

Olovlig körning

Rättslig vägledning 2024:3
Utvecklingscentrum
Maj 2024

Innehållsförteckning

1	Inledning	3
1.1	Förkortningar	3
2	Förslag till åklagarpraxis	4
3	Grovt brott?	5
3.1	Allmänt	5
3.2	Återfall	5
3.2.1	Praxis	6
3.2.2	Förarbeten och doktrin	6
3.3	Körkortsingripanden	7
3.3.1	Praxis	7
3.3.2	Förarbeten	8
3.4	Vanemässigt	8
3.5	Andra möjligheter	8
4	Uppsåt	9
4.1	Allmänt	9
4.2	Praxis	10
4.3	"Men jag trodde ju att körkortet var äkta..."	11
5	Påföljder	12
5.1	Praxis	12
5.2	Doktrin	12
5.3	Påföljd vid fel behörighet	13
5.4	Avgift till brottsofferfonden	13
6	Övriga frågor	14
6.1	Traktorer	14
6.1.1	A-traktorer	14
6.1.2	Gårds ägor	15
6.2	Mopeder	15
6.3	Åsidosättande av villkor	16
6.4	Res judicata?	17

1 Inledning

Denna rättsliga vägledning behandlar rättsliga frågor angående olovlig körning. Den ska vid frågor om utländska körkort läsas tillsammans med den rättsliga vägledningen Utländska körkort, RåV 2023:XX.

1.1 Förkortningar

KKL Körkortslagen (1998:488)

TBL Lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

Denna rättsliga vägledning ersätter den tidigare rättspromemorian "Olovlig körning. Grovt brott? Uppsåt? Påföljd?" 2005:1.

Innehållsmässigt är vägledningen i stort sett oförändrad men avsnittet om A-traktorer har omarbetats mot bakgrund av Högsta domstolens dom NJA 2023 s. 509, "A-traktorn som ändrats". Vidare har ett tillägg gjorts avseende elsparkcyklar och uppsåt. Övriga ändringar har främst syftat till att underlätta läsningen.

2 Förslag till åklagarpraxis

Grovt brott? Se vidare kapitel 3.

Vid körkortsingripanden

Olovlig körning *under* spärrtid efter återkallelse är i normalfallet grov.

Olovlig körning *efter* spärrtidens utgång är i normalfallet inte grov (förutom i de fall det framkommer att nytt körkort inte kommer att utfärdas på grund av uppenbar olämplighet).¹

Olovlig körning sedan körkortet omhändertagits är inte grov.

Brottet annars att anse som grovt

Tidigare lagföring

Vid återfall inom två år från senaste lagföring (datum för dom, åtalsunderlåtelse eller godkännande av strafföreläggande).

Tidigare inte lagförd

Vid tredje körningen inom sex månader eller femte körningen inom ett år (räknat bakåt från aktuellt brott).

Påföljdstrappa och påföljdsval. Se vidare kapitel 5.

Vid brott av normalgraden i fall av bristande behörighet utdöms normalt 30 dagsböter. Vid grovt brott används regelmässigt följande påföljdstrappa:

Lagföring	Påföljd
1:a lagföringen	50 dagsböter
2:a lagföringen	70 dagsböter
3:e lagföringen	100 dagsböter

Fängelse bör kunna yrkas

- vid fjärde lagföringen för grovt brott

eller dessförinnan

- om mer än tio körningar skett inom ett år efter senaste lagföring (datum för dom, åtalsunderlåtelse eller för godkännande av strafföreläggande).

¹ Prop. 1958:69 s. 127.

3 Grovt brott?

3.1 Allmänt

I lagtexten ges två exempel på när en olovlig körning är att bedöma som grov: vid återkallelse och vid vanemässighet. För övriga fall lämnas en mer öppen skrivning om körningen "eljest är att bedöma som grov". Det förut-sattes under lagstiftningsarbetet att detta innefattar återfall. Även andra former av olovlig körning som kan uppfattas som grova kan omfattas. Det avgörande är om omständigheterna kring körningen kan anses vara lika försvårande som att köra med återkallat körkort eller vanemässigt.

