



Högsta domstolen
Box 2066
103 12 STOCKHOLM

KH ./ riksåklagaren angående sabotage

(Svea hovrätts dom 2022-11-30 i mål B 11431-22)

Högsta domstolen har beslutat att riksåklagaren ska svara skriftligen på överklagandet. Jag vill anföra följande.

Inställning

Jag bestrider ändring av hovrättens dom. Enligt min mening finns det inte skäl att meddela prövningstillstånd i målet.

Bakgrund

Åtalet

KH åtalades för sabotage. Enligt åtalet hade han tillsammans och i samförstånd med andra allvarligt stört och hindrat den allmänna samfärdseln genom att i rusningstrafik blockera Södra länken i båda riktningarna. KH påstods ha begått gärningen med uppsåt.

Tingsrättens dom

Tingsrätten dömde KH för sabotage till villkorlig dom och dagsböter.

I domskälen konstaterade tingsrätten att det av utredningen hade kommit fram att KH är medlem i en rörelse för klimataktivister och att han den 22 augusti 2022 tillsammans med flera andra personer satte sig på Södra länken. Trafiken stoppades i båda köriktningarna. Polisen kom till platsen och flyttade personerna från vägen. Blockaden pågick i minst 20 minuter.

Tingsrätten konstaterade att enligt 13 kap. 4 § andra meningen brottsbalken döms den för sabotage som genom skadegörelse eller annan åtgärd, som inte innefattar endast undanhållande av arbetskraft eller uppmaning därtill, allvarligt stör eller hindrar den allmänna samfärdseln.

Tingsrätten fortsatte på följande sätt.

I begreppet allmänna samfärdseln ingår trafiken på vägar, järnvägar och spårvägar, vid busslinjer och hamnanläggningar, reguljär båt- och flygtrafik m.m. (se En kommentar, kommentaren till 13 kap. 5 § brottsbalken Sabotage, JUNO, Version 20). Den aktuella vägen är en allmän väg och ingår alltså i begreppet allmänna samfärdseln. Den allmänna samfärdseln kan enligt tingsrättens bedömning avse endast en väg och det krävs inte, såsom försvararen har gjort gällande, att all trafik i Stockholmsområdet ska vara påverkad. Det står vidare klart att aktionen har inneburit en störning. Frågan är då om en sådan allvarlig störning har uppkommit som krävs för att det ska vara fråga om sabotage.

Blockaden har skett på morgonen i rusningstid på en stor trafikled som utgör en knutpunkt för Stockholmstrafiken och den har orsakat långa trafikköer. Av den muntliga och skriftliga bevisningen framgår att Årstälänken har en årsdygnstrafik på drygt 40 000 fordon i varje riktning och att ca 3 000 fordon passerar i båda riktningarna under tiden 08:10 – 08:40 en genomsnittlig dag. Vidare framgår att blockaden har pågått minst 20 minuter, att trafiken påverkats i ca 80 minuter, att trafiken var påverkad även på flera andra vägar samt att Årstatunneln av säkerhetsskäl var tvungen att stängas av och utrymmas. Den sammanlagda samhälls-ekonomiska kostnaden på påverkade vägar har beräknats uppgå till minst 1 500 000 kr. Det står vidare klart att blockaden har inneburit en risk för att utryckningsfordon inte kunnat ta sig fram.

Mot bakgrund av ovan nämnda omständigheter anser tingsrätten sammantaget att det varit fråga om en sådan allvarlig störning av den allmänna samfärdseln.

Även om KHs högre syfte varit att uppmärksamma klimatkrisen framgår det av hans egna uppgifter att avsikten med blockaden har varit att stoppa biltrafiken. Det är därmed klart att han har haft uppsåt. KH ska därför dömas för sabotage.

Hovrättens dom

Efter att KH överklagat fastställde hovrätten tingsrättens dom.

Hovrätten konstaterade att utredningen i hovrätten var densamma som i tingsrätten.

Hovrätten anslöt sig till det som tingsrätten funnit utrett i målet och även till bedömningen att det förelåg en sådan allvarlig störning av den allmänna samfärdseln som krävs för att KH ska kunna dömas för sabotage.

Överklagandet

KH har överklagat hovrättens dom och yrkat att Högsta domstolen ska ogilla åtalet.

Enligt KH har den gärning han medverkat till inte allvarligt stört eller hindrat den allmänna samfärdseln och utgör därför inte sabotage. Under alla förhållanden har han saknat uppsåt i förhållande till att den allmänna samfärdseln störts eller hindrats allvarligt.

