

# HÖGSTA DOMSTOLENS BESLUT

Mål nr

meddelat i Stockholm den 20 februari 2014

Ö 2785-12

## **KLAGANDE**

Riksåklagaren  
Box 5553  
114 85 Stockholm

## **MOTPART**

RG

## **SAKEN**

Ansökan i hovrätt om resning

## **ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE**

Hovrätten för Västra Sveriges beslut 2012-05-16 i mål Ö 1591-12

---

## **HÖGSTA DOMSTOLENS AVGÖRANDE**

Med ändring av hovrättens beslut avslår Högsta domstolen resningsansökningen.

Dok.Id 87315

---

HÖGSTA DOMSTOLEN	Postadress	Telefon 08-561 666 00	Expeditionstid
Riddarhustorget 8	Box 2066	Telefax 08-561 666 86	08:45-12:00
	103 12 Stockholm	E-post: hogsta.domstolen@dom.se	13:15-15:00
		www.hogstadamstolen.se	

## YRKANDEN I HÖGSTA DOMSTOLEN

Riksåklagaren har yrkat att Högsta domstolen ska avslå resningsansökningen.

RG har förklarat att han överlåter åt Högsta domstolen att bedöma om riksåklagaren bör få framgång med sitt yrkande.

## SKÄL

1. RG förelades den 3 maj 2010 av en polisman en ordningsbot på 2 800 kr avseende hastighetsöverträdelse. Enligt föreläggandet hade RG den dagen fört motorcykel på Europaväg 6 vid Långås i Falkenbergs kommun i en hastighet av 141 km i timmen trots att högsta tillåtna hastighet där var 120 km i timmen. RG godkände ordningsboten.
2. RG begärde i januari 2012 vid Varbergs tingsrätt att föreläggandet av ordningsbot skulle undanröjas. Tingsrätten avvisade hans begäran med motiveringen att den hade kommit in för sent (se 59 kap. 7 § andra stycket rättegångsbalken). RG ansökte därefter om resning. Hovrätten har i det överklagade beslutet beviljat resning och undanröjt föreläggandet av ordningsbot. Enligt hovrätten stred föreläggandet uppenbart mot lag (58 kap. 2 § 5 rättegångsbalken).
3. Målet aktualiserar frågan om straffrättens legalitetsprincip. Denna princip innebär att det krävs ett stadgande i lag eller annan författning för att en handling ska utgöra ett brott och leda till en straffrättslig påföljd. Av legalitetsprincipen följer att ett straffbud inte får tillämpas analogiskt. Däremot hindrar principen inte att ett straffbud tolkas enligt vedertagna grundsatser, även om en sådan tolkning måste ske med försiktighet (jfr bl.a. NJA 1994 s. 480 och NJA 2008 s. 376).

4. I 9 kap. 1 § första stycket 6 trafikförordningen (1998:1276) föreskrivs att den högsta tillåtna hastigheten på motorväg är 110 km i timmen. Enligt tredje stycket får Trafikverket (tidigare Vägverket) meddela föreskrifter om att den högsta tillåtna hastigheten på en motorväg ska vara 120 km i timmen.
5. Bemyndigandet innebär att myndigheten får föreskriva på vilka motorvägar som den i 9 kap. 1 § tredje stycket trafikförordningen angivna högsta tillåtna hastigheten på 120 km i timmen ska gälla. Med stöd av bemyndigandet får myndigheten alltså fastställa vissa geografiskt närmare bestämda vägsträckor för den hastighetsbegränsning som framgår av förordningen.
6. Vägverket meddelade en föreskrift om att den högsta tillåtna hastigheten skulle vara 120 km i timmen på den sträcka av Europaväg 6 i Hallands län som målet gäller (se VVFS 2008:212). Såvitt avsåg denna vägsträcka sattes därmed trafikförordningens regel om hastighetsbegränsning till 110 km i timmen ur spel (jfr NJA 1990 s. 789).
7. Enligt 14 kap. 3 § 1 g) trafikförordningen dömdes vid den aktuella tiden den som bröt mot bestämmelserna i ”9 kap. 1 eller 2 §” till penningböter.
8. I straffbestämmelsen i 14 kap. 3 § trafikförordningen angavs då inte särskilt vad som gällde vid överträdelse av de föreskrifter om en högre hastighet på vissa utpekade motorvägsträckor som Vägverket hade meddelat med stöd av 9 kap. 1 §. Däremot angavs det i förordningen att det var straffbart att bryta mot de föreskrifter som Vägverket hade meddelat med stöd av 3 kap. 17 §, som avsåg hastighetsbegränsningar på andra vägar än motorvägar. Även om förordningen därmed inte var tydlig, kunde straffbestämmelsen i 14 kap. 3 §, med dess hänvisning till bestämmelserna i 9 kap. 1 §, tolkas så att den omfattade överträdelse inte bara av den i 9 kap. 1 § första stycket 6 angivna hastighetsbegränsningen på 110 km i timmen utan också av den i

