

Högsta domstolen  
Box 2066  
103 12 STOCKHOLM

HÖGSTA DOMSTOLEN  
JS 32

INKOM: 2019-04-05  
MÅLNR: B 1064-19  
AKTBIL: 6

## Love Bergman ./ riksåklagaren angående grovt rattfylleri

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

Högsta domstolen har beslutat att riksåklagaren ska svara skriftligen på överklagandet. Jag vill anföra följande.

Jag har inhämtat yttrande från Utvecklingscentrum Malmö. Yttrandet bifogas.

### Inställning

Jag bestrider ändring av hovrättens dom. Enligt min mening finns det skäl att meddela prövningstillstånd i målet.

### Bakgrund

#### Åtalet

Love Bergman åtalades för grovt rattfylleri. Enligt åtalet hade Love Bergman kört mopedbil efter att ha druckit alkoholhaltiga drycker i en sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans utandningsluft under eller efter färden uppgått till 0,51 milligram per liter. Vidare angavs att brottet borde bedömas som grovt eftersom alkoholkoncentrationen i utandningsluften uppgick till minst 0,50 milligram per liter.

### Tingsrättens dom

Tingsrätten fann åtalet styrkt och dömde Love Bergman för grovt rattfylleri till ungdomstjänst 25 timmar.

Vad gäller brottets rubricering uttalade tingsrätten följande.

Tingsrätten delar i rubriceringsfrågan åklagarens uppfattning om bedömningen av brottet. Visserligen har körningen skett med ett mopedregistrerat fordon. Mopeden ifråga är dock en s.k. mopedbil som förete stora likheter med en personbil vad gäller risken för skadeuppkomst vid kollisioner. Körningen har skett på en

gata i centrala Lidköping och var tänkt att fortsätta på riksväg mellan Lidköping och Tolsjö. Love Bergman ska därför dömas för grovt rattfylleri.

### Hovrättens dom

Efter att Love Bergman överklagat fastställde hovrätten tingsrättens domslut. En av hovrättens ledamöter var skiljaktig. Enligt den skiljaktiga meningen var brottet inte att anse som grovt och påföljden skulle bestämmas till ett förhållandevis kraftigt bötesstraff.

När det gäller frågan om hur brottet skulle rubriceras uttalade hovrättens majoritet bl.a. följande.

I förevarande fall har alkoholkoncentrationen inte varit särskilt hög. Vidare har framkommit att Love Bergman nattetid färdats en inte obetydlig sträcka i centrala delar av Lidköping och att han avsett att färdas en avsevärd sträcka på riksväg mellan Lidköping och Tolsjö. Härtill kommer att han dels genat i en rondell dels fört fordonet på cykelbana. Även om det som framkommit om färden i viss mån talar för att körningen i sig utgjort en potentiell fara för trafiksäkerheten, kan omständigheterna inte anses vara så försvårande att rattfylleribrottet därmed ska bedömas som grovt.

Fråga är då om den omständigheten att Love Bergman vid tidpunkten framförde en s.k. mopedbil ger anledning för hovrätten att bedöma brottet som grovt. Högsta domstolen har i det tidigare nämnda rättsfallet från år 2012 (p. 5) uttalat att riskerna med att i alkoholpåverkat tillstånd köra en moped av klass 1 normalt är, för andra än föraren själv, påtagligt mindre än när fordonet är exempelvis en bil. En mopedbil är enligt 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner att beteckna som en moped klass 1 och är ett motorfordon som är konstruerat för en hastighet av högst 45 km/tim samt har fyra hjul, ett karosseri med högst tre dörrar och en vikt i körklart skick av högst 425 kg. Maxhastigheten är således densamma som för en EU-moped av klass 1. Mopedbilen företer emellertid stora likheter med en personbil i fråga om konstruktion. Även om mopedbilen är mindre och lättare än en personbil måste ändå risken för att andra trafikanter skadas allvarligt vara avsevärt högre vid en kollision med en mopedbil än med en tvåhjulig moped utan kaross. Vid denna bedömning anser hovrätten, i likhet med tingsrätten, att rattfylleribrottet ska bedömas som grovt.