KH uttalar att frågan om det i målet aktuella hindrandet av trafiken på Södra länken ska anses ha medfört en allvarlig störning ofrånkomligen kräver att den hindrande effekten ställs i relation till den verksamhet som hindras. För att kunna bedöma om verksamheten, den allmänna samfärdseln, allvarligt hindrats måste domstolen först identifiera vad som avses med begreppet. Därefter måste man sätta störningen i relation till den verksamheten. Man kan därvid rimligen inte bryta ut en liten del av den verksamhet som ingår i begreppet och nöja sig med att kontrollera om just den delen av verksamheten (Södra länken) allvarligt hindrats. Anledningen till att den allmänna samfärdseln medtagits i sabotageparagrafen är att det ansetts vara av stor samhällsbetydelse att infrastrukturen i stort kan upprätthållas och därför ska omfattas av skyddet. Enligt KH har en enstaka väg av naturliga skäl inte motsvarande samhällsbetydelse och kan inte rimligen ha varit avsett att omfattas av skyddet. Detta talar med styrka för att begreppet den allmänna samfärdseln måste anses innefatta hela den infrastruktur som det hindrade vägvagnsnittet är en del av. Hur den avgränsningen ska göras geografiskt är inte självklart, men när det gäller en trafikled i Stockholm måste den rimligen i vart fall anses omfatta den infrastruktur som finns i regionen.

KH framhåller att den i målet aktuella störningen endast haft påverkan på biltrafiken och inte alls på övriga trafikslag inom den allmänna samfärdseln.aktionen har därtill endast riktat sig mot en enstaka väg och den påverkan som uppstått har endast fått effekt på en mycket begränsad del av biltrafiken i Stockholm. KH uttalar vidare att vittnet AN, med utgångspunkt i att 3 000 bilar drabbats av förseningar, uppskattat förseningskostnaden till 1 500 000 kr. Enligt KH uppgår den genomsnittliga förseningskostnaden under en dag i Stockholm till ca 30 000 000 kr. Den uppskattade kostnaden på 1 500 000 kr (5 procent) ryms väl inom felmarginalen för de dagliga förseningskostnader som uppstår i den allmänna samfärdseln. Vidare uppgår den genomsnittliga biltrafiken varje dag i Stockholms innerstad och på Essingeleden till i vart fall 500 000 bilar. I det ljuset framstår den beräknade störningen för 3 000 bilar (0,6 procent) som än mer marginell.

Enligt KH saknas det, vid en närmare analys av relationen mellan den störande effekten av den åtalade gärningen och den verksamhet som störts, grund för slutsatsen att den allmänna samfärdseln allvarligt störts eller hindrats.

När det gäller frågan om prövningstillstånd uttalar KH att det råder stor brist på vägledande avgöranden kring hur rekvisitet allvarligt hindrande av den allmänna samfärdseln skall tolkas. Det är därför av stor vikt för rättstillämpningen att Högsta domstolen prövar överklagandet. För prövningstillstånd talar också det förhållandet att ett stort antal liknande aktioner genomförts under det senaste året vilka nu är föremål för prövning i flera olika underinstanser.

Grunder

Bestämmelsen

Enligt 13 kap. 4 § brottsbalken döms den för sabotage som förstör eller skadar egendom, som har avsevärd betydelse för rikets försvar, folkförsörjning, rättskipning eller förvaltning eller för upprätthållande av allmän ordning och säkerhet i riket, eller genom annan åtgärd, som ej innefattar allenast undanhållande av arbetskraft eller uppmaning därtill, allvarligt stör eller hindrar användningen av sådan egendom, för sabotage till fängelse i högst fyra år. Detsamma ska gälla, om någon eljest, genom skadegörelse eller annan åtgärd som nyss sagts, allvarligt stör eller hindrar den allmänna samfärdseln eller användningen av telegraf, telefon, radio eller dylikt allmänt hjälpmedel eller av anläggning för allmänhetens förseende med vatten, ljus, värme eller kraft.

Förarbetena

En bestämmelse om sabotage infördes år 1948 i 19 kap. 4 § strafflagen. Straffrättskommitténs ursprungliga förslag hade följande lydelse.

Där någon genom skadegörelse eller annan åtgärd, som ej innefattar allenast undanhållande av arbetskraft eller uppmaning därtill, allvarligt hindrar eller stör för den allmänna samfärdseln betydelsefull trafik till lands eller vatten eller i luften eller annan sådan verksamhet, såsom vid telegraf eller radio, eller användandet av anläggning för allmänhetens förseende med vatten, ljus, värme eller kraft eller av egendom med avsevärd betydelse för rikets försvar, folkhushållning, rättskipning eller förvaltning eller för upprätthållandet av allmän ordning eller säkerhet i riket, dömes för sabotage till straffarbete i högst fyra år eller fängelse.