tredje stycket angivna hastighetsbegränsningen på 120 km i timmen som fick sitt närmare geografiska innehåll genom Vägverkets föreskrifter. Numera har förordningen ändrats på så sätt att det uttryckligen sägs i 14 kap. 3 § att det är straffbelagt att bryta mot 9 kap. 1 § ”eller föreskrift som har meddelats med stöd av 1 §” (se SFS 2012:15).

9. Slutsatsen av det nu sagda är att den i målet aktuella överträdelsen av hastighetsbegränsningen om 120 km i timmen omfattades av den då gällande straffbestämmelsen i 14 kap. 3 § trafikförordningen.

10. Ett föreläggande om ordningsbot innebär att den misstänkte föreläggs ett bötesstraff för godkännande. Har föreläggandet godkänts, gäller det som en dom som har vunnit laga kraft (48 kap. 3 § rättegångsbalken).

11. Ett föreläggande om ordningsbot får utfärdas endast beträffande brott för vilket det är föreskrivet penningböter (48 kap. 13 § rättegångsbalken). Vidare ska riksåklagaren, i samråd med Rikspolisstyrelsen, välja ut de brott för vilka ordningsbot ska bestämmas; riksåklagaren ska också bestämma ordningsbotens storlek för de olika brotten, utifrån vad som kan anses vara normalfallet inom varje brottstyp (48 kap. 14 §; jfr NJA II 1966 s. 416). För att ordningsbot ska kunna föreläggas för ett visst begånget brott krävs det alltså att riksåklagaren har valt ut denna typ av brott och föreskrivit att ordningsbot får utfärdas för sådana brott.

12. När en polisman utfärdar ett föreläggande om ordningsbot ska detta innehålla uppgift om bl.a. brottet med angivande av tid och plats för när det begicks. Däremot krävs inte uppgift om de straffbestämmelser som är tillämpliga. (Se 48 kap. 17 § rättegångsbalken.)

13. Med stöd av 48 kap. 14 § rättegångsbalken har riksåklagaren meddelat föreskrifter (1999:178) om ordningsbot för vissa brott. I föreskrifterna redovisas de olika brott för vilka ordningsbot kan utgå och anges för varje typ

av brott en viss ordningsbot. Sålunda får enligt 1 § i föreskrifterna föreläggande av ordningsbot utfärdas beträffande de brott som tas upp i bilagorna till författningen. I bilaga 1 till föreskrifterna anges ”Överskridande av högsta tillåtna hastighet”. Ordningsboten vid hastighetsöverträdelse är fastställd enligt en glidande skala som anges i bilagan, där botens storlek beror på dels den hastighet som uppmättes, dels den hastighetsbegränsning som gällde på platsen. I den lydelse som bilagan hade vid det aktuella tillfället angavs att ett föreläggande av ordningsbot beträffande hastighet fick avse överträdelser vilka närmare preciserades i fem punkter. Första punkten avsåg ”trafikförordningens regler om hastighet på olika vägar (3 kap 17 § och 9 kap 1 § 1 st 6 p)”.

14. I den punktvisa uppräkningsbilagan till riksåklagarens föreskrifter hänvisades inte till 9 kap. 1 § tredje stycket trafikförordningen eller till föreskrifter som hade meddelats av Vägverket med stöd av denna bestämmelse. Överträdelse av hastighetsgränsen 120 km i timmen inrymdes emellertid under den angivna brottsbeteckningen och tabellen för beräkning av ordningsboten.