Högsta domstolen uttalade i NJA 1999 s. 380, "Det omhändertagna körkortet":

I likhet med vad som gäller vid andra gradindelade brott skall frågan om en olovlig körning är att bedöma som grovt brott avgöras med hänsyn till samtliga omständigheter vid brottet. De exempel som anges i lagen innebär varken att det är nödvändigt att bedöma brottet som grovt när dessa omständigheter föreligger eller att det är uteslutet att göra det i andra fall. För att ett brott ska bedömas som grovt bör emellertid i princip krävas att omständigheterna i det enskilda fallet framstår som försvårande i motsvarande grad som normalt gäller i de fall som anges i lagens exemplifiering. Som fall av detta slag har i lagens förarbeten (prop. 1958:69 s. 127) angivits att gärningsmannen fört motorfordon efter att ha vägrats körkort på grund av uppenbar olämplighet eller att det varit fråga om olovlig körning i större omfattning utan att körningen kan sägas ha skett vanemässigt.

3.2 Återfall

Olovlig körning bör rubriceras som grov vid återfall inom två år från tidigare lagföring. Med tidigare lagföring avses lagakraftvunnen dom, godkänt straffö-reläggande eller åtalsunderlåtelse. Tvåårsperioden avser tiden från den tidi-gare lagföringen till det nya brottet, inte tiden mellan brotten.

Om en kedja av lagföringar finns, där tiden mellan lagföringarna aldrig över-stiger två år, bör en olovlig körning rubriceras som grov.

Om en person inte lagförts för olovlig körning, varken av normalgraden eller grov, under de senaste två åren bör en ny misstanke rubriceras som olovlig körning av normalgraden, även om det finns tidigare lagföringar. Detta förut-satt att en spärrtid inte löper, i vilket fall det nya brottet ändå bör rubriceras som grovt brott.

3.2.1 Praxis

Frågan om en olovlig körning är att bedöma som grov eller inte på grund av återfall har inte varit föremål för direkt prövning av Högsta domstolen, åtminstone inte i något rättsfall som refererats på den frågan.

Riksåklagaren har avgett svarsskrivelse i ett mål som rörde en person som dömts till skyddstillsyn för bl.a. två fall av grov olovlig körning. I svarsskrivelsen anförde riksåklagaren bl.a. följande:

SB har tidigare, under en knapp tvåårsperiod, lagförts för olovlig körning, grovt brott, vid tre tillfällen. Den senaste lagföringen ligger mindre än två år före här aktuella gärningar. Lagföringarna ingår i en kedja lagföringar sedan 2011 som inte bryts av något uppehåll på två år eller mer. SB har genom återfallen i olovlig körning, grovt brott, uppvisat en sådan brist på respekt för strafflag att den olovliga körningen bör bedömas som grov och, i enlighet med fast praxis, rendera en strängare påföljd än böter.²

Högsta domstolen meddelade inte prövningstillstånd i målet.

3.2.2 Förarbeten och doktrin

Återfall är inte uttryckligen nämnt i paragrafen som en grund för att bedöma den olovliga körningen som grov. I samband med lagstiftningsarbetet kom, efter hemställan från Lagrådet, lagstiftningen att också omfatta rekvisitet "eljest att anse som grovt" utöver de ursprungliga två rekvisiten återkallelse och vanemässig körning.³ Justitiekontoret tillstyrkte ändringarna som syftade till skärpning av åtgärderna mot olovlig körning. Därvid förutsatte utskottet att brottet i allmänhet ska komma att bedömas som grovt när det är fråga om återfall.

Enligt Hoflund innebar lagstiftningsarbetet år 1958 en tydlig utvidgning av området för det grova brottet:

Det som lagrådet anförde får tolkas så att dess mening var att ett återfall i olovlig körning skulle vara tillräckligt för att fängelsestraff skulle komma i fråga.⁴

Även lagstiftningsarbetet rörande förändringarna i 7 § TBL som rör förverkande av fordon kan beaktas. Departementschefen uttalar att vid förverkande av fordon ska tidigare brottslighet som ligger inom fyra år tillbaka i tiden tillmätas betydelse, samt att återfall i olovlig körning eller rattfylleri inom en tvåårsperiod alltid bör få stort genomslag.⁵ Även här

² ÅM 2015/7060 s. 5–6. Se också svarsskrivelsen i ÅM 2015/7058.

³ Prop. 1958:69.

⁴ Hoflund, Trafikbrottslagen, 6 uppl., s. 62.

⁵ Prop. 2014/15:26 s. 29.

används alltså – med viss modifikation – en tvåårsgräns. I detta lagstiftningsarbete har också tydliggjorts att avsikten är att åtalsunderlåtelse ska beaktas.

