



Högsta domstolen  
Box 2066  
103 12 Stockholm

## **VB ./ riksåklagaren ang. grovt rattfylleri**

*(Hovrätten för Västra Sveriges dom den 18 juli 2022 i mål B 4117-22)*

Högsta domstolen har förelagt riksåklagaren att skyndsamt svara på VB:s överklagande. Följande anförs.

### **Min inställning**

Jag bestrider ändring av hovrättens dom. Jag tillstyrker dock prövningstillstånd i frågan om vilken betydelse det har för straffansvaret vid rattfylleribrott att det är en s.k. A-traktor som förts.

Prövningstillstånd skulle enligt min bedömning kunna meddelas med utgångspunkt i vad hovrätten har funnit utrett om sakförhållandena och om uppsåt.

### **Bakgrund**

En polispatrull uppmärksammade VB när han med ett vinglande körsätt framförde en A-traktor på länsväg 760 i Tvååker, Varbergs kommun. Vid kontroll visade det sig att han hade en alkoholkoncentration som uppgick till 0,55 milligram per liter utandningsluft vid framförandet av A-traktorn.

Han åtalades för grovt rattfylleri. Brottet borde enligt åtalet bedömas som grovt eftersom alkoholkoncentrationen uppgick till minst 0,50 milligram per liter i utandningsluften och körningen innebar en påtaglig fara för trafiksäkerheten genom att han vinglat kraftigt över vägbanan med A-traktorn och mer än halva fordonet varit över i motsatt körfält.

VB erkände gärningen men gjorde gällande att brottet skulle bedömas som normalgraden utifrån en samlad bedömning av omständigheterna och eftersom fordonet han kört var en A-traktor.

Tingsrätten fann att den A-traktor som VB framfört inte är att jämföra med en mopedbil och att även andra omständigheter än andras trafiksäkerhet därför skulle ligga till grund för bedömningen av rubriceringsfrågan. Vid en samlad bedömning av omständigheterna, såväl körningen som det aktuella fordonet, bedömde tingsrätten att gärningen skulle bedömas som ett grovt rattfylleri.

Hovrätten fastställde tingsrättens domslut. Vid prövningen av om körning med en A-traktor är att jämställa med körning med en moped eller mopedbil gjorde hovrätten följande bedömning.

Även om hastigheten för mopeder, mopedbilar och a-traktorer är begränsad är det fråga om helt olika typer av fordon (se 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner). Till exempel får en moped med fyra hjul i körklart skick inte väga mer än 425 kg medan någon motsvarande viktbegränsning inte finns för traktorer. [VB:s] a-traktor är en ombyggd personbil av märket Mercedes. Trafikfaran för denna typ av fordon – även vid lägre hastigheter – är snarare att jämföra med en personbil än med en moped. Hovrätten instämmer därför i tingsrättens bedömning att det inte går att jämföra den aktuella a-traktorn med en mopedbil, vilket innebär att den rättspraxis som gäller mopeder och mopedbilar inte blir direkt tillämplig. Visserligen har körningen skett nattetid med begränsad trafik men den har ändå avsett en förhållandevis lång sträcka på allmän väg. Med hänsyn till [JH:s] uppgifter om hur körningen gått till gör hovrätten bedömningen att det har varit fråga om en trafikfarlig körning. Dessa omständigheter i förening med den höga promillehalten gör att brottet ska bedömas som grovt.

### **Överklagandet**

VB har överklagat hovrättens dom och yrkat att Högsta domstolen ska döma honom för rattfylleri istället för grovt rattfylleri samt att Högsta domstolen i vart fall ska lindra straffet.

Som grund för prövningstillstånd har han gjort gällande att det saknas vägledande avgöranden om hur framförandet av A-traktor i berusat tillstånd ska bedömas och att nuvarande rättstillämpning inte är enhetlig. Det är därför enligt överklagandet av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av Högsta domstolen. Det finns enligt överklagandet i vart fall synnerliga skäl för en sådan prövning.

### **Grunderna för min inställning**

Den som för ett motordrivet fordon efter att ha intagit alkohol i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften döms, enligt 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen), för rattfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.