15. Som bilagan till riksåklagarens föreskrifter hade utformats var det visserligen oklart om det fanns författningsstöd för att utfärda ordningsbot för överträdelse av den hastighetsgräns som hade trätt i stället för den i 9 kap. 1 § första stycket 6 trafikförordningen angivna. Det fanns emellertid utrymme för att uppfatta föreskrifterna på så sätt att ordningsbot kunde föreläggas även i dessa fall.

16. För att resning ska kunna beviljas i ett fall som detta krävs att den rättstillämpning som ligger till grund för avgörandet uppenbart strider mot lag (58 kap. 2 § 5 rättegångsbalken). Kravet på uppenbarhet har uttryckts så att tillämpningen ska framstå som klart och oemotsägligt oriktig (se NJA II 1940 s. 172).

17. Den rättstillämpning som har legat till grund för föreläggandet av ordningsbot avseende hastighetsöverträdelse kan inte anses ha uppenbart stridit mot lag. Det finns därmed inte förutsättningar för resning. Riksåklagarens överklagande ska alltså bifallas.

---

---

---

---

---

I avgörandet har deltagit: justitieråden Ella Nyström, Johnny Herre (skiljaktig), Martin Borgeke (referent, skiljaktig), Dag Mattsson och Anders Eka  
Föredragande justitiesekreterare: Anders Norin



**BILAGA TILL  
PROTOKOLL**  
2013-11-19

Mål nr  
Ö 2785-12

**SKILJAKTIG MENING**

Justitieråden Johnny Herre och Martin Borgeke är skiljaktiga och anför:

Vi anser att Högsta domstolens beslut ska ha följande lydelse.

Högsta domstolen avslår överklagandet.

Vi anser också att Högsta domstolens skäl efter punkten 2 ska ha följande lydelse.

*Den straffrättsliga regleringen av hastighetsöverträdelser*

3. Bestämmelser om högsta tillåtna hastighet finns bl.a. i trafikförordningen (1998:1276). Av 3 kap. 17 § första och tredje styckena framgår att den högsta tillåtna hastigheten inom tätbebyggt område är 50 kilometer i timmen och att den högsta tillåtna hastigheten utom tätbebyggt område är 70 kilometer i timmen (bashastighet). Enligt andra stycket i bestämmelsen får kommunen dock meddela föreskrifter om att den högsta tillåtna hastigheten inom ett tätbebyggt område eller inom en del av ett sådant område ska vara 30 eller 40 kilometer i timmen om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön. I fjärde stycket ges Trafikverket (tidigare Vägverket) möjlighet att meddela föreskrifter om att den högsta tillåtna hastigheten på en väg ska vara 80, 90, 100 eller 110 kilometer i timmen. I

Dok.Id 90083

---

HÖGSTA DOMSTOLEN	Postadress	Telefon 08-561 666 00	Expeditionstid
Riddarhustorget 8	Box 2066	Telefax 08-561 666 86	08:45-12:00
	103 12 Stockholm	E-post:	13:15-15:00
		hogsta.domstolen@dom.se	
		www.hogstadamstolen.se	

femte stycket anges sedan att bestämmelser om hastighet på motorväg finns i 9 kap. 1 §.

4. Enligt 9 kap. 1 § första stycket 6 trafikförordningen är högsta tillåtna hastighet på motorväg 110 kilometer i timmen. Enligt tredje stycket får dock Trafikverket (tidigare Vägverket) meddela föreskrifter om att den högsta tillåtna hastigheten på en motorväg ska vara 120 kilometer i timmen. En sådan föreskrift hade Vägverket meddelat för den aktuella vägsträckan (se VVFS 2008:212, där det i 1 § angavs att i ”stället för hastighetsbegränsning enligt 9 kap. 1 § första stycket 6 trafikförordningen (1998:1276) ska den högsta tillåtna hastigheten [...] vara 120 kilometer i timmen”).

5. Enligt den lydelse som 14 kap. 3 § trafikförordningen hade vid tiden för gärningen skulle den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bröt mot bestämmelsen i 9 kap. 1 § dömas till penningböter. I 14 kap. 3 § angavs inte något särskilt om vad som skulle gälla om någon bröt mot en föreskrift av det slag som Vägverket hade meddelat.