I den skiljaktiga meningen uttalades att vid bedömningen av om rattfylleribrottet är att anse som grovt ska samtliga omständigheter vid brottet beaktas. Den skiljaktiga ledamoten var ense med majoriteten om att det som framkommit om färden inte kunde anses utgöra sådana försvårande omständigheter, hänförliga till trafiksäkerheten, som borde medföra att brottet bedöms som grovt. Därutöver hade alkoholkoncentrationen i utandningsluften med mycket liten marginal överstigit vad som anges i bestämmelsen om grovt rattfylleri. Vidare uttalades att enligt Högsta domstolens praxis bör utgångspunkten vara att rattfylleribrott med en klass 1-moped utgör brott av normalgraden om det inte utöver alkoholkoncentrationen föreligger försvårande omständigheter av betydelse för trafiksäkerheten. Den skiljaktiga ledamoten fortsatte enligt följande.

Till sin konstruktion liknar en mopedbil visserligen en personbil. Emellertid är högsta tillåtna tjänstevikt för en mopedbil normalt betydligt lägre än för en liten personbil. En mopedbils prestanda är dessutom densamma som för en moped klass I, vilket har betydelse för hur riskfyllt det får anses vara att framföra fordonet i alkoholpåverkat tillstånd. Med rättslig utgångspunkt i Högsta domstolens uttalanden i NJA 2012 s. 191 anser jag sammanfattningsvis att risken med körningen i just detta fall inte varit sådan att brottet, endast med hänvisning till mopedbilens konstruktion, ska rubriceras som grovt. .-..-

## **Överklagandet till Högsta domstolen**

Love Bergman yrkar att Högsta domstolen ska döma honom för rattfylleri av normalgraden och bestämma påföljden till böter.

Love Bergman noterar att hans promillehalt knappt översteg gränsen för grovt rattfylleri och att körningen skedde nattetid med lite trafik. Vidare uppskattas den tilltänkta körsträckan till fem kilometer, men den faktiska körsträckan understeg en kilometer. Enligt Love Bergman finns det inga försvårande omständigheter av betydelse för trafiksäkerheten. Maxhastigheten för den aktuella mopedbilen är densamma som för en s.k. EU-moped. Omfånget hos en mopedbil är väsentligt mindre än en vanlig bil, förvisso något större än hos en moped. Love Bergman anser att mopedbilen ur trafiksäkerhetssynpunkt bör vara att jämföras med en moped.

När det gäller frågan om prövningstillstånd hävdar Love Bergman att det saknas vägledning i Högsta domstolens praxis avseende hur man ska rubricera ett rattfylleri med en s.k. mopedbil, när omständigheterna kring körningen och promillehalten i sig inte utmärker sig i sammanhanget.

## **Grunder**

### **Den rättsliga regleringen**

Utöver det som tas upp i Utvecklingscentrum Malmös yttrande vill jag redovisa följande.

#### *Mopeder*

Klassindelningen av mopeder tillkom år 1998 och innebar en EG-harmonisering av kraven. Dessförinnan återfanns definitionen i 2 § vägtrafikungörelsen (1972:603). Enligt denna förstods med moped ett motorfordon som var konstruerat för en hastighet av högst 30 km/tim, som endast med svårighet kunde ändras till avsevärt högre hastighet och som drevs antingen av en förbränningsmotor med en slagvolym av högst 50 kubikcentimeter eller av en elektrisk motor.

Kravet på körkort för mopeder tillhörande klass I infördes den 1 oktober 2009 (2 kap. 1 § körkortslagen [1998:488]). I propositionen uttalades att mopeden

som fordon är överrepresenterat i olycksstatistiken. Detta angavs särskilt gälla mycket unga förare. Enligt regeringen behövde kraftfulla åtgärder vidtas för att nå en högre trafiksäkerhetsnivå bland landets mopedförare. Vidare uttalades att mopeder tillhörande klass I i regel framförs på vägbana i en trafikmiljö som ställer stora krav på hänsyn till, och samspel med, övrig fordonstrafik. Mopedens hastighet angavs ställa höga krav på praktiska färdigheter och trafikfärdigheter för att kunna framföras på ett säkert sätt (prop. 2008/09:60 s. 34).

