

HÖGSTA DOMSTOLENS DOM

Mål nr

meddelad i Stockholm den 11 juni 2004

B 970-03

KLAGANDE

Riksåklagaren, Box 5553, 114 85 STOCKHOLM

MOTPART

SK

Offentlig försvarare och ombud: advokaten IF

SAKEN

Olaga yrkesmässig trafik

ÖVERKLAGADE AVGÖRANDET

Svea hovrätt, avd. 7, dom den 5 februari 2003 i mål B 5459-02

DOMSLUT

Högsta domstolen fastställer hovrättens domslut.

För försvaret av SK i Högsta domstolen tillerkänns IF ersättning av allmänna medel med åttatusenfyrhundrafyrtiotvå (8.442) kr, avseende arbete. Denna kostnad skall stanna på staten.

YRKANDEN I HÖGSTA DOMSTOLEN

Riksåklagaren har yrkat att SK skall dömas för olaga yrkesmässig trafik till dagsböter.

SK har bestritt ändring.

DOMSKÄL

Som tingsrätten och hovrätten funnit är det utrett att SK, som saknar trafiktillstånd, erbjudit sig att mot betalning skjutsa CH från Stureplan i Stockholm till Vallentuna och att färden också påbörjats.

Frågan i målet är om, och i så fall under vilka förutsättningar, en enstaka transport kan anses utgöra olaga yrkesmässig trafik i den mening som avses i 6 kap. 1 § yrkestrafiklagen (1998:490).

Orden ”yrkesmässig” och ”yrkesmässigt” förekommer i ett stort antal författningar inom skilda rättsområden. Någon enhetlig innebörd hos orden finns inte utan betydelsen skiftar beroende på i vilket sammanhang de används. I 1 kap. 1 § yrkestrafiklagen finns en särskild definition av vad som i den lagen avses med yrkesmässig trafik. Enligt definitionen är det sådan trafik som bedrivs med bl.a. personbilar och som innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transporter av personer eller gods.

Definitionen i yrkestrafiklagen överensstämmer i stort med den definition som togs in redan i 14 § i 1906 års förordning om automobiltrafik, enligt vilken med yrkesmässig automobiltrafik avsågs att allmänheten tillhandahölls automobil mot ersättning. I SOU 1929:16 föreslogs att definitionen skulle kompletteras med ett

krav på förvärvssyfte mot bakgrund av att domstolspraxis utvecklats ”därhän, att så gott som envar som mot betalning tillhandahåller annan automobil, anses utöva yrkesmässig trafik även om det kan påvisas, att tillhandahållandet skett i mycket ringa omfattning och allenast för att hjälpa en granne eller en bekant och således ej i förvärvssyfte” (s. 194). I prop. 1930:121 avvisades emellertid förslaget med hänvisning till bl.a. att den i betänkandet påtalade praxisen inte stöddes av ”något av den högsta dömande instansen meddelat avgörande”. Samtidigt uttalade den föredragande departementschefen att det enligt hans mening avgörande för avgränsningen borde vara den omfattning i vilken tillhandahållandet sker och att det inte borde betecknas som yrkesmässig trafik om en bilägare ”vid något eller några enstaka tillfällen mot betalning utför körning åt en granne eller bekant eller annan, vilken icke kan sägas falla under begreppet allmänheten” även om det skulle vara uppenbart att också hänsyn till inkomsten varit ett motiv för tillhandahållandet (s. 86).

Definitionen av yrkesmässig trafik kom åter upp till bedömning i prop. 1940:115 men inte heller då ansågs det finnas skäl för att göra någon ändring. Den föredragande departementschefen uttalade emellertid (s. 39) att enligt hans mening borde ”den omfattning i vilken automobilen ställes till förfogande, fortfarande liksom hittills vara avgörande för frågan, huruvida yrkesmässig trafik skall anses föreligga eller icke. En rent tillfällig körning, som icke antyder försök att systematiskt utnyttja bilen för förvärvsändamål, bör på grund härav liksom hittills icke vara hänförlig till yrkesmässig trafik, även om ersättning för densamma utgått”.

Innebörden av den i lagen givna definitionen av yrkesmässig trafik synes inte ha berörts i senare lagstiftningssammanhang (jfr dock SOU 1996:93 s. 150) och det finns inte heller någon vägledande praxis som direkt angår frågan om, och i så fall under vilka förutsättningar, en enstaka transport kan anses utgöra olaga yrkesmässig trafik. När definitionens innebörd skall utrönas får därför ledning sö-

kas i vad som uttalades i 1930 och 1940 års lagstiftningsärenden. Dessa motivuttalanden stämmer också väl överens med lagtexten även efter senare ändringar.

Det är således inte yrkesmässig trafik i lagens mening att vid ett enstaka tillfälle utföra en biltransport mot betalning ens om det sker efter ett erbjudande till en obestämd allmänhet. För att det skall vara fråga om yrkesmässig trafik krävs att bilen ställs till allmänhetens förfogande i sådan omfattning att den kan anses vara systematiskt utnyttjad för förvärvsändamål. Det skall dock framhållas att redan den första körningen måste kunna utgöra yrkesmässig trafik, om det är utrett att det är fråga om en planerad yrkesmässig verksamhet som är avsedd att bedrivas även fortsättningsvis.