#### *Frågan i målet*

6. Frågan i målet är främst om polismannen hade rätt att utfärda föreläggandet av ordningsbot. En första förutsättning för detta är att gärningen var straffbelagd. En andra förutsättning är att det har förelegat förutsättningar att meddela ett föreläggande om ordningsbot.

#### *Legalitetsprincipen*

7. Av 1 kap. 1 § brottsbalken framgår att brott är en gärning som är beskriven i balken eller i annan lag eller författning och för vilken straff, d.v.s.



böter eller fängelse, är föreskrivet. Bestämmelsen ger uttryck för den inom straffrätten grundläggande legalitetsprincipen. Enligt denna krävs det, för att en straffrättslig påföljd ska få dömas ut eller bestämmas på annat sätt (t.ex. genom föreläggande av ordningsbot), att den aktuella gärningen vid tidpunkten då den begicks var beskriven i en författning och att den var straffbelagd. Legalitetsprincipen tillgodoser åtminstone två intressen. Det ena är att den enskilde ska garanteras en möjlighet att i förväg bedöma om en viss gärning är kriminaliserad eller ej. Det andra är att det ska vara möjligt att kontrollera den straffrättsliga maktutövningen.

8. Legalitetsprincipen har lagstöd också i 2 kap. 10 § regeringsformen, 5 § lagen (1964:163) om införande av brottsbalken, artikel 7 i Europakonventionen och artikel 49 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

9. Ett av de krav som måste ställas på en författning för att den ska stämma överens med legalitetsprincipen är föreskriftskravet (se Petter Asp m.fl., *Kriminalrättens grunder*, 2 uppl. 2013, s. 46). Av detta krav följer att det, för att brott ska föreligga och straff kunna dömas ut, måste finnas en föreskrift till stöd för detta. Enligt ett annat krav som utgör en del av legalitetsprincipen, analogiförbudet, får en föreskrift inte genom analogisk tillämpning till nackdel för den tilltalade sträckas längre än vad ordalydelsen tillåter.

*Var gärningen straffbelagd?*

10. Som har framgått (se p. 5) var det vid tiden för gärningen enligt 14 kap. 3 § trafikförordningen straffbelagt att uppsåtligen eller av oaktsamhet bryta mot 9 kap. 1 §. Någon straffbestämmelse som riktade sig direkt mot överträdelse av en föreskrift av det slag som Vägverket hade meddelat fanns emellertid inte. Däremot angavs det i 14 kap. 3 § att det var straffbart att bryta

mot föreskrift som hade meddelats med stöd av 3 kap. 17 §. Bestämmelsen angav alltså att det var straffbart att bryta mot en av kommunen meddelad högsta tillåtna hastighet om 30 eller 40 kilometer i timmen och mot en av Vägverket meddelad föreskrift om att den högsta tillåtna hastigheten på en väg skulle vara 80, 90, 100 eller 110 kilometer i timmen.

11. Uppenbarligen beror det på ett förbiseende att det inte i 14 kap. 3 § trafikförordningen också angavs att det var straffbart att bryta mot en föreskrift som hade meddelats med stöd av 9 kap. 1 § tredje stycket. Numera har denna brist i författningstexten avhjälpas på så sätt att det anges att det är straffbelagt att bryta mot ”9 kap. 1 § eller föreskrift som har meddelats med stöd av 1 §” (se SFS 2012:15).

12. Det avgörande blir då om det är förenligt med föreskriftskravet enligt legalitetsprincipen att fälla till ansvar i ett fall som detta. Frågor om tillämpning av legalitetsprincipen har prövats av Högsta domstolen vid flera tidigare tillfällen (se bl.a. NJA 1988 s. 218, NJA 1989 s. 489, NJA 1990 s. 789 I och II, NJA 1994 s. 480, NJA 2000 s. 490, NJA 2007 s. 400 II och NJA 2012 s. 105).