I Straffrättskommitténs betänkande uttalades att den i paragrafen straffbelagda gärningen beskrevs som ett allvarligt hindrande eller störande av viss verksamhet. Av dennas karaktär följde emellertid, att hinder eller störningar däri av ej alltför obetydligt slag måste innebära fara för de viktiga intressen som verksamheten avser att tjäna. Angående sabotageobjekten uttalades följande (se SOU 1944:69 s. 367 f.).

Såsom verksamhet som kan utsättas för sabotage nämnes först varje för den allmänna samfärdseln betydelsefull trafik till lands eller vatten eller i luften eller annan sådan verksamhet, såsom vid telegraf eller radio. Härunder ingår trafiken på vägar, järnvägar och spårvägar, vid busslinjer och hamnanläggningar, reguljär båttrafik, telefon m. m. Det fordras ej att trafiken drives av stat eller kommun, men däremot kräves att trafiken tjänar den allmänna samfärdseln. En järnväg, som anlagts blott för befordran inom visst företag, skyddas därför ej av bestämmelsen, med mindre själva företaget är sådant att det åtnjuter skydd enligt paragrafen. Såsom föremål för sabotage nämnes vidare anläggning för allmänhetens förseende med vatten, ljus, värme eller kraft.

Vidare uttalades att egendom, för att kunna utgöra föremål för sabotage, måste vara av avsevärd betydelse i något hänseende. Under bestämmelsen angavs falla befästningsanläggningar, kaserner, förråd av större betydelse, för folkhus-

hållningen viktiga fabriker och gruvor, ämbetsverks och kommunala styrelsers lokaler, polis- och brandstationer m. m. Däremot avsågs i regel inte lösa föremål sådana som gevär, kanoner, bilar etc. Ett fartyg kunde emellertid uppenbarligen vara av den betydelse som fordrades för sabotageansvar (se a. betänkande s. 368).

Kommittén konstaterade att handlingen beskrevs såsom att allvarligt hindra eller störa trafik eller annan sådan verksamhet eller användandet av anläggning eller egendom. Handlingen kunde bestå i skadegörelse eller annan åtgärd. Det fordrades sålunda inte ovillkorligen, att en skadegörelse ägde rum, utan sabotage kunde ske genom vilken åtgärd som helst. Kommittén fortsatte på följande sätt (se a. betänkande s. 368 f.).

En radioanläggning kan saboteras ej blott genom förstörande av apparater utan även genom störande av radioutsändning, och en sjöled kan saboteras genom släckande av fyr, tändande av falsk fyr eller flyttning av sjömärken. Det fordras emellertid, att hindret och störningen skola vara av allvarlig art. Att slå sönder fönster i en kasern eller göra skadegörelse på inredningen i en järnvägsvagn är ej tillräckligt och ej heller att störa enstaka mindre betydelsefulla telefonsamtal eller radioutsändningar. Att olovligen beträda järnvägsspår hör ej heller hit; för sådan förseelse finnes bötesstraff stadgat i § 9 järnvägstrafikstadgan den 12 juni 1925.

I propositionen fann departementschefen i stort sett inte något att erinra mot kommitténs förslag. Då emellertid den föreslagna brottsbeskrivningen ansågs lida av en viss svåröverskådlighet, delades den upp i två punkter. Därvid togs den viktigaste gruppen av tänkbara föremål för sabotage - egendom av avsevärd betydelse för rikets försvar, folkförsörjning, rättsskipning eller förvaltning eller för upprätthållande av allmän ordning och säkerhet i riket upp i den första punkten. I andra punkten nämndes såsom sabotageföremål den allmänna samfärdseln samt användningen av telegraf, telefon, radio eller dylikt allmänt hjälpmedel eller av anläggning för allmänhetens förseende med vatten, ljus, värme eller kraft (se prop. 1948:80 s. 249).

Bestämmelsen om sabotage fördes sedan oförändrad i sak över till brottsbalken och därefter har endast redaktionella ändringar gjorts i 13 kap. 4 §.

Praxis

Högsta domstolen har inte prövat något mål avseende bestämmelsen om sabotage.

I RH 2006:14 dömde hovrätten den tilltalade för sabotage. I målet var utrett att den tilltalade hade placerat ut tre bombattrapper i en oljehamn och dessutom i brev till länsstyrelsen hotat att låta sprängladdningar detonera. Den tilltalades agerande ledde till att polisen spärrade av oljehamnen under ett drygt dygn. Såväl båt- tåg- och biltrafik stängdes under denna tid av eller omdirigerades.

