

# HÖGSTA DOMSTOLENS DOM

meddelad i Stockholm den 12 juli 2019

Mål nr

B 1064-19

## **PARTER**

### **Klagande**

LB

Ombud och offentlig försvarare: Advokat FK

### **Motpart**

Riksåklagaren

Box 5553

114 85 Stockholm

### **SAKEN**

Grovt rattfylleri

## **ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE**

Göta hovrätts dom 2019-01-24 i mål B 3492-18

## DOMSLUT

Högsta domstolen ändrar hovrättens dom på det sättet att LB döms enligt 4 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, i dess lydelse före den 1 juli 2019, för rattfylleri och att påföljden bestäms till 70 dagsböter på 50 kr.

FK ska få ersättning av allmänna medel för försvaret av LB i Högsta domstolen med 5 175 kr. Av beloppet avser 4 140 kr arbete och 1 035 kr mervärdesskatt. Staten ska svara för kostnaden.

## YRKANDEN I HÖGSTA DOMSTOLEN

LB har yrkat att Högsta domstolen ska döma honom för rattfylleri av normalgraden och bestämma påföljden till böter.

Riksåklagaren har motsatt sig att hovrättens dom ändras.

## DOMSKÄL

### Bakgrund

1. Enligt hovrättens dom har LB gjort sig skyldig till grovt rattfylleri. Av utredningen framgår att han efter midnatt körde en så kallad mopedbil på Floragatan i centrala Lidköping och att alkoholkoncentrationen i hans utandningsluft under eller efter färden var 0,51 milligram per liter. När han stoppades av polis hade han kört en kortare sträcka, men avsikten var att köra till en ort strax norr om Lidköping. Utöver polisbilen fanns inga andra bilar i trafik på Floragatan. LB har uppgett att han inte var särskilt påverkad av alkoholintaget. Med i mopedbilen fanns en passagerare.
2. Med hänsyn till den höga alkoholkoncentrationen, till att det var fråga om rattfylleri med mopedbil samt till omständigheterna vid körningen dömde tingsrätten LB till ungdomstjänst för grovt rattfylleri enligt 4 a § lagen

(1951:649) om straff för vissa trafikbrott. Hovrätten fastställde tingsrättens dom.

### **Frågan i målet**

3. Frågan i Högsta domstolen är i första hand om gärningen ska rubriceras som rattfylleri av normalgraden eller som grovt rattfylleri.

### **Rättslig reglering**

#### *Gradindelning och kvalifikationsgrunder för rattfylleri*

4. Den som framför ett motordrivet fordon efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker 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 för rattfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader enligt 4 § första stycket trafikbrottslagen. Om brottet är grovt, döms till fängelse i högst två år enligt 4 a §.

5. Bestämmelsen i 4 a § innehåller en uppräknning av omständigheter som särskilt ska beaktas och som kan kvalificera brottet som grovt. Således ska beaktas om (1) föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften, (2) om föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol, eller om (3) framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Även om de angivna kvalifikationsgrunderna har särskild betydelse ska samtliga omständigheter beaktas vid bedömningen av brottets allvar (se prop. 1993/94:44 s. 15).

6. Gränsen mellan rattfylleri och grovt rattfylleri följer också principer som har utvecklats i rättspraxis. När alkoholkoncentrationen överstiger de värden som anges i 4 a § har det exempelvis fått betydelse om det är en bil eller motorcykel som har framförts eller om det är en moped.

*Fordonskategorier och rattfylleri*

7. Motordrivna fordon som används huvudsakligen på väg för person- eller godstransport utgör motorfordon. Motorfordon delas in i kategorierna bilar, motorcyklar och mopeder. Benämningarna är föremål för legaldefinitioner (se 2 § lagen [2001:559] om vägtrafikdefinitioner). Definitionen av mopeder utgår från att motorfordonet uppfyller vissa kriterier och att det inte är konstruerat för högre hastigheter än 45 kilometer i timmen. Ett motorfordon med fyra hjul och som har ett karosseri med högst tre dörrar, en vikt i körklart skick av högst 425 kg samt en motor med en nettoeffekt som inte överstiger 6 kilowatt är enligt legaldefinitionen en moped, men kallas i allmänt språkbruk ofta mopedbil.

8. Mopeder (inklusive s.k. mopedbilar) kan tillhöra två olika klasser. Om motorns nettoeffekt inte överstiger 1 kilowatt och fordonet är konstruerat för en hastighet som inte överstiger 25 kilometer i timmen tillhör mopeden klass II och i annat fall klass I. I vissa avseenden gäller olika regler beroende på vilken klass en moped tillhör. Till skillnad från vad som gäller för moped klass II kräver en moped klass I körkort och får inte få föras på cykelbana (se 2 kap. 1 § körkortslagen, 1998:488).

9. Vid rattfylleri med moped av klass II och klass I har det i rättspraxis krävts att det ska finnas försvärande omständigheter hänförliga till andras trafiksäkerhet för att brottet ska anses grovt, även när alkoholkoncentrationen överstiger gränserna i 4 a § trafikbrottslagen (se NJA 1995 s. 232 och NJA 2012 s. 191). Skälet till detta har angetts vara 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. När det gäller rattfylleri med motorcykel eller bil kan brottet däremot endast i rena undantagsfall anses vara av normalgraden, om alkoholkoncentrationen överstiger gränserna i 4 a § trafikbrottslagen. (Jfr prop. 1993/94:44 s. 31 och NJA 2003 s. 67.)