13. I NJA 1988 s. 218 hade en person dömts enligt 1986 års sjötrafikförordning för att under färd med en motorbåt ha överskridit högsta tillåtna hastighet. Straffbestämmelsen i förordningen angav att den som bröt mot en föreskrift meddelad med stöd av bestämmelser i den förordningen kunde dömas till böter. Personen hade emellertid överträtt en föreskrift som hade meddelats med stöd av den tidigare gällande sjötrafikförordningen från år 1962. Såväl Högsta domstolens majoritet som minoritet fann att bestämmelsen i 1986 års sjötrafikförordning inte var tillämplig på överträdelser av föreskrifter som hade meddelats med stöd av bemyndigande i den äldre förordningen. Högsta domstolens majoritet beviljade därför den sökta

resningen och beslutade att omedelbart ändra domen på så sätt att åtalet ogillades. Detsamma skedde beträffande en förelagd ordningsbot i NJA 1989 s. 489. Enligt den då tillämpliga vägtrafikkungörelsen fick straff för överträdelse av en lokal trafikföreskrift inte ådömas om inte trafikföreskriften hade tagits in i en liggare på föreskrivet sätt. Syftet med liggaren var att allmänheten på ett och samma ställe skulle kunna ta del av de lokala trafikföreskrifterna. Beslutet om föreskriften hade emellertid befunnit sig på annan plats i kommunens arkiv. Högsta domstolen fann här att straff lagligen inte kunde åläggas för överträdelsen av den beslutade föreskriften.

14. Av särskilt intresse i sammanhanget är också rättsfallet NJA 1990 s. 789 I. Det gällde en situation där Trafiksäkerhetsverket hade föreskrivit att högsta tillåtna hastighet på den i målet aktuella vägsträckan skulle vara 90 kilometer i timmen i stället för den annars gällande bashastigheten 70 kilometer i timmen. Enligt Högsta domstolens domskäl fick det anses gälla att reglerna om bashastighet och den därtill knutna straffbestämmelsen ”sätts ur spel” om det för den aktuella vägsträckan har meddelats en föreskrift om en annan hastighet än bashastigheten. Eftersom föreskriften om den högre hastigheten inte hade tagits in i kommunens liggare på föreskrivet sätt innebar detta att den tilltalade inte kunde fällas till ansvar för att han hade kört i 103 km/tim.

15. Det nu aktuella fallet har påtagliga likheter med särskilt 1988 års och 1990 års rättsfall. Med tillämpning av den princip som Högsta domstolen gav uttryck för i 1990 års fall har bestämmelsen i 9 kap. 1 § 6 trafikförordningen om att fordon inte fick föras med högre hastighet än 110 kilometer i timmen och den till denna bestämmelse knutna straffbestämmelsen i 14 kap. 3 § satts ur spel genom Vägverkets beslut i VVFS 2008:212. Visserligen har det inte kommit fram något annat än att beslutet om att högst tillåtna hastighet var 120 kilometer i timmen har fattats på ett riktigt sätt. Men någon straffbestämmelse som tar sikte på ett överskridande av den av Vägverket bestämda högsta

tillåtna hastigheten har inte funnits. Och en tolkning av reglerna i trafikförordningen så, att straffbeläggandet av en överträdelse av 9 kap. 1 § också täcker en överträdelse av en föreskrift som har meddelats med stöd av 9 kap. 1 § tredje stycket, skulle bryta mot det analogiförbud som legalitetsprincipen ställer upp. Detta gäller särskilt som straffbestämmelsen i 14 kap. 3 § vid den aktuella tidpunkten uttryckligen föreskrev straff för överträdelser av motsvarande föreskrifter som hade meddelats med stöd av 3 kap. 17 §. Bestämmelsen i 14 kap. 3 § kan därför inte anses tillämplig på överträdelser av en föreskrift meddelad med stöd av 9 kap. 1 § tredje stycket trafikförordningen. Att det står klart att det har funnits en avsikt att kunna bestraffa överträdelser av beslut, som Vägverket hade möjlighet att fatta, om att högsta tillåtna hastighet var 120 kilometer i timmen kan inte leda till någon annan bedömning, när någon kriminalisering faktiskt inte har skett (se Jareborg, Allmän kriminalrätt, 2001, s. 126).