Hovrätten fann att utplaceringen av bombattrapperna i förening med hotbrevet hade orsakat allvarliga störningar och hinder i den allmänna samfärdseln.

Vidare finns tre äldre hovrättsavgöranden som refereras på följande sätt i Norstedts kommentar till brottsbalken (se Bäcklund m.fl., Brottsbalken [version 22, 2023, JUNO], kommentaren till 13 kap. 4 § under rubriken Handlingsrekvisitet). I de två avgörandena från NJA:s notisavdelning beslutade Högsta domstolen att inte meddela prövningstillstånd.

NJA 1958 C 333. En person som, för att hämnas att elektriciteten till honom hade stängts av på grund av bristande avgiftsbetalning, hade fällt en tall över en högspänningsledning så att bygden (340 abonnenter, däribland 50 småindustrier) blev strömlös omkring 6 timmar dömdes i detta rättsfall för sabotage.

.-.-.-

NJA 1961 C 131. Försök till sabotage ansågs i detta rättsfall föreligga då en berusad man för att hämnas förmenta oförrätter från järnvägens sida placerade en stor (45 kg) sten på ett järnvägsspår, varifrån första passerande tåg (vars lok vägde 80 ton) sköt undan stenen utan att mer än ringa skada uppkom (en skyddsplog lagad för 30 kr).

SvJT 1958 ref. s. 71. Orsakande av skador på en huggmaskin i en sulfitfabrik, som kostade ca 10 000 kr att reparera och som medförde driftstopp under omkring tre timmar, bedömdes i detta hovrättsfall inte som sabotage utan som grov skadegörelse. Fabriken ansågs visserligen vara viktig för folkförsörjningen men skadegörelsen inte av så avsevärd betydelse att sabotagebestämmelsen var tillämplig.

Doktrinen

I Lexinos kommentar till brottsbalken uttalas att det vid analysen av kriminaliseringens omfattning enligt bestämmelsen om sabotage är fördelaktigt att skilja mellan sabotagehandling och sabotageobjekt. Sabotagehandlingen beskrivs i bestämmelsen så att gärningsmannen ska förstöra eller skada ett sabotageobjekt, eller genom annan åtgärd allvarligt störa eller hindra användningen av egendom som utgör sabotageobjekt. Sabotageobjekt kan bl.a. utgöras av den allmänna samfärdseln. Vidare uttalas att det torde krävas att sabotagehandlingen innebär en allvarlig skada, allvarlig störning eller allvarligt hinder. Om dessa negativa följder är begränsade bör ansvar för sabotage inte dömas ut. I stället kan det vara fråga om skadegörelse eller andra brott vars rekvisit handlingen uppfyllt (se Zila Josef, Brottsbalk [1962:700], Lexino 2023-06-01, kommentaren till 13 kap. 4 § under rubrikerna 2. Rättsläget och 3.1 Sabotagehandling

Nils Jareborg konstaterar att medan första punkten i 13 kap. 4 § skyddar statens och det allmännas intressen, kommer i den andra punkten allmänhetens intressen i förgrunden. Vidare konstateras att sabotagegärningen beträffande den andra punkten ska bestå i att allvarligt störa eller hindra den allmänna sam-

färdseln respektive användningen av hjälpmedel eller anläggning. Gärningen kan bestå i skadegörelse som måste innefatta allvarligt hinder eller allvarlig störning. Enligt Jareborg kan det inte anses vara sabotage att skada inredningen i en järnvägsvagn, men väl att effektivt blockera ett järnvägsspår eller fälla ett träd över en högspänningsledning (se Brotten, Tredje häftet, Brotten mot allmänheten och staten, 2 uppl., 1987, s. 28).

Min bedömning

Inledningsvis framgår av de i det föregående redovisade förarbetsuttalandena att under begreppet den allmänna samfärdseln faller trafiken på allmänna vägar. I målet är vidare klarlagt att den gärning som KH dömts för har stört eller hindrat den allmänna samfärdseln. Den fråga målet gäller är om det har varit fråga om en så allvarlig störning som krävs för straffansvar enligt 13 kap. 4 § brottsbalken.