De uppgifter om tillåten höjd, längd och bredd på dels mopedbilar, dels vanlig moped klass I som redovisas på s. 2 i utvecklingscentrums yttrande har hämtats från bilaga 1, s. 1, till ramförordningen (EU nr 168/2013).

Enligt registeruppgifter från Transportstyrelsen var den mopedbil Love Bergman framförde av fabrikatet Grecav ECR med handelsbeteckningen Sonique. Fordonets anges vara 2 918 mm långt, 1 520 mm brett och 1 485 mm högt. Dess tjänstevikt anges vara 430 kg och totalvikt 650 kg. Registreringsbesiktning utfördes år 2010 vilket förklarar att "tjänstevikt" och inte "vikt i körklart skick" anges. Det senare begreppet används sedan den 1 januari 2016 i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Vidare anges att en passagerare får medfölja vid färd med fordonet. I detta sammanhang bör nämnas att utvecklingscentrum vid beräkningarna avseende rörelseenergi och bromssträcka på s. 4 i yttrandet utgått från att ingen passagerare medföljt fordonen. Med hänsyn till mopedbilens konstruktion med kaross och innesluten kupé torde för övrigt vikten hos förare och passagerare vid en kollision normalt vara av större betydelse än när det gäller EU-mopeder.

### *Grovt rattfylleri?*

Enligt 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (TBL) ska vid bedömningen av om ett rattfylleribrott är att bedöma som grovt särskilt 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) föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller (3) framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Frågan om brottet är att bedöma som grovt ska bedömas med beaktande av samtliga omständigheter vid brottet. I paragrafen anges de omständigheter som är av särskild betydelse vid bedömningen. Av propositionen till bestämmelsen framgår att när någon av dessa omständigheter föreligger ska brotten regelmässigt bedömas som grova. Även om alkoholkoncentrationen varit högre än något av de angivna gränsvärdena eller föraren varit avsevärt påverkad av alkohol kan det emellertid i ett enskilt fall vara så att brottet inte är att bedöma som grovt. Detta anges exempelvis kunna hänga samman med hänsyn till fordonets beskaffenhet eller trafiksituationen. Å andra sidan kan brottet vara att bedöma som grovt även om alkoholkoncentrationen eller påverkansgraden inte varit så stor men det däremot har funnits en påtaglig fara för trafiksäkerheten.



När det gäller påverkansgraden framhöll Lagrådet att straffansvar för grovt rattfylleri när alkoholkoncentrationen inte når upp till promillegränsen förutsätter en övertygande utredning t.ex. genom bevisning om att föraren hade konsumerat stora mängder alkohol eller att föraren var kraftigt berusad (se prop. 1989/90:2 s. 39, 48 och 49).

I NJA 2003 s. 67 hade den tilltalade fört personbil efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i en sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans utandningsluft under eller efter färden uppgått till 0,56 mg/l. Vid bedömningen av brottets svårhetsgrad utgick Högsta domstolen från att den tilltalade inte hade avsett att föra bilen en längre sträcka än ett fåtal meter på en parkeringsplats. Högsta domstolen uttalade att rattfylleribrottet kan bedömas vara av normalgraden, även om alkoholkoncentrationen varit högre än gränsvärdet, 0,5 mg/l, 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. Vid sidan av rattfylleri med moped åsyftades 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.

