebär att fordonet ska klassificeras som personbil. Nuvarande ordning framstår enligt överklagandet som oförenlig med legalitetsprincipen.

## Min bedömning

SJ kontrollerades i en s.k. flygande inspektion av polis när hon förde fram ett fordon som var en ursprunglig personbil men klassificerat och registrerat som en A-traktor. Hon hade körkort för A-traktor (AM-körkort) men saknade behörighet att köra personbil. Fordonet var konstruerat så att det inte kunde föras fram i högre hastighet än 30 km/h. Vid inspektionen konstaterades att väggen, en skiva, innanför bagageluckan inte var fastmonterad och att fordonet fraktade två högtalare i bagaget.

Definitioner av bland annat begreppen fordon, motordrivet fordon, bil och traktor finns i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner enligt följande

Ett *fordon* är en anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad huvudsakligen för färd på marken och inte löper på skenor. Fordon delas in i motordrivna fordon, släpfordon, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon.

Ett *motordrivet fordon* är ett fordon som för framdrivande är försett med motor, dock inte ett sådant eldrivet fordon som är att anse som cykel. Motordrivna fordon delas in i motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon.

En *bil* är ett motorfordon som är försett med tre eller flera hjul eller medar eller med band och som inte är att anse som en motorcykel eller en moped. Bilar delas in i personbilar, lastbilar och bussar.

En *traktor* är ett motordrivet fordon med minst två hjulaxlar som är inrättat huvudsakligen för att dra ett annat fordon eller ett arbetsredskap. En traktor får vara utrustad för transport av gods och för befordran av passagerare. Traktorer delas in i traktor a, som är konstruerad för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen, och traktor b, som är konstruerad för en hastighet som överstiger 40 kilometer i timmen.

Vägverket har, med stöd av bemyndigande i fordonsförordningen (2009:211), meddelat föreskrifter om en A-traktors beskaffenhet och utrustning. Sedan den 1 januari 2009 är det Transportstyrelsen istället för Vägverket som är bemyndigad att ge ut ändringar till eller upphäva föreskrifter som ursprungligen har publicerats i Vägverkets författningssamling. (8 kap. 16 § fordonsförordningen.)

I Vägverkets föreskrifter om bil ombyggd till traktor samt bil ombyggd till motorredskap klass II (VVFS 2003:19) definieras A-traktor som en bil ombyggd till traktor och ursprungsfordon som en bil som använts som grundfordon för att bygga A-traktor (4 kap. 1 §). Ursprungsfordonet ska vara en serietillverkad täckt bil (4 kap. 2 §). A-traktor skall ha ursprungsfordonets identifieringsmärkning (4 kap. 3 §).

En A-traktor ska vara så ombyggd att dess högsta konstruktiva hastighet uppgår till högst 30 kilometer i timmen på horisontell väg och ombyggnaden ska vara så konstruerad och utförd att det endast med stor svårighet går att öka A-traktorns högsta konstruktiva hastighet (4 kap. 33 §). Fordonet ska vidare vara ombyggt så att det är uppenbart att det inte längre är avsett för person- eller godsbefordran (4 kap. 36 §). Föreskrifterna innehåller ytterligare bestämmelser om hur en A-traktor ska vara ombyggd som gäller bränsle-, el-, avgas- och hjulsystemen samt fordonens styrinrättning.

Frågan är – även med hänsyn till legalitetsprincipen – vad följden av avvikelser från föreskrifterna om bil ombyggd till A-traktor innebär för straffansvaret.

Det finns, såvitt är känt för mig, en enhetlig underrättspraxis om att en A-traktor som kan köras fortare än 30 kilometer i timmen, och därmed avviker från kravet i 4 kap. 33 § VVFS 2003:19, ska klassificeras som ursprungsfordonet och att föraren i dessa fall ska dömas för olovlig körning om behörighet att köra ursprungsfordonet saknas.

Kravet i 4 kap. 36 § VVFS 2003:19 om att det inte ska vara möjligt att frakta personer eller gods med fordonet har på motsvarande sätt som kravet på högsta tillåtna hastighet av flera hovrätter ansetts motiverat av tydliga trafiksäkerhetsskäl. Jag delar denna bedömning. Kravet på ombyggnad för att omöjliggöra person- och godstransport måste därför, som även hovrätten i det nu överklagade målet funnit, anses avgörande för om ett fordon ska få klassificeras som en A-traktor och därmed undantas från krav på viss förarbehörighet.