De förarbetsuttalanden som finns är avfattade för många år sedan, i en tid med färre bilar och ett ännu outvecklat vägnät. Trots detta kan en jämförelse göras med vad Straffrättskommittén uttalade i anslutning till konstatandet att det fordras att hindret och störningen ska vara av allvarlig art. Som exempel på handlanden som inte faller in härunder nämns att slå sönder fönster i en kasern, att göra skadegörelse på inredningen i en järnvägsvagn, att störa enstaka mindre betydelsefulla telefonsamtal eller radioutsändningar samt att olovligen beträda järnvägsspår. De valda exemplen får anses indikera att tröskeln för vad som ska anses vara hinder och störningar av allvarlig art inte avsågs vara alltför hög. Här kan också nämnas att Jareborg, sannolikt utifrån ett av Straffrättskommitténs exempel, uttalat att det inte anses vara sabotage att skada inredningen i en järnvägsvagn, men väl att effektivt blockera ett järnvägsspår.

I målet är utrett att KH tillsammans med flera andra personer på morgonen en vardag i rusningstid satt sig på Årstälänken och blockerat vägbanorna i båda körriktningarna. Som noteras i tingsrättens dom är det fråga om en stor trafikled som utgör en knutpunkt för Stockholmstrafiken varför aktionen innebar att långa trafikköer bildades. Utfarten från Årstatunneln blockerades vilket ledde till att tunneln av säkerhetsskäl stängdes av och utrymdes. Vidare noteras att det av den muntliga och skriftliga bevisningen framgår att Årstälänken har en årsdygnstrafik på drygt 40 000 fordon i varje riktning och att ca 3 000 fordon passerar i båda riktningarna under tiden 08:10 – 08:40 en genomsnittlig dag. Vidare framgår att själva blockaden pågick i minst 20 minuter, att trafiken totalt påverkades i ca 80 minuter och att trafiken påverkades även på flera andra vägar. Det stod vidare klart att blockaden hade inneburit en risk för att utryckningsfordon inte kunnat ta sig fram. De sammanlagda samhällsekonomiska kostnaderna på påverkade vägar beräknades uppgå till minst 1 500 000 kr.

Det är således fråga om en väg som vardagsmorgnar är tungt trafikerad. Södra länken/Årstälänken utgörs till stor del av vägtunnlar som förbinder Värmdöleden (Nacka/Värmdö) med Essingeleden (vägarna E4 och E20). Vid aktionen blockerades vägbanorna helt i båda köriktningarna. Eftersom utfarten från Årstatunneln blockerades blev det nödvändigt att av säkerhetsskäl stänga och utrymma tunneln. Blockaden avbröts av polis efter minst 20 minuter och trafiken påverkades under ytterligare en timmes tid. Det kan förutsättas att tusentals människor drabbades av aktionen i form av förseningar till arbete, skolor etc. Blockaden innebar vidare en uppenbar risk för att utryckningsfordon inte skulle kunna ta sig fram. Aktionen innebar betydande samhällsekonomiska kostnader.

Jag delar domstolarnas uppfattning att omständigheterna i målet är sådana att det rimligtvis måste anses ha varit fråga om en sådan allvarlig störning av den allmänna samfärdseln som avses i 13 kap. 4 § brottsbalken. KH har således objektivt sett gjort sig skyldig till sabotage.

KH har själv uppgett att avsikten med blockaden var att stoppa biltrafiken. Han har därmed handlat med erforderligt uppsåt.

Sammanfattningsvis anser jag att KH har gjort sig skyldig till sabotage.

Processuella frågor

Frågan om prövningstillstånd

Prövningstillstånd får enligt 54 kap. 10 § första stycket 1 rättegångsbalken 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 överprövning kan sålunda enligt motiven inte föranleda dispens på denna grund (se Fitger m.fl., Rättegångsbalken m.m. [JUNO version 93 publicerad 9 december 2022], kommentaren till 54 kap 10 §).

Under de senaste åren har klimataktioner av det slag som målet gäller förekommit i större utsträckning än tidigare. Det finns såvitt känt inget åtal för sabotage avseende blockerande av vägtrafik i tiden dessförinnan.

Högsta domstolen har inte tidigare prövat något mål om sabotage. De förarbetsuttalanden som finns är avfattade för många år sedan, i en tid med färre bilar och ett ännu outvecklat vägnät. Som framgått i det föregående anser jag att det ändå av de exempel som Straffrättskommittén angav går att dra slutsatsen att tröskeln för vad som ska anses vara hinder och störningar av allvarlig art inte avsågs vara alltför hög.

Under 2022 och innevarande år har underrätterna meddelat ett antal domar om sabotage som avser aktioner av det slag som är aktuellt i målet. Samtliga domar avser aktioner i Stockholmsområdet. Vid en sökning på JUNO har ytterligare två hovrättsdomar påträffats.