Om brottet är grovt ska, enligt 4 a § i trafikbrottslagen, föraren dömas för grovt rattfylleri till fängelse i högst två år. Vid bedömning av om brottet är grovt ska särskilt beaktas om föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften, föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Även om någon av de nämnda omständigheterna har förekommit, kan det vara så att brottet i det enskilda fallet inte är att bedöma som grovt. Detta kan exempelvis hänga samman med att faran för medtrafikanter varit ringa med hänsyn till fordonets beskaffenhet eller trafiksituationen. Å andra sidan kan, som framgår av bestämmelsen i 4 a § trafikbrottslagen, 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 (Se prop. 1989/90:2 s. 49 och prop. 1993/94:44 s. 15.)

Definitioner av bland annat begreppen fordon, motordrivet fordon, moped 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 *moped* är ett motorfordon som är konstruerat för en hastighet av högst 45 kilometer i timmen och som, i de fall den har fyra hjul (s.k. mopedbil), väger högst 425 kilogram.

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.

I Vägverkets föreskrifter om bil ombyggd till traktor samt bil ombyggd till motorredskap klass II (VVFS 2003:19) finns regler om bil ombyggd till traktor (A-traktor) i 4 kap. För ombyggda bilar som får köras i högst 30 km i timmen och som registreringbesiktigades före den 1 april 1975, s.k. Epa-traktorer, gäller den numera upphävda kungörelsen (1940:35) om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap.

För rattfylleri med äldre mopeder som fick föras i 30 kilometer i timmen, och moped klass II, har i praxis ställts krav på att det typiskt sett utöver alkoholkoncentrationen ska finnas särskilt försvårande omständigheter för att brottet ska anses grovt (se NJA 1995 s. 232; jfr NJA 2012 s. 191). Skälet till detta är att riskerna med att i alkoholpåverkat tillstånd köra en moped normalt, för andra än föraren själv, är påtagligt mindre än när fordonet är en bil.

Vidare ska enligt praxis rattfylleri med moped klass I som utgångspunkt anses vara av normalgraden, om det inte utöver alkoholkoncentrationen finns försvårande omständigheter av betydelse för trafiksäkerheten. Försvårande omständigheter kan i vissa fall finnas även om körningen inte inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten. (Se NJA 2012 s. 191.)

Samma synsätt har tillämpats när det gäller s.k. mopedbilar dvs. mopeder klass I med fyra hjul och karosseri (se NJA 2019 s. 684).

När det gäller rattfylleri med motorcykel eller personbil kan rattfylleribrott endast i rena undantagsfall anses vara av normalgraden, om alkoholkoncentrationen överstiger gränserna i 4 a § trafikbrottslagen (jfr prop. 1993/94:44 s. 31, NJA 2003 s. 67 och RH 2017:15).

### **Min bedömning**

VB har fört ett motordrivet fordon efter att ha intagit alkohol i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgått till minst 0,50 milligram per liter i utandningsluften. Han har därmed gjort sig skyldig till rattfylleri. Alkoholkoncentrationen har varit så hög att den överstiger gränserna i straffbestämmelsen för grovt rattfylleri i 4 a § trafikbrottslagen.

Frågan är vilken betydelse det har för rubriceringen av rattfylleribrottet att VB kört en s.k. A-traktor.

En A-traktor är en modifierad bil som har registrerats som traktor, efter att växlarna spärrats och maxhastigheten begränsats. I VB:s fall är det en Mercedes Benz 220 som modifierats till traktor. Det aktuella fordonet har en längd om 4,85 meter, en bredd om 1,84 meter och en höjd om 1,49 meter. Tjänstevikten uppgår till 2005 kilo och totalvikten är 2 360 kilo.

Rörelseenergin vid färd med ett fordon påverkas av fordonets vikt och dess hastighet. Rörelseenergin ökar proportionerligt i förhållande till vikten även oberoende av hastighetsförändringar. Även om A-traktorn har en begränsad maxhastighet är den, med hänsyn till storleken och vikten, inte jämförbar med en mopedbil som har en maxvikt i körklart skick av högst 425 kilo. Som hovrätten konstaterat är trafikfaran för en A-traktor – även vid lägre hastigheter – snarare att jämföra med ursprungsfordonet personbil.