En A-traktor är en ombyggd bil. I det här fallet är ursprungsfordonet en personbil. När ett fordon inte längre uppfyller de krav på ombyggnad som utgör en förutsättning för att ursprungsfordonet ska klassificeras som en A-traktor måste det anses ha återgått till att vara det ursprungsfordon som varit föremål för ombyggnad. För att föra fordonet bör det då krävas behörighet att köra ursprungsfordonet. Det är enligt min bedömning, tvärtemot vad som görs gällande i överklagandet, uteslutet att en A-traktor vid avvikelser från föreskrifterna om kraven på ombyggnad av ursprungsfordonet (personbil) istället skulle klassificeras som en traktor. En traktor är ett motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen för att dra ett annat fordon eller ett arbetsredskap.

Enligt 8 kap. 9 § första stycket 2 fordonsförordningen är det straffbart att bryta mot föreskrifter som meddelats med stöd av förordningen. Av 8 kap. 12 § samma förordning följer att ansvar enligt förordningen inte inträder om straff kan dömas ut enligt brottsbalken eller lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen). Om någon uppsåtligen för körkortspliktigt fordon utan att vara berättigad att föra sådant fordon är det straffbelagt som olovlig körning enligt 3 § trafikbrottslagen.

Det finns, är min bedömning, rättsliga och objektiva förutsättningar att döma SJ för olovlig körning. En sådan tolkning kan inte anses strida mot legalitetsprincipens krav på en förutsebar, begriplig och precis strafflag.

Jag ansluter mig vidare till den bedömning av uppsåtsfrågan som tingsrätten har redogjort för i sina domskäl och som hovrätten inte har funnit skäl att gå ifrån. SJ måste anses ha haft i vart fall likgiltighetsuppsåt till att hon saknade behörighet att köra fordonet i det skick det hade.

Hovrättens dom bör därför fastställas i skuldfrågan.

I påföljdsfrågan har jag inte någon annan uppfattning än hovrätten utan bedömer att domen bör stå fast även i denna del.

### **Praxis**

Praxis från underrätterna är inte enhetlig i frågan om huruvida en avvikelse från kraven på ombyggnad av urspungsfordonet medför att en A-traktor rättsligt sett är att klassificera som urspungsfordonet.

Som exempel på domar där hovrätterna dömt för olovlig körning i dessa situationer kan, utöver den nu överklagade, nämnas Hovrätten över Skåne och Blekinges dom den 31 augusti 2022 i mål B 2032-22 och Svea hovrätts dom den 17 februari 2022 i mål B 12293-21.

Som exempel på att hovrätterna tvärtom funnit att interiöra ändringar av en A-traktor i strid mot föreskrifterna inte leder till att fordonet återgår till att klassificeras som urspungsfordonet kan nämnas Hovrätten för Västra Sveriges dom den 22 december 2022 i mål B 5504-22 och Göta hovrätts dom den 3 november 2022 i mål B 2064-22.

### **Prövningstillstånd**

Enligt 54 kap. 10 § första stycket 1 rättegångsbalken får prövningstillstånd meddelas om det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av Högsta domstolen (prejudikatdispens). För att bevilja prövning enligt denna punkt krävs alltså att ett avgörande av Högsta domstolen blir av generell betydelse för bedömningen av framtida mål som innehåller liknande frågeställningar. Den enskildes intresse av att få till stånd en prövning i Högsta domstolen kan inte föranleda prövningstillstånd på denna grund.

Frågan om en sådan avvikelse från föreskrifterna om A-traktorers konstruktion som innebär att gods eller personer kan transporteras i fordonet ska anses medföra att fordonet rättsligt sett är att klassificera som urspungsfordonet och att därmed straffansvar för olovlig körning kan komma i fråga kräver vägledning från Högsta domstolen. Hovrättspraxis är inte enhetlig och det saknas annan vägledning i frågan.

Behovet av vägledning gäller både de fall då en A-traktor brister i konstruktionen i strid med föreskrifterna i 4 kap. 36 § VVFS 2003:19 så att fordonet är avsett för godsbefordran och de fall då fordonet brister så att det är avsett för personbefordran.

### **Bevisuppgift och handläggning**

Målet kan enligt min uppfattning avgöras utan huvudförhandling. Om prövningstillstånd meddelas som jag föreslår återopas inte någon bevisning. I annat fall ber jag om att få återkomma med bevisuppgift.

Katarina Johansson Welin

Eva Bloch

### Kopia till

Åklagarkammaren i Nyköping (AM-109030-22).  
Kammaråklagaren Michael Forsberg.  
Utvecklingscentrum.