Svea hovrätt, dom 2023-05-12 i mål B 11852-22

Hovrätten dömde den tilltalade för sabotage till villkorlig dom och dagsböter (avsåg Centralbron). När det gäller frågan om störningen av den allmänna samfärdseln varit så allvarlig som krävs för straffansvar enligt 13 kap. 4 § brottsbalken uttalade tingsrätten (vartill hovrätten hänvisade) följande.

Blockeringen av norrgående trafik har skett i rusningstid. Av utredningen framgår att körfälten har varit helt blockerade av demonstranter från cirka kl. 17.35 till 17.55 och att det under denna tid normalt sett passerar 1 100 fordon på platsen. Det framgår vidare att under tiden från cirka 18.05 till 18.45 var två av tre körfält i norrgående riktning blockerade på grund av polisens insats, vid vilken det bland annat ställdes polisbilar i körfälten samt att det under denna tid normalt sett passerar 2 000 fordon på platsen. I den av åklagaren åberopade trafikanalysen har den sammanlagda kostnaden för den samhällsekonomiska störningen beräknats till cirka 750 000 kr. Av trafikanalysen framgår att den angivna kostnaden grundats på genomsnittliga trafikflöden och genomsnittliga uppskattade kostnaden per fordon för restidsförlängningen.

Det kan inte anses styrkt att den samhällsekonomiska kostnaden i detta fall uppgått till 750 000 kr. Det står emellertid klart att blockeringen av körfälten påverkat ett mycket stort antal trafikanter med bland annat en inte obetydlig restidsförlängning som följd och att den samlade samhällsekonomiska kostnaden varit betydande. Tingsrätten anser det därmed vara styrkt att agerandet allvarlig störst och hindrat den allmänna samfärdseln.

Svea hovrätt, dom 2023-05-22 i mål B 2870-23

Hovrätten ogillade åtalet då det inte ansågs ha varit fråga om en så allvarlig störning av den allmänna samfärdseln som krävs för straffansvar (avsåg Slussbron/Guldbron). Hovrätten uttalade följande.

Begreppet allvarlig störning måste läsas i ljuset av vad som i övrigt straffbeläggs som sabotage. Det handlar då om att någon förstör eller skadar egendom, som har avsevärd betydelse för rikets försvar, folkförsörjning, rättsskipning eller förvaltning eller för upprätthållande av allmän ordning och säkerhet i riket, eller – med visst undantag – genom annan åtgärd allvarligt stör eller hindrar användningen av sådan egendom. Det handlar också om att någon på annat sätt, tex. genom skadegörelse allvarligt stör eller hindrar användningen av bl.a. telefon, radio eller liknande allmänt hjälpmedel eller av anläggning för allmänhetens förseende med vatten, ljus, värme eller kraft.

Frågan är alltså om det som HT och andra gjort vid aktuellt tillfälle kan jämföras med sådana åtgärder som nu sagts. Det är därvid utan tvekan så att de har åstadkommit en stor trafikstörning, främst för busstrafiken i Stockholms innerstad. De har placerat sig vid en mycket central trafikled i rusningstid och därvid hindrat busstrafik, och i viss mån även annan trafik, i båda riktningarna. Så som Stockholms trafiknät ser ut har det funnits klart begränsade möjligheter att leda om motortrafik. Genom valet av plats är det också uppenbart att syftet varit att åstadkomma en stor störning av bil- och busstrafik.

Det som samtidigt talar emot att det handlar om en allvarlig störning, och inte bara en stor sådan, är att några utryckningsfordon inte har hindrats att komma fram och att det handlat om en störning om cirka 30 minuter. Det finns inget i utredningen som tyder på att de inte hade kunnat släppa fram utryckningsfordon och också avsett att göra detta. Visserligen har de inte själva avslutat sitt agerande, utan det har skett genom polisens försorg. Detta förtar dock inte det förhållandet att störningen kommit att fortgå under en tämligen begränsad tid.

Sammanfattningsvis har det inte handlat om en så allvarlig störning av den allmänna samfärdseln som får anses ha avsetts med bestämmelsen om sabotage.

Vidare har följande nio tingsrättsdomar påträffats.

1. Solna tingsrätt, dom 2022-10-24 i mål B 7513-22
2. Stockholms tingsrätt, dom 2022-12-22 i mål B 16256-22
3. Stockholms tingsrätt, dom 2023-04-04 i mål B 3461-23
4. Stockholms tingsrätt, dom 2023-04-13 i mål B 13286-22
5. Stockholms tingsrätt, dom 2023-05-09 i mål B 5734-22
6. Växjö tingsrätt, dom 2023-05-30 i mål B 1329-23
7. Göteborgs tingsrätt, dom 2023-06-07 i mål B 4902-23
8. Stockholms tingsrätt, dom 2023-06-12 i mål B 5734-22
9. Södertörns tingsrätt, dom 2023-06-12 i mål B 13163-22

I dom 1 ansågs det vara fråga om en allvarlig störning (rusningstrafik, stor trafikled och central infart till Stockholm [E4 vid Haga Norra], all södergående trafik blockerades, långa trafikköer, påverkat ett mycket stort antal trafikanter, betydande samhällskostnad).