I Påföljdspraxis hänvisas till den tidigare RättsPM 2005:1 och ett resonemang förs därefter kring rubriceringsfrågan.⁶ Där dras slutsatsen att endast återfall under en tvåårsperiod ska beaktas vilket, mot bakgrund av att det i första hand rör sig om bötesbrott, enligt författarna framstår som rimligt.

Uttalandet får tolkas så att författarna delar uppfattningen att en kedja av olovliga körningar utan uppehåll om två år eller mer är tillräckligt för att var och en av de olovliga körningarna ska rubriceras som grov. Detta i synnerhet då ett fortsatt resonemang förs om den s.k. påföljdstrappan och den kedja av lagföringar som är en förutsättning för att döma ut fängelsepåföljd.

3.3 Körkortsingripanden

Redan av lagtexten framgår att körkortsåterkallelse är grund för att rubricera en olovlig körning som grovt brott. Detta gäller under förutsättning av att den misstänkta har delgivit beslutet om återkallelse eller dessförinnan själv överlämnat körkortet till Transportstyrelsen (se 7 kap. 8 § KKL). Omhändertagande av körkort är däremot inte grund för en sådan rubricering.

Reglerna kring hur en person kan återfå sin behörighet efter ett körkortsingripande är förhållandevis komplexa, se 5 kap. 13–15 b §§ KKL.⁷

3.3.1 Praxis

Högsta domstolen kom i NJA 1999 s. 380, "Det omhändertagna körkortet", fram till att ett omhändertagande av körkort inte är tillräckligt för att en olovlig körning ska vara att bedöma som grov:

Att ett körkort omhändertagits är uppenbarligen en omständighet som kan tala för att brottet bör bedömas som grovt. Beaktas bör emellertid att skälen för och omständigheterna kring ett omhändertagande kan växla i hög grad liksom att omhändertagande normalt utgör en provisorisk åtgärd som företas i avvaktan på att beslut ska fattas i frågan om körkortet ska återkallas. Enbart den omständigheten att körkortet omhändertagits kan därför inte anses vara tillräckligt för att bedöma en olovlig körning som grovt brott.

I RH 2001:34 var det fråga om en person som tidigare innehaft körkort men fått det återkallat med en spärrtid om två månader, vilken löpte ut den 8 december 1999. När personen den 8 februari 2000 åter gjorde sig skyldig till

⁶ Månsson, Hansson, Borgeke, "Påföljdspraxis", 7 uppl., s. 1632 f.

⁷ För en sammanställning, se kommentaren till 5 kap. 13–15 b §§ KKL, Trafikkommentarer, Norstedts juridik.

olovlig körning bedömdes brottet vara av normalgraden, eftersom personen skulle ha fått ett nytt körkort om denne ansökt om ett sådant.

Hovrätten för Västra Sverige bedömde i mål B 1608-08 en olovlig körning som grov då förarens körkortstillstånd hade återkallats. Hovrätten hänvisade till uttalanden i prop. 1972:137 (se nedan) och till Högsta domstolens resonemang i NJA 1999 s. 380, "Det omhändertagna körkortet" (se avsnitt 3.1).

3.3.2 Förarbeten

Departementschefen uttalade helt kort i prop. 1958:69 s. 121:

I den närmare uppräknings av de fall, vilka anses så allvarliga, att fängelsestraff kan komma ifråga, bör först nämnas olovlig körning av den, som innehaft körkort men fått detta återkallat.

När det gäller återkallat körkort uttalades i prop. 1972:137 s. 21 följande av departementschefen:

Har körkortstillstånd eller rätt till förnyelse återkallats bör detta vid prövningen av straff för olovlig körning i princip bedömas på samma sätt som om föraren vägrats körkort på grund av uppenbar olämplighet.

3.4 Vanemässigt

En körning bör rubriceras som grov på grund av vanemässighet vid tredje körningen inom sex månader eller femte körningen inom ett år (räknat bakåt i tiden från aktuellt brott). Tillgänglig praxis gör gällande att denna rekommendation följs.

3.5 Andra möjligheter

Lagtextens öppna skrivning "eljest att anse som grovt" lämnar möjligheter att utvidga tillämpningen av bestämmelsen. Enligt Högsta domstolen ska omständigheterna i det enskilda fallet framstå som försvårande i motsvarande grad som normalt gäller i de fall som anges i lagens exemplifiering för att en gärning ska bedömas som grov.⁸

⁸ NJA 1999 s. 380 "Det omhändertagna körkortet".