*Mopedbilar och rattfylleri*

10. Mopeder kan som framgått ha olika konstruktioner. Det finns inget direkt stöd i lagtext eller förarbeten för att tillmäta konstruktionen i sig straffrättslig betydelse vid gränsdragningen mellan grovt rattfylleri eller rattfylleri så länge det fortfarande i rättslig mening rör sig om en moped. Att den i trafiken kan uppfattas som en personbil bör då inte ges någon avgörande betydelse.

11. Det är således primärt förhållandena vid mopedbilens framförande som kan motivera att brottet kvalificeras som grovt. Så kan – i enlighet med vad som uttalades i 2012 års rättsfall – anses vara fallet efter en helhetsbedömning även när faran i trafiksäkerhetskänseende inte har varit påtaglig.

**Bedömningen i detta fall***Brott av normalgraden*

12. LB har fört ett motordrivet fordon när alkoholkoncentrationen i hans utandningsluft varit 0,51 milligram per liter. LB ska således dömas för rattfylleri.

13. Fordonet var en moped klass I med fyra hjul och karosseri.

14. LB har enligt utredningen inte varit avsevärt påverkad av alkohol. Fråga är då om det utöver alkoholkoncentrationen har funnits någon annan försvårande omständighet som är hänförlig till trafiksäkerheten och som föranleder att brottet ska anses vara grovt.

15. När LB stoppades av polis hade han kört en kortare sträcka i centrala Lidköping, men hans avsikt var att köra ytterligare några kilometer på landsväg. Med i mopedbilen fanns en passagerare. LB har, sedan han uppmärksammats av polisen, kört in ett stycke på en parkväg. Den körda sträckan som sådan kan inte sägas ha varit ett särskilt riskmoment. Faran för

andra trafikanter har varit begränsad med hänsyn till den låga trafikintensiteten vid den aktuella tiden på dygnet. Varken färden, färdplanen eller vad som i övrigt framkommit om förhållandena vid körningen kan anses så pass försvårande att rattfylleribrottet ska bedömas som grovt.

*Påföljd*

16. Den som är över arton år får enligt 32 kap. 2 § andra stycket brottsbalken dömas till ungdomstjänst endast om det föreligger särskilda skäl. LB begick brottet strax innan han skulle fylla arton år. Han är nu drygt arton år och åtta månader. Det kan med hänsyn till LBs ålder inte anses föreligga särskilda skäl för ungdomstjänst (jfr prop. 2005/06:165 s. 77).

17. Påföljden bör därför bestämmas till dagsböter. Straffvärdet av brottet motsvarar för en vuxen person 120 dagsböter. Eftersom LB var sjutton år vid tiden för gärningen ska hans ålder beaktas vid straffmätningen (29 kap. 7 § första stycket brottsbalken och NJA 2012 s. 16).

---

I avgörandet har deltagit: justitieråden Gudmund Toijer, Kerstin Calissendorff (skiljaktig), Ingemar Persson, Lars Edlund och Eric M. Runesson (referent)  
Föredragande justitiesekreterare: Henrik Jonsson



**BILAGA TILL  
PROTOKOLL**  
2019-06-25

Mål nr  
B 1064-19

**SKILJAKTIG MENING**

Justitierådet Kerstin Calissendorff är skiljaktig och fastställer hovrättens domslut. Hon anför:

Jag instämmer i majoritetens uppfattning att som utgångspunkt ska ett rattfylleribrott med en mopedbil betraktas på samma sätt som ett rattfylleribrott med andra mopeder i klass I. Emellertid är, enligt min bedömning, risken för att oskyddade medtrafikanter såsom cyklister eller gångtrafikanter skadas generellt sett högre vid ett olyckstillbud med en mopedbil än med en tvåhjulig moped. I trafiksäkerhetshänseende kan en mopedbil i klass I därför betraktas som något farligare än en tvåhjulig moped i samma klass.

LB har i alkoholpåverkat tillstånd fört ett motorfordon som till sin storlek mer liknar en personbil än en tvåhjulig moped och som är avsevärt tyngre än en sådan. LB hade för avsikt att köra en relativt lång sträcka. Efter att ha genat över en rondell har han uppmärksammat att en polisbil låg bakom honom och signalerade med ljus, kört in på en cykelväg i en park och när han insåg att det var honom polisen ville stoppa stannat först efter en stund.

Med en tillämpning av det något strängare synsätt vid helhetsbedömningen av färden i trafiksäkerhetshänseende beträffande mopeder i klass I som 2012 års

Dok.Id 166759

---

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

fall ger uttryck för (jfr p. 5 i rättsfallet) anser jag att förhållandena vid mopedbilens framförande och den planerade färden utgör sådana försvårade omständigheter av betydelse för trafiksäkerheten att rattfylleriet ska bedömas som grovt.

Överröstad i denna fråga är jag i övrigt ense med majoriteten.

---