I dom 2 ansågs det vara fråga om en allvarlig störning (rusningstrafik, samtlig trafik i en riktning på Centralbron stoppades under 30 minuter, därefter ytterligare 15 minuter innan all trafik släpptes på, långa trafikköer, samhällsekonomisk kostnad på ca 1 000 000 kr). Domen i det nu i Högsta domstolen aktuella målet nämndes i domskälen.

I dom 3 ansågs det vara fråga om en allvarlig störning (central trafikled [Slussbron/Guldbron], försenat ett stort antal resenärer, betydande samhällsekonomisk kostnad). Domen i det nu i Högsta domstolen aktuella målet nämndes i domskälen.

I dom 4 ogillades åtalet på grund av bristande uppsåt. Frågan om allvarlig störning prövades inte. Domen är således av mindre intresse i det nu aktuella sammanhanget.

Dom 5 avsåg tre åtalspunkter. Domen i det nu i Högsta domstolen aktuella målet nämndes i domskälen.

I åtalspunkt 1 ansågs det vara fråga om en allvarlig störning (rusningstrafik, samtlig trafik i en riktning på Centralbron stoppades under 30 minuter, därefter ytterligare 15 minuter innan all trafik släpptes på, långa trafikköer, samhällsekonomisk kostnad på ca 1 000 000 kr).

I åtalspunkt 2 ansågs det också vara fråga om en allvarlig störning (rusningstrafik, samtlig trafik i en riktning på Essingeleden stoppades under 30 minuter, långa trafikköer, samhällsekonomisk kostnad på ca 500 000 kr).

I åtalspunkt 3 ansågs det inte vara fråga om en allvarlig störning (rusningstrafik, trafiken i en riktning på Liljeholmsbron/Södertäljevägen stoppades under 10 minuter, saknades utredning om hur trafiken faktiskt påverkats).

I dom 6 ansågs det inte vara fråga om en allvarlig störning (rusningstrafik, blockerat korsningen Sveavägen/Kungsgatan i Stockholm under ca tre timmars tid, störningar för bilar och bus-sar, inga noteringar om problem för polis, ambulans eller brandkår mer än att ambulansförare fått ta andra längre vägar, fanns möjligheter för trafikanter att välja andra närliggande färdvägar, inte framkommit annat än att uttryckningsfordon skulle ha släppts fram om det blivit aktuellt). Domen i Svea hovrätts mål B 2870-23 nämndes i domskälen.

I dom 7 ansågs det inte vara fråga om en allvarlig störning (rusningstrafik, blockerat korsningen Sveavägen/Kungsgatan i Stockholm under ca tre timmars tid, störningar för kollektivtrafiken inte tillräckligt allvarligt).

Dom 8 avsåg tre åtalspunkter. Domen i det nu i Högsta domstolen aktuella målet och domen i Svea hovrätts mål B 2870-23 nämndes i domskälen.

I åtalspunkt 1 ansågs det vara fråga om en allvarlig störning (rusningstrafik, trafiken på Lidingsgövägen/Lidingöbron stoppades under drygt 45 minuter, omfattande köer kvarstod även därefter, även om ingen ambulans hindrats fanns det, eftersom samtliga körfält i en riktning blockerats, en uppenbar risk för att så kunde ske).

I åtalspunkt 2 ansågs det också vara fråga om en allvarlig störning (rusningstrafik, trafiken på Drottningholmsvägen i Bromma in mot Stockholm blockerades under drygt 10 minuter, flera kilometer långa fordonsköer, omfattande köer även efter att aktivisterna lyfts bort, mot bakgrund av den omfattande ordningsstörningen i trafiken fanns det en uppenbar risk för att utryckningsfordon kunde hindras).

I åtalspunkt 3 ansågs det inte vara fråga om en allvarlig störning (rusningstrafik, trafiken i en riktning på Liljeholmsbron/Södertäljevägen stoppades under 10 minuter, saknades utredning om hur trafiken faktiskt påverkats).

Dom 9 avsåg sex åtalspunkter.

I åtalspunkt 1 ansågs det vara fråga om en allvarlig störning. Åtalspunkten avser samma aktion som den i det nu i Högsta domstolen aktuella målet.