4 Uppsåt

4.1 Allmänt

Olovlig körning är ett uppsåtligt brott. Uppsåtet ska täcka alla rekvisit, exempelvis att personen kör fordonet, att fordonet är körkortspliktigt och att personen inte är berättigad att köra fordonet.

Uppsåtskravet gör att förhörsuppgifter från den misstänkta är av största vikt, i synnerhet mot bakgrund av NJA 2019 s. 721 "Det afghanska körkortet" (se avsnitt 4.2). Åklagaren har bevisbördan för alla moment, även uppsåtet. Det innebär att höga krav måste ställas på förhören med den misstänkta, förhör som ofta genomförs direkt vid upptäckstillfället.

En vanligt förekommande invändning är att en person trott sig ha rätt att köra bil med ett utländskt körkort. Först och främst måste naturligtvis de objektiva förutsättningarna utredas.⁹ I de fall det rör sig om en person som visar upp körkort från en stat utanför EES måste det utredas om, och hur länge, personen ifråga varit folkbokförd i Sverige. Det måste vidare utredas vad personens uppfattning grundar sig på, exempelvis genom att frågor ställs kring hur den misstänkta gjort för att ta reda på vilka regler som gäller kring utländska körkort i Sverige. Exempel på frågor som kan ställas är:

- Var har den misstänkta skaffat sig sin förarbehörighet?
- Vilka kontakter har den misstänkta tagit för att ta reda på vilka regler som gäller?
- Vilka kontakter med svenska myndigheter har den misstänkta tagit för att ta reda på vilka regler som gäller?
- När har dessa kontakter förevarit?
- Vilka besked har då lämnats av den/dem som kontaktats?

Uppsåtskravet innebär att det kan krävas en del utredning i vissa speciella fall av olovlig körning. När en person kör med för tungt släp kopplat till sin personbil kan det krävas att ekipaget dokumenteras noggrant (exempelvis finns det på hyrsläp ofta fordonsuppgifter på sidan som kan dokumenteras).

Olovlig körning med en elsparkcykel som har en så kraftig motor att den är att bedöma som en moped, klass I eller II, ställer också särskilda krav vad gäller bevisning om uppsåtet. Det kan ofta komma invändningar om att

⁹ De närmare förutsättningarna för utländska körkorts giltighet i Sverige redovisas i RåV 2024:4 Utländska körkort.

föraren trodde att det rörde sig om en cykel. Även om märkning inte kan ligga till grund för klassificering av fordonet som en moped, kan den utgöra en klar indikation på att fordonet är en moped och användas som bevisning för ett uppsåt. Att en elsparkcykel är utrustad med flera växlar är en annan faktor som föraren måste känna till och som indikerar att det inte rör sig om en cykel. Farten som fordonet framförs i är också en självklar faktor. Om en elsparkcykel har en klart avvikande hastighet har rimligen föraren också märkt detta och därmed haft uppsåt i förhållande till att det rör sig om ett körkorts- eller förarbevispliktigt fordon. För ytterligare information se den rättsliga vägledningen Cyklar, RåV 2023:19.

4.2 Praxis

Högsta domstolen fann redan i NJA 1986 s. 392 att olovlig körning är ett uppsåtligt brott vilket gör att förarens bristande behörighet måste vara täckt av uppsåt.

Med hänvisning till 1986 års fall konstaterade Högsta domstolen även i NJA 1993 s. 157 att rekvisitet "utan att vara berättigad" omfattas av ett krav på uppsåt. I målet hade en person fått körkortet återkallat men inte lämnat in det till behörig myndighet. Efter spärrtidens utgång hade han åter kört bil. Hans invändning om att han då trodde sig ha rätt att köra kunde inte lämnas utan avseende. Åtalet ogillades därför.

Högsta domstolen har förtydligat resonemangen kring likgiltighetsuppsåt i NJA 2019 s. 721, "Det afghanska körkortet". Målet rörde en person som hade ett afghanskt körkort och som varit folkbokförd i Sverige i mer än ett år. Enligt hans egna uppgifter hade han kontaktat polisen för att kontrollera vilka regler som gällde. Han hade fått svaret att han fick köra på sitt afghanska körkort i ett år och tolkade detta som att denna rätt gällde i ett år efter det att han fått körkortet skickat till sig. HD ogillade åtalet.