VB körde A-traktorn med en hög alkoholkoncentration på en länsväg. Även om körningen har skett nattetid med begränsad trafik har det varit frågan om en förhållandevis lång körsträcka på allmän väg där VB vinglat med fordonet över i mötande körfält. Körningen har därför varit trafikfarlig. Omständigheterna är sammantaget så försvårande att rattfylleribrottet ska bedömas som grovt. Hovrättens domslut bör stå fast.

### **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.

Prövningstillstånd får även meddelas enligt 54 kap. 10 § första stycket 2 rättegångsbalken om det finns synnerliga skäl för en sådan prövning, såsom att det finns grund för resning eller att domvilla förekommit eller att målets utgång i hovrätten uppenbarligen beror på grovt förbiseende eller grovt misstag (extraordinär dispens).

Det saknas vägledande avgöranden från Högsta domstolen om hur rattfylleri med A-traktor ska bedömas. Praxis från tings- och hovrätterna är visserligen begränsad, men den praxis som finns spretrar.

När det gäller rattfylleribrott med traktor utan någon hastighetsbegränsning tycks praxis, såvitt kunnat undersökas, vara enhetlig på så sätt att fordonslaget inte har påverkat rubriceringen då övriga omständigheter talar för att det är frågan om grovt rattfylleri.<sup>1</sup>

Vilken personbil som helst kan användas som ursprungsfordon för modifiering till en A-traktor, vilket innebär att de A-traktorer som kör runt på vägarna kan ha en i grunden mycket stor motorstyrka. Det är väl känt att det är enkelt att manipulera A-traktors maxhastighetsbegränsning så att det blir möjligt att föra fordonen med en högre hastighet än maxhastigheten.

Regeringen gav förra året Transportstyrelsen i uppdrag att utreda regler för A-traktorer (regeringsbeslut den 20 oktober 2021, dnr I2021/02732). I uppdraget ingår bl.a. att se över möjligheterna att införa regler eller krav som gör det svårare att manipulera A-traktorer och som underlättar för myndigheter att identifiera felaktig användning. I skälen för regeringens beslut framgår att antalet registrerade A-traktorer har ökat kraftigt sedan de tekniska kraven för ombyggnation av en bil till A-traktor förenklades i juli 2020. Antalet registrerade A-traktorer har, framgår det av beslutet, på mindre än ett år ökat med cirka 27 procent till totalt fler än 36 000 fordon. Det framgår vidare att antalet personskador vid olyckor där A-traktorer var inblandade ökade med över 50 procent år 2020. Möjligheten att kunna använda sig av A-traktorer för transport framhålls ha en stor betydelse för många ungdomar i Sverige men samtidigt är en felaktig användning av dessa fordon en trafikfara som riskerar att leda till allvarliga olyckor.

Jag bedömer att det finns ett behov av vägledning från Högsta domstolen i frågan om vilken betydelse det har för straffansvaret vid rattfylleribrott att det är en A-traktor som förts. Den utbredda förekomsten av A-traktorer i trafiken på allmänna vägar talar ytterligare för behovet av vägledning i den prejudikatintressanta frågan.

---

<sup>1</sup> Se t.ex. RH 1995:173, Svea hovrätts dom den 10 maj 2016 i mål B 3312-15, Göta hovrätts domar den 13 april 2022 i mål B 1458-21 och den 20 april 2020 i mål B 3048-19 samt Hovrätten för Nedre Norrlands dom den 22 februari 2022 i mål B 1499-21.

Jag tillstyrker därför prövningstillstånd. Prövningstillstånd skulle enligt min bedömning kunna meddelas med utgångspunkt i vad hovrätten har funnit utrett om sakförhållandena och om uppsåt.

Inget har kommit fram, i överklagandet eller annars, som talar för att det skulle finnas synnerliga skäl för prövningstillstånd.

### **Bevisuppgift och handläggning**

Om prövningstillstånd meddelas på det sätt jag föreslår åberopas inte någon bevisning och målet kan enligt min uppfattning avgöras utan huvudförhandling. Om prövningstillstånd meddelas på annat sätt ber jag om att få återkomma med bevisuppgift och synpunkter på målets fortsatta handläggning.

Katarina Johansson Welin

Eva Bloch

### Kopia till

Åklagarkammaren i Halmstad (AM-70815-22).

Kammaråklagaren Sonja Seligman.

Utvecklingscentrum.