I åtalspunkt 2 ansågs det vara fråga om en allvarlig störning (rusningstrafik, alla körfält på E 4 i en riktning blockerades under 30 minuter, långa köer, samhällskostnad på 500 000 kronor).

I åtalspunkt 3 ansågs det vara fråga om en allvarlig störning (rusningstrafik, all trafik i en riktning på Centralbron, viktig del i Stockholms transportsystem, tog en timme innan trafikstörningen upphörde, störningskostnaden 750 000 kronor).

I åtalspunkt 4 ansågs det vara fråga om en allvarlig störning (rusningstrafik, blockerat Centralbron i norrgående riktning under 25 minuter, trafikstörningar ytterligare 40 minuter, bussavgångar ställts in).

I åtalspunkt 5 ansågs det vara fråga om en allvarlig störning (rusningstrafik, blockerat norrgående trafik på E 4 under 30 minuter, stora effekter på Stockholmstrafiken, störningskostnad på 500 000 kronor).

I åtalspunkt 6 ansågs det inte vara fråga om en allvarlig störning (blockerat trafik på Centralbron mellan kl. 10.24 och 10.30, ingen utredning utvisande någon större trafikpåverkan presenterad).

De nu redovisade avgörandena ger enligt min uppfattning en i huvudsak sammanhållen bild. I de fall aktionerna avsett blockader av större trafikleder där samtlig trafik i åtminstone en riktning blockerats, vilket orsakat omfattande problem med bl.a. långa köer, har domstolarna ansett att det varit fråga om ett allvarligt hinder eller en allvarlig störning i den mening som avses i 13 kap. 4 § brottsbalken. Svea hovrätts dom från den 22 maj 2023 i mål B 2870-23 skiljer sig från de två övriga hovrättsdomarna på så sätt att det visserligen varit fråga om en central trafikled som blockerats i båda riktningarna, men störningen har endast i viss mån drabbat annat trafik än busstrafiken. Vidare fanns det enligt hovrätten inget i utredningen som tydde på att aktivisterna inte hade kunnat släppa fram utryckningsfordon och att de också avsett att göra detta.

I samband med färdigställandet av svarsskrivelsen har ytterligare en dom uppmärksamats (Södertörns tingsrätts dom den 15 juni 2023 i mål B 13163-22). Domen avser sju åtalspunkter. Tingsrätten finner att det varit fråga om en allvarlig störning i fem av åtalspunkterna och att så inte varit fallet i de två övriga. Domen kan väl infogas i det mönster som de tidigare redovisade domarna ut-

gör. Tingsrätten redovisar de tre i nuläget föreliggande hovrättsdomarna och uttalar därefter följande.

Enligt tingsrättens mening måste bedömningen av om en blockering av en bilväg utgör en allvarlig störning eller ett allvarligt hinder göras utifrån flera faktorer. Dels har det betydelse hur många personer som drabbas av störningen, liksom hur lång tid störningen pågår. Det är också av vikt att bedöma huruvida framkomligheten för utryckningsfordon påverkas, och i sådana fall i vilken mån, eller om andra viktiga samhällsfunktioner påverkas. Valet av plats och tidpunkt har enligt tingsrätten betydelse främst utifrån att det påverkar redan nämnda omständigheter. Det kan dock finnas platser som är farligare att blockera än andra, till exempel biltunnlar där det snabbt kan bildas farliga mängder avgaser. Det kan även finnas vägar av mer central betydelse för den allmänna samfärdseln, såsom större trafikleder, som medför större samhälleliga konsekvenser än andra att blockera. Enligt tingsrättens mening bör också den samhällsekonomiska kostnaden kunna ha betydelse.

Mot bakgrund av det sagda anser jag att underrättspraxis sammantaget får anses som så enhetlig att en prövning av det aktuella målet i Högsta domstolen inte skulle vara av vikt för ledning av rättstillämpningen.

Till detta kommer att det nu aktuella målet inte är något gränsfall; omständigheter är så graverande att det enligt min mening får anses klart att det är fråga om en allvarlig störning av den allmänna samfärdseln. Även detta förhållande talar emot prövningstillstånd.

Sammanfattningsvis avstyrker jag prövningstillstånd.

Bevisning m.m.

Jag ber att få återkomma med bevisuppgift och synpunkter på målets fortsatta handläggning för det fall Högsta domstolen skulle komma att meddela prövningstillstånd.

Katarina Johansson Welin

Lars Persson

Kopia till:

Utvecklingscentrum

Södra åklagarkammaren i Stockholm (AM-113627-22)