### **Min bedömning**

Hovrätten har dömt Love Bergman för grovt rattfylleri. Enligt domen har Love Bergman framfört en mopedbil inom tätbebyggt område. Körningen ägde rum vid 2-tiden på natten en lördag i september månad. Love Bergman hade en medföljande passagerare vid färden. Alkoholkoncentrationen i Love Bergmans utandningsluft under eller efter färden uppgick till 0,51 milligram per liter. Han färdades en inte obetydlig sträcka i centrala Lidköping. Att körsträckan inte blev längre berodde på att Love Bergman stoppades av polisen. Enligt Love Bergmans egna uppgifter var hans avsikt att färdas en avsevärd sträcka på riksväg mellan Lidköping och Tolsjö. Det var i samband med att Love Bergman genade i en rondell som han såg att polisbilen blinkade bakom honom. Han körde in i en park för att släppa förbi polisbilen då han först inte förstod att det var honom polisen intresserade sig för.

I NJA 1995 s. 232 uttalade Högsta domstolen principen att rattfylleribrott med moped, om inte omständigheterna är särskilt försvårande, bör hänföras under normalgraden. Därvid hänvisades till regeringens uttalanden i prop. 1993/94:44 av vilka framgår att förande av moped ska hänföras under normalgraden då föraren utgjort en fara huvudsakligen för sig själv. På ett annat ställe i samma proposition uttalas att framförandet av fordonet inte ska ha medfört någon nämnvärd fara för trafiksäkerheten. Samtliga dessa uttalanden utgår således från vilken fara för trafiksäkerheten som förelegat.

I NJA 2012 s. 191 konstaterade Högsta domstolen att betydelsen av beteckningen moped hade ändrats sedan förarbetsuttalandena gjordes och principen i rättsfallet NJA 1995 s. 232 formulerades. En moped klass I konstaterades vara konstruerad för en högre hastighet än de mopeder som uttalandena om rattfylleribrotten i tidigare praxis och förarbeten tog sikte på. Riskerna med att i alkoholpåverkat tillstånd köra en moped klass I ansågs emellertid normalt, för andra än föraren själv, påtagligt mindre än när fordonet är exempelvis en bil. Högsta domstolen slog därför fast att även i de fall föraren har haft en alkoholkoncentration som överstiger 1,0 promille i blodet eller 0,50 mg/l i utandningsluften bör ett rattfylleribrott med moped klass I som utgångspunkt anses vara av normalgraden, om det inte utöver alkoholkoncentrationen föreligger försvårande omständigheter av betydelse för trafiksäkerheten.

Som nämnts förde Love Bergman en mopedbil. Mopedbilar registreras i fordonsregistret under beteckningen mopeder klass I. Som framgått i det föregående fick mopeder före år 1998 inte vara konstruerade för en hastighet högre än 30 km/tim. Mopeder klass 1 får inte vara konstruerade för en hastighet högre än 45 km/tim. Mopedbilar regleras sedan den 1 januari 2016 som en särskild typ av moped klass 1 som i flera avseenden väsentligt skiljer sig från de vanliga klass I-mopederna, vilka ofta brukar kallas för EU-mopeder.

Rättsfallet NJA 2012 s. 191 avsåg en EU-moped. Klassificeringen av mopedbilar som moped klass I har skett i tiden efter Högsta domstolens dom. Den av Högsta domstolens uttalade principen att rattfylleribrott begångna vid förande av mopeder klass I ska hänföras till normalgraden, om inte omständigheterna är särskilt försvårande, kan därför inte utan vidare tillämpas på den som fört mopedbil i alkoholpåverkat tillstånd.

Som nyss nämnts har Högsta domstolen, med utgångspunkt i förarbetsuttalanden, funnit att rattfylleri vid förande av mopeder och EU-mopeder normalt ska bedömas som brott av normalgraden eftersom riskerna, från trafiksäkerhetssynpunkt, för andra än föraren själv är påtagligt mindre än när fordonet är exempelvis en bil. Frågan i det nu aktuella målet är hur stora dessa risker är när rattfylleri begås vid förande av mopedbilar.

Som hovrätten noterat företer mopedbilen stora likheter med en personbil i fråga om konstruktion eftersom den har fyra hjul och kaross. I detta avseende skiljer sig mopedbilen tydligt från EU-mopeden. Vidare bör följande skillnader mellan mopedbilar och EU-mopeder lyftas fram i det nu aktuella sammanhanget.

