

HÖGSTA DOMSTOLENS DOM

Mål nr

meddelad i Stockholm den 14 februari 2003

B 781-02

KLAGANDE

C. S.

Offentlig försvarare och ombud: advokaten M. Å.

MOTPART

Riksåklagaren

SAKEN

Grovt rattfylleri

ÖVERKLAGADE AVGÖRANDET

Hovrätten för Västra Sverige, avd. 3, dom den 22 januari 2002 i mål B 3815-01

Hovrättens dom

se Bilaga

DOMSLUT

Med ändring av hovrättens dom dömer Högsta domstolen C. S. för

rattfylleri enligt 4 § trafikbrottslagen (1951:649) till åttio (80) dagsböter å femtio (50) kr.

För försvaret av C. S. i Högsta domstolen tillerkänns M. Å. ersättning av allmänna medel med femtusenniohundratjugosex (5.926) kr avseende arbete. Denna kostnad skall stanna på staten.

YRKANDEN I HÖGSTA DOMSTOLEN

C. S. har yrkat att Högsta domstolen dömer honom för rattfylleri till dagsböter.

Riksåklagaren har bestritt ändring.

DOMSKÄL

Som tingsrätten och hovrätten funnit har C. S. gjort sig skyldig till ett trafiknykterhetsbrott. Frågan i målet är om gärningen bör bedömas som rattfylleri enligt 4 § trafikbrottslagen eller som grovt rattfylleri enligt 4 a § samma lag.

C. Ss. uppgifter om de närmare omständigheterna kring körningen har såsom hovrätten anfört inte vederlagts utan får godtas. Vid bedömningen av brottets svårhetsgrad utgår Högsta domstolen således från att C. S. inte hade avsett att föra bilen längre sträcka än de få meter han hade kört på parkeringsplatsen då polispatrullen ingrep och att han skulle ha överlämnat bilnycklarna till en kvinnlig bekant som skulle köra honom hem om inte polisen hade ingripit.

Det förhållandet att föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,5 milligram per liter i utandningsluften är en

omständighet som skall särskilt beaktas vid bedömningen av om ett rattfylleri-brott är att anse som grovt. Konstruktionen av straffbestämmelserna innebär dock att brottet i det enskilda fallet ändå kan bedömas som mindre allvarligt. Så kan enligt förarbetena till de ändringar i trafikbrottslagen som trädde i kraft den 1 juli 1990 vara fallet när faran för medtrafikanter varit ringa med hänsyn till fordonets beskaffenhet eller trafiksituationen (se specialmotiveringen till 4 a § i prop. 1989/90:2 s. 49). I motiven anfördes också att det inte är uteslutet att ansvar kan dömas ut efter huvudregeln i 4 § första stycket trafikbrottslagen, även om alkoholkoncentrationen varit högre än det ovan angivna gränsvärdet, 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 (se specialmotiveringen till 4 § i a. prop. s. 48). Vad som här åsyftades är uppenbarligen – vid sidan av rattfylleri med moped – 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” (prop. 1993/94:44 s. 31). Fall av detta slag har avsetts vara att bedöma som normalfallet av rattfylleri, varvid straffet normalt skall stanna vid böter (prop. 1989/90:2 s. 48).

Lagstiftningen avseende rattfylleri skärptes år 1994 bl.a. genom att gränsvärdet för grovt rattfylleri sänktes från 1,5 promille till 1,0 promille alkohol i blodet (med motsvarande sänkning för alkoholhalten i utandningsluften) och genom att maximistraffet höjdes från ett till två års fängelse. Eftersom straffbestämmelsernas konstruktion inte ändrades synes reformen dock inte ha syftat till någon förändring i fråga om de principer för gränsdragningen mellan rattfylleri och grovt rattfylleri som kom till uttryck i 1990 års lagstiftning. Det finns således även efter 1994 års ändringar ett visst utrymme för att hänföra ett rattfylleribrott till 4 § trafikbrottslagen trots att alkoholhalten överstigit gränsvärdet för grovt rattfylleri.

Inget i utredningen tyder på att C. Ss. framförande av fordonet utgjorde någon nämnvärd fara för övrig trafik. Med hänsyn härtill och mot bakgrund av vad som redovisats ovan får omständigheterna kring hans körning anses vara i sådan grad mildrande att gärningen är att bedöma som rattfylleri enligt 4 § trafikbrottslagen. Påföljden bör bestämmas till böter.

I avgörandet har deltagit: justitieråden Svensson, Inger Nyström (referent),
Thorsson, Håstad och Dahllöf
Föredragande revisionssekreterare: Persson