Det bör framhållas att HD inledde resonemanget kring uppsåtsprövningen med att uttala att invändningar från den tilltalade ibland är sådana att de kan lämnas utan avseende. I den fortsatta prövningen fann Högsta domstolen att det genom den tilltalades egna uppgifter var utrett att han insåg att det fanns en risk för att hans afghanska körkort inte längre gällde i Sverige. HD betonade att en sådan insikt om risken inte är tillräcklig för att han ska anses ha haft likgiltighetsuppsåt. Därutöver krävs att det är ställt utom rimligt tvivel att insikt om avsaknaden av förarbehörighet inte skulle ha avhållit honom från att köra, dvs. att han var likgiltig inför den omständigheten.

Enligt HD talade vad som framkommit om omständigheterna kring gärningen inte i någon avgörande grad för att den tilltalade varit likgiltig inför att hans afghanska körkort inte gav honom rätt att köra bil. Att han före körningen kontaktade polisen för att kontrollera vilka regler som gällde tyder

tvärtom på att han inte var likgiltig i detta hänseende. Hans uppgift om hur han trodde att giltighetstiden för körkortet beräknades kunde därför inte lämnas utan avseende och det var därför inte visat att han agerat med likgiltighetsuppsåt.

4.3 "Men jag trodde ju att körkortet var äkta..."

En annan inte helt ovanlig invändning är att den misstänkta tagit körkort utomlands och inte haft anledning att misstro den körskola som han eller hon gått på. Om körkortet visar sig vara en helförfalskning kommer misstankarna alltså att omfatta såväl olovlig körning som brukande av falsk urkund.

Praxis är mycket varierande i hur den misstänkta uppgifter bedöms. Ett exempel är Göta hovrätts dom i mål B 2517-17, som avsåg en person som i tingsrätten dömdes för olovlig körning medan åtalet för brukande av falsk urkund ogillades. Domen överklagades endast avseende den senare misstanken.

Hovrätten uttalade bl.a. att körkortet var en totalförfalskning som framställdes i skrivare eller kopiator och inte kunde ha utfärdats av en myndighet. Redan att bruka och inneha en sådan falsk urkund ger en stark indikation på att uppsåt föreläggat. Den tilltalade måste, för att inte dömas till ansvar, lämna sådana uppgifter att värdet av åklagarens bevisning förtas, dvs. den tilltalade har i en sådan situation en förklaringsbörda. I det aktuella fallet fann hovrätten att den tilltalades uppgifter om hur han fått körkortet varken var utförliga eller detaljerade och dessutom var omöjliga att kontrollera. Dessutom påstod han sig ha fått körkortet från en myndighet i Syrien, vilket framstod som uteslutet. Hovrätten fann sammantaget att den tilltalades uppgifter inte förtog värdet av åklagarens bevisning och dömde mannen för brukande av falsk urkund.

5 Påföljder

5.1 Praxis

Av fast praxis framgår att påföljden bestäms till fängelse från och med fjärde lagföringen för olovlig körning om inget uppehåll mellan tidigare lagföringar är längre än två år. Exempelvis har Hovrätten över Skåne och Blekinge i RH 2017:35 uttalat att:

...det som utgångspunkt är tillräckligt med en kedja av lagföringar för grov olovlig körning som inte bryts av något uppehåll på två år eller mer för att påföljden vid den fjärde lagföringen ska bestämmas till fängelse.

Svea hovrätts dom i mål B 7569-10 visar att det finns utrymme för olika bedömningar. Målet rörde en person som tidigare lagförts vid tre tillfällen för grov olovlig körning och som nu var åtalad för grovt rattfylleri och grov olovlig körning. Hans körkort var återkallat. Bevisad körsträcka var 200–300 meter med en snöskoter, som hade en maxhastighet om 40 km/tim, på en isbelagd sjö utan andra trafikanter i närheten. Hovrätten uttalade att det i och för sig är fråga om fjärde lagföringen för grov olovlig körning och att påföljden normalt skulle bestämmas till ett kortare fängelsestraff, men på grund av omständigheterna (som också ledde till att rattfylleriet bedömdes vara av normalgraden) kunde påföljden stanna vid ett kraftigt bötesstraff. Detta bestämdes till 150 dagsböter för den samlade brottsligheten.

5.2 Doktrin

Som framgått ovan i avsnitt 3.2.2 menar Hoflund att lagstiftningsarbetet år 1958 innebar en tydlig utvidgning av det grova brottet och att det som anförts av Lagrådet skulle tolkas som att fängelse kunde komma ifråga efter ett återfall i olovlig körning. Även om rättspraxis inte utvecklats på det sätt som Lagrådet förutsatte kan det konstateras att grov olovlig körning ansetts ha ett mycket högt artvärde. Om brottet ligger på fängelsenivå döms fängelse i regel ut redan första gången om inte särskilda skäl av betydande styrka talar för att en alternativ påföljd ska väljas.¹⁰ Detta har även Hovrätten över Skåne och Blekinge funnit i ovan nämnda RH 2017:35.