*Har det förelegat förutsättningar för att utfärda ett föreläggande av ordningsbot?*

16. Enligt 48 kap. 1 § rättegångsbalken får fråga om ansvar för brott, som hör under allmänt åtal, upptas av polisman genom föreläggande av ordningsbot under de villkor som föreskrivs i kapitlet. Ett sådant föreläggande träder normalt i stället för åtal och innebär enligt 3 § vid godkännande att det gäller som en dom som har vunnit laga kraft. Av 13 § i samma kapitel framgår bl.a. att ett föreläggande av ordningsbot får utfärdas beträffande brott för vilket ordningsbot har bestämts på det sätt föreskrivs i 14 §. Enligt 14 § andra stycket väljer Riksåklagaren, i samråd med Rikspolisstyrelsen, ut de brott för vilka ordningsbot ska bestämmas.

17. Riksåklagarens val med stöd av 48 kap. 14 § andra stycket rättegångsbalken framgår av Riksåklagarens föreskrifter (1999:178) om ordningsbot för vissa brott. Där anges i 1 § att föreläggande av ordningsbot får utfärdas beträffande de brott som upptas i bilagorna till författningen. I bilaga 1 till föreskrifterna regleras brott mot trafikförordningen (1998:1276). Ett särskilt avsnitt i bilagan har rubriken ”Överskridande av högsta tillåtna hastighet” och angav vid tidpunkten för den aktuella händelsen (enligt SFS 2007:678) att föreläggande av ordningsbot avseende hastighet fick avse överträdelse av ”trafikförordningens regler om hastighet på olika vägar (3 kap 17 § och 9 kap 1 § 1 st 6 p)” och ”föreskrifter som meddelats med stöd av 3 kap 17 §”.

18. Någon bestämmelse i Riksåklagarens föreskrifter som riktade sig mot överträdelse av en föreskrift av det slag som Vägverket hade meddelat med stöd av 9 kap. 1 § tredje stycket trafikförordningen fanns inte. Det beror uppenbarligen på ett förbiseende att det inte i bestämmelsen angavs att föreläggande av ordningsbot fick avse också föreskrift som hade meddelats enligt 9 kap. 1 § tredje stycket. Numera har denna brist i föreskriften avhjälpas på så sätt att det anges att det är straffbelagt att bryta mot ”trafikförordningens regler om hastighet på olika vägar (3 kap 17 § och 9 kap 1 § 1 st 6 p)” och ”föreskrifter som meddelats med stöd av 3 kap 17 § eller 9 kap 1 §”.

19. Ordalydelsen i Riksåklagarens föreskrift var sålunda klar. En tolkning av föreskrifterna så, att bestämmelserna också täckte överträdelser av föreskrifter som hade meddelats med stöd av 9 kap. 1 § tredje stycket skulle bryta mot såväl det föreskriftskrav som det analogiförbud som legalitetsprincipen ställer upp. Bestämmelsen i bilagan till Riksåklagarens föreskrifter rörande överskridande av högsta tillåtna hastighet kan därmed inte anses tillämplig på överträdelser av en föreskrift meddelad med stöd av bestämmelsen. Inte heller i det nu anförda avseendet kan det tillmätas någon betydelse att det står klart,

att det har funnits en avsikt att ordningsbot skulle kunna föreläggas också avseende överträdelser av föreskrifter meddelade av Vägverket med stöd av 9 kap. 1 § tredje stycket.

*Slutsats*

20. RG handlande var således inte straffbelagt. Och även om det hade kunnat anses straffbelagt hade ett föreläggande av ordningsbot inte kunnat utfärdas, eftersom överträdelser av Vägverkets föreskrift om att den högsta tillåtna hastigheten på den aktuella motorvägssträckan skulle vara 120 kilometer i timmen inte hade något stöd i Riksåklagarens föreskrifter om ordningsbot. Den rättstillämpning som har legat till grund för föreläggandet har därmed i dubbel mening uppenbart stridit mot lag. Resning ska därför beviljas enligt 58 kap. 2 § 5 rättegångsbalken (jfr NJA 1988 s. 218 och NJA 1989 s. 489). Föreläggandet av ordningsbot ska med stöd av 58 kap. 7 § första stycket omedelbart undanröjas.