I målet är annat inte visat än att SK vid ett tillfälle erbjudit allmänheten transport mot betalning och att han efter ett första misslyckat försök också fått en passagerare. Det har inte framgått att hans handlande har utgjort ett led i en verksamhet som uppfyllt kravet på yrkesmässighet. Åtalet skall därför ogillas.

I avgörandet har deltagit: justitieråden Lennander (skiljaktig), Victor (referent, skiljaktig), Blomstrand, Lundius och Lindeblad
Föredragande revisionssekreterare: Wollsén

HÖGSTA DOMSTOLEN

Bilaga till
PROTOKOLL
2004-04-28Mål nr
B 970-03

Referenten, justitierådet Victor, med vilken justitierådet Lennander instämmer, är skiljaktig i ansvarsfrågan och anför:

Som majoriteten anført förekommer orden yrkesmässig och yrkesmässigt i ett stort antal författningar inom skilda rättsområden varvid betydelsen skiftar beroende på de sammanhang i vilket de används. En inte ovanlig användning är att orden används som kvalificering av viss verksamhet varvid orden brukar anses innefatta krav på viss regelbundenhet, varaktighet och omfattning (jfr t.ex. 13 kap. 1 § inkomstskattelagen). Det förekommer emellertid också att orden används med syftning på enstaka förfaranden (se t.ex. 1 och 3 §§ patentlagen, 1967:837) varvid något krav på omfattning i allmänhet inte torde ställas utan endast på att förfarandet ingått som led i en verksamhet som skulle kunna betecknas som yrkesmässig.

En särskild fråga är hur orden bör tolkas i de inte ovanliga fall att det, på motsvarande sätt som enligt yrkestrafiklagen, finns särskild lagstiftning med begränsningar av under vilka förutsättningar vissa tjänster eller åtgärder får utföras. Som ett exempel kan lagen (1998:531) om yrkesverksamhet på hälso- och sjukvårdens område nämnas enligt vilken det är straffbart (8 kap. 4 §) att utföra vissa hälso- och sjukvårdande åtgärder (4 kap. 2 §) för den som ”yrkesmässigt” utövar viss verksamhet (4 kap. 1 §). Enligt tidigare lagstiftning knöts begränsningen av ansvaret till att verksamheten utövats ”mot ersättning”. Ändringen motiverades bl.a. med att graden av farlighet inte påverkades av arvodet. När det gäller tolkningen av kravet på yrkesmässighet uttalades i förarbetena (prop. 1997/98:109 s.

104) att uttagande av ersättning kunde vara ett viktigt kriterium och att ett annat kunde vara verksamhetens omfattning, ”dvs. att undersökning eller behandling inte skett vid bara ett enstaka tillfälle utan i något större omfattning”. Även om det finns utrymme för olika tolkningar av denna reglering torde det vara uppenbart att avsikten med begränsningen till ”yrkesmässigt” inte varit att upprätthålla något allmänt högre krav på omfattning utan främst att undanta ”anhörigvård och liknande”.

När det gäller yrkestrafiklagen (1998:490) finns i 1 kap. 1 § en särskild definition av vad som i lagen avses med yrkesmässig trafik. Läst för sig kan definitionen, om än pluralisformer används genomgående, inte anses innefatta något krav på viss omfattning. Det yrkesmässiga kommer i stället till uttryck genom kravet på att fordon och förare mot betalning skall ställas till *allmänhetens förfogande*.

Som majoriteten anfört stämmer definitionen i yrkestrafiklagen i stort överens med den redan i 1906 års förordning om automobiltrafik intagna definitionen (14 §) enligt vilken med yrkesmässig automobiltrafik avsågs att allmänheten tillhandahölls automobil mot ersättning. De av majoriteten citerade uttalandena från senare förarbeten har inte samband med någon i sak ändrad lagstiftning och kan redan med hänsyn härtill inte tillmätas någon särskild vikt. Det kan dock noteras att de inte i sig utesluter att även en enstaka transport skulle kunna anses utgöra olaga yrkesmässig trafik.

Att omfattningen i vilken ett fordon använts för transporter mot betalning är av betydelse för om fordonet kan sägas ha ställts till allmänhetens förfogande framstår som naturligt när transporterna endast avsett grannar och bekanta eller någon på annat sätt särskilt avgränsad krets. Detta innebär dock inte att det är uteslutet att förhållandena kan var sådana att ett fordon måste anses ha ställts till allmänhetens förfogande även om det endast varit fråga om någon eller några enstaka

transporter. Så torde exempelvis normalt få anses vara fallet om fordonet utan tillstånd ställts till förfogande inom ramen för en näringsidkares verksamhet (jfr härtill den i 6 kap. 2 § yrkestrafiklagen upptagna straffbestämmelsen om s.k. beställaransvar).

Av utredningen i målet får anses framgå att K begivit sig till Stureplan i syfte att till den som så där önskade tillhandahålla fordon och förare för persontransport. Det står också klart att det inte före avtalet om transport förekommit någon kontakt mellan K och H. K får under sådana förhållanden anses ha ställt fordon och förare till allmänhetens förfogande helt oberoende av att det inte är visat att han under den aktuella natten eller vid tidigare tillfälle erbjudit eller utfört persontransport. Tingsrättens domslut skall därför fastställas.