I Påföljdspraxis hänvisas till samma hovrättsavgörande vad gäller den så kallade påföljdstrappan.¹¹

¹⁰ Borgeke, "Brottens art – en svårgripbar företeelse", SvJT 1999 s. 218 (s. 230 f.).

¹¹ Månsson, Hansson, Borgeke, "Påföljdspraxis", 7 uppl., s. 1633.

5.3 Påföljd vid fel behörighet

En inte ovanlig fråga är vilken påföljd som är den korrekta vid körning med felaktig behörighet, exempelvis då en person med B-behörighet kör en tung lastbil som kräver C-behörighet. Först och främst kan frågan om gärningen bör rubriceras som grov övervägas, se avsnitt 3.5. Om gärningen ska rubriceras som brott av normalgraden kan det i dessa fall vara lätt att vilseledas av de mallar som bl.a. finns i Cåbra. Påföljden i dessa fall bör inte vara endast penningböter, utan i stället dagsböter. Penningböter som påföljd är avsett för de fall då en förare kör bil med tillkopplat släp som är alltför tungt, eller då kombinationen av bil och släp blir för tung. Föraren är i de fallen obehörig att föra kombinationen, men behörig att föra bilen.

5.4 Avgift till brottsofferfonden

Reglerna kring avgift till brottsofferfonden ändrades den 1 februari 2023. Numera ska avgift betalas av alla som lagförs för ett brott för vilket det ingår minst dagsböter i straffskalan. Det innebär att samtliga fall av olovlig körning leder till att en sådan avgift ska tas ut, även de fall i vilka påföljden bestäms till penningböter.

6 Övriga frågor

6.1 Traktorer

6.1.1 A-traktorer

En bil ombyggd till en traktor kallas A-traktor. Detta är ett fordonsslag som inte finns definierat i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Ombyggnaden ska ske enligt Vägverkets föreskrifter om bil ombyggd till traktor samt bil ombyggd till motorredskap klass II, VVFS 2003:19. I denna föreskrift ställs en rad olika krav på ett fordon för att det ska vara att bedöma som en A-traktor, bl.a. ska hastigheten vara spärrad till 30 km/tim på horisontell väg vilket endast med stor svårighet ska kunna ändras. Vidare ska det vara uppenbart att A-traktorn inte längre är avsedd för gods- eller personbefordran. Det får finnas kvar ett eller två passagerarsäten bredvid förarsätet. En A-traktor måste ha ett enskilt godkännande för att få användas på väg. Om en A-traktor förändras kan den vara att betrakta som originalfordonet, dvs. oftast en personbil. Det krävs då B-behörighet för att få framföra fordonet och straffansvar för olovlig körning kan komma ifråga om föraren inte har sådan behörighet.

Högsta domstolen har i NJA 2023 s. 509, "A-traktorn som ändrats", tagit ställning till en rad frågeställningar som aktualiseras när ett fordon ändras tillbaka till en personbil. Målet handlade om en A-traktor som inte längre stämde överens med registrerade uppgifter eftersom föraren hade lossat en skiva som fanns för att spärra bagageutrymmet. Av domen framgår bl.a. att vissa grundläggande krav enligt föreskrifterna måste vara uppfyllda för att en A-traktor alltjämt ska vara en sådan. Att dessa grundläggande krav måste vara uppfyllda motiveras av trafiksäkerhetsskäl då det endast krävs AM-körkort för att få framföra fordonsslaget. De krav som HD anser vara grundläggande är

- att den högsta konstruktiva hastigheten på horisontell väg är 30 km/tim vilken endast med stor svårighet ska kunna ändras
- att det är uppenbart att fordonet inte längre är avsett för personbefordran
- att det är uppenbart att fordonet inte längre är avsett för godsbe-
fordran.

Om det brister i något av dessa hänseenden är fordonet att bedöma som grundfordonet, dvs. oftast en personbil, och då kan straffansvar för olovlig körning komma att aktualiseras.

Andra brister som kan finnas på en A-traktor får enligt HD bedömas som brott mot den föreskrift som reglerar fordonstypen.

I det aktuella fallet fann HD att den ändring som gjorts (att lossa skivan) gjorde att fordonet var att bedöma som en personbil. Föraren ansågs ha agerat med likgiltighetsuppsåt och dömdes för olovlig körning.

I detta sammanhang bör också 4 kap. 20 § fordonsförordningen (2009:211) beröras. Om ett fordon har meddelats ett enskilt godkännande, men sedan ändrats så att det inte överensstämmer med utförandet, ska fordonet genomgå en registreringsbesiktning inom en månad från ändringen. Om så inte sker kan straffansvar aktualiseras enligt 8 kap. 8 § samma förordning. Förändringen ska vara av mer kvalificerat slag och inte enbart exteriör. En registreringsbesiktning behövs inte heller om en ny motor sätts i fordonet under förutsättning att motorn är likadan som den tidigare.

Med anledning av den kraftiga ökning av antalet A-traktorer som skett under senare år har en rad regelförändringar avseende fordonsslaget beslutats under 2023, bl.a. har ett krav på att bilbälte ska användas införts i 4 kap. 10 § trafikförordningen (1998:1276).¹² Det kan krävas en omfattande teknisk undersökning för att bevisa att en hastighetsregulator har manipulerats. För att i viss mån kompensera för detta har en maximal tillåten hastighet om 30 km/tim för bilar ombyggda till traktorer, dvs. A-traktorer, införts i 4 kap. 20 § trafikförordningen.¹³

6.1.2 Gårds ägor

Enligt 2 kap. 2 § KKL krävs inte körkort för att köra traktor A med gummi-hjul eller motorredskap klass II vid färd till eller från en arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål.

Nyköpings tingsrätt fann i en dom (fastställd utan närmare motivering av Svea hovrätt i mål B 11025-15) att det var bevisat att den tilltalade, en ungdom som körde en A-traktor, inte hade färdats på ett sådant sätt att han omfattades av undantaget, utan i stället kört till den skola som han gick på.

6.2 Mopeder

I samband med att reglerna kring vilken behörighet som krävs för att köra moped ändrades gjordes även ändringar i 3 § TBL. Numera krävs körkort med minst behörighet AM för att få köra moped klass I. En körning med moped klass I utan AM-behörighet är alltså att bedöma som olovlig körning. Återfall i sådan olovlig körning är att bedöma som grovt brott. Hovrätten över Skåne och Blekinge har i mål B 116-20 funnit att en person som tidigare

¹² SFS 2022:377.

¹³ SFS 2023:378.

lagförts för ett stort antal olovliga körningar skulle dömas för två fall av grov olovlig körning då denne kört moped klass I utan att vara berättigad till det. För moped klass II krävs minst förarbevis för en person som fyllt 15 år den 1 oktober 2009 eller senare. Genom en annan ändring i lagtexten framgår att även en körning med en moped klass II utan förarbevis, när sådant behövs, är att bedöma som olovlig körning. För ytterligare frågor kring mopeder, se den rättsliga vägledningen Mopeder, RåV 2023:20.

6.3 Åsidosättande av villkor

Det går för närvarande inte att klart besvara frågan om en olovlig körning som består i att en person bryter mot ett villkor ska bedömas enligt första eller andra stycket i 3 § TBL. Frågan får betydelse då brott mot andra stycket endast kan leda till böter. Återfall i brott mot andra stycket leder inte heller till någon skärpning av rubriceringen. Å andra sidan krävs i subjektivt hänseende endast oaktsamhet vad avser andra stycket.

I samband med att möjligheten att förena körkort med villkor om alkohol infördes permanent uttalades:

Om körkortsinnehavaren framför ett fordon som saknar godkänt alkohol så åsidosätter han eller hon det villkor som meddelats ifråga om rätten att få framföra fordonet och bryter därmed mot 3 § andra stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.¹⁴

I lagrådsremissen "Skärpta straff för olovlig körning och rattfylleribrott" uttalas:

Av 3 § andra stycket trafikbrottslagen följer att den som för körkortspliktigt fordon med uppsåtligt eller oaktsamt åsidosättande av föreskrift som meddelats i fråga om rätten att föra sådant fordon, döms till böter. Med föreskrifter avses särskilda villkor för innehavet av ett körkortstillstånd eller ett körkort som har beslutats med stöd av 3 kap. 10 § körkortslagen. Genom sådana villkor får enligt 3 kap. 9 § körkortsförordningen (1998:980) den behörighet som följer av ett körkortstillstånd begränsas, t.ex. till att avse fordon med viss utrustning, till körning i ett visst område eller annat som är nödvändigt från trafiksäkerhetssynpunkt.¹⁵

Mot detta kan ställas kommentaren till 3 § TBL i Lexino, av vilken framgår:

Om det med stöd av de nyss redovisade bestämmelserna föreskrivs att fordonet ska vara försett med särskild anordning eller vara av särskild beskaffenhet, kan det diskuteras om ansvar för olovlig körning enligt

¹⁴ Prop. 2010/11:26 s. 28.

¹⁵ "Skärpta straff för olovlig körning och rattfylleribrott" s. 30.

första stycket ska utdömas istället (se Ceder m.fl., 2016, s. 57). I NJA 1947 s. 437 finns stöd för en sådan rättstillämpning.¹⁶

Av Ceder m.fl. framgår att andra stycket närmast avser sådana föreskrifter som hänför sig till förarens personliga utrustning, såsom glasögon, hörapparat, protes etc.¹⁷

Rättspraxis är inte enhetlig i frågan. Göta hovrätt har i mål B 913-17 helt kort konstaterat att den tilltalade vid två tillfällen kört ett fordon som inte var utrustat med alkolås, trots att hans körkort var förenat med villkor/föreskrift om detta. Han ansågs ha haft uppsåt till gärningarna och dömdes för bl.a. två fall av olovlig körning enligt 3 § andra stycket TBL och påföljden bestämdes till penningböter. Det förs inget resonemang kring varför hovrätten valde att bedöma gärningen på sådant sätt.

Hovrätten för Nedre Norrland har i mål B 1054-19 fastställt en dom från Gävle tingsrätt i vilken den tilltalade dömdes bl.a. för att ha framfört en motorcykel utan alkolås trots att han endast fick köra fordon med sådant lås. Tingsrätten dömde, utan närmare resonemang kring tillämpligt stycke, den tilltalade för brott mot 3 § första stycket TBL i enlighet med åklagarens yrkande. Hovrätten fastställde domen utan något resonemang kring frågan om tillämpligt stycke.

6.4 Res judicata?

Kan en person som har lagförts genom ett godkänt ordningsföreläggande för en trafikförseelse i ett senare skede lagföras för olovlig körning vid samma tillfälle? Frågan är sällan förekommande men kan uppstå om det i ett senare skede framkommer att den lagförda personen saknade körkortsbehörighet vid rapporteringstillfället.

Denna fråga om res judicata aktualiserades i Hovrätten över Skåne och Blekinges mål B 968-10. I målet hade åklagaren yrkat att ett åtal för olovlig körning som bifallits i tingsrätten skulle avvisas, eftersom den åtalade före åtals väckande hade godkänt ett föreläggande om ordningsbot rörande hastighetsöverträdelse som avsåg samma tillfälle. Hovrätten avslog åklagarens avvisningsyrkande med bl.a. följande motivering:

För olovlig körning straffas den som uppsåtligen för körkortspliktigt fordon utan att vara berättigad till det. I bestämmelsen härom kriminaliseras således brister i själva behörigheten att framföra ett fordon. Straffbestämmelsen om hastighetsöverträdelse kriminaliserar emellertid ett

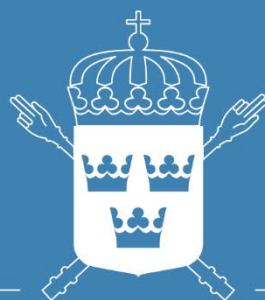
¹⁶ Se Larsson, lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott 3 §, 2.6.3, Lexino 2022-12-01 (JUNO).

¹⁷ Ceder m.fl., Trafikkommentarer, (19 september 2022, version 11 JUNO), kommentaren till 3 §.

annat handlingssätt, som inte har att göra med behörigheten att föra fordonet, utan med hur själva körningen utförs.

Enligt hovrättens mening kan den omständigheten att någon vid ett visst körningstillfälle enligt ett lagakraftvunnet avgörande gjort sig skyldig till hastighetsöverträdelse därför inte utgöra hinder mot att senare pröva om vederbörande vid samma tillfälle gjort sig skyldig även till olovlig körning, dvs. det kan inte anses vara fråga om samma gärning i den mening som avses i 30 kap. 9 § första stycket rättegångsbalken (jfr NJA 1970 s. 175 och s. 240 samt RH 1985:36). Åklagarens yrkande om att åtalet för olovlig körning ska avvisas ska därför avslås.

Hovrättens dom överklagades inte.



ÅKLAGARMYNDIGHETEN