Mopedbilen får (i körklart skick) väga 425 kg.  
EU-mopeden väger normalt ca 90 kg.

Mopedbilen får vara högst 1,5 meter bred.

EU-mopeden får vara högst 1 meter bred.

Vidare ställs lägre krav på bromsförmåga (retardation) hos mopedbilar i förhållande till både EU-mopeder och personbilar. Mopedbilarna har också längre bromssträcka än såväl EU-mopeder som personbilar vid samma hastighet.

Mopedbilen är således betydligt bredare än EU-mopeden och tar därmed större plats i trafiken. Vidare väger mopedbilen utan förare flera gånger så mycket som en EU-moped. Därtill kommer att mopedbilar är konstruerade för att en passagerare ska kunna medfölja vid färden. Jag vill också peka på vad utvecklingscentrum uttalat om att hastighetsbegränsningen inom tätbebyggt område ofta är satt på ett sådant sätt att det i praktiken inte är någon skillnad på hur en personbil eller en mopedbil rör sig i stadstrafik.

Mot bakgrund av det sagda anser jag att mopedbilarnas konstruktion får anses innebära särskilda risker för övriga trafikanter säkerhet inom främst tätbebyggt område eftersom det där frekvent förekommer fotgängare och cyklister. Som hovrätten framhåller är risken för att andra trafikanter skadas allvarligt avsevärt högre vid en kollision med en mopedbil än med en tvåhjulig moped utan kaross. Av betydelse är också att mopedbilarna är konstruerade för en medföljande passagerare. Men även utanför tätbebyggt område, t.ex. vid körning på mindre landsvägar, kan mopedbilar skapa trafikfarliga situationer. Detta med hänsyn till att de håller lägre hastighet än övrig trafik och på grund av sin bredd kan vara svåra att köra om.

Love Bergman har framfört ett motorfordon med passagerare inom tätbebyggt område. Alkoholkoncentrationen i hans utandningsluft under eller efter färden har varit så hög, över 0,50 milligram per liter, att det särskilt ska beaktas vid bedömningen av om rattfylleribrottet är att bedöma som grovt. Varken det förhållandet att Love Bergman framförde en mopedbil eller omständigheterna i övrigt vid körningen kan enligt min mening anses ha medfört att faran för medtrafikanterna varit ringa. Love Bergman bör därför dömas för grovt rattfylleri.

## **Processuella frågor**

### **Frågan om prövningstillstånd**

Prövningstillstånd får enligt 54 kap. 10 § första stycket 1 rättegångsbalken meddelas om det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av Högsta domstolen (prejudikatdispens). För att bevilja prövning enligt denna punkt krävs alltså att ett avgörande av Högsta domstolen blir av generell betydelse för bedömningen av framtida mål som innehåller liknande frågeställningar.

Hovrätten har dömt Love Bergman för grovt rattfylleri. I likhet med hovrätten anser jag att den princip som Högsta domstolen tidigare (i NJA 2012 s. 191)

slagit fast om rubricering av rattfylleribrott begångna vid förande av mopeder klass I inte kan tillämpas när det gäller förande av mopedbilar (vilka sedan år 2016 klassificeras som mopeder klass I). Det kan enligt min mening inte råda någon tvekan om att det från trafiksäkerhetssynpunkt inte går att jämställa de fyrehjuliga, karossförsedda, mopedbilarna med de tvåhjuliga EU-mopederna. Mopedbilarna är bl.a. avsevärt bredare och flera gånger tyngre än EU-mopederna. När det gäller frågan om rubricering av rattfylleribrott vid förande av mopedbil finns enligt min uppfattning inte tillräcklig ledning att finna i förarbetena eller Högsta domstolens hittillsvarande praxis.

Som framgår av Utvecklingscentrum Malmös yttrande sker nyregistrering av mopedbilar i en sådan takt att antalet rattfylleribrott av nu aktuellt slag kan förväntas öka. Därtill kommer att såväl åklagarna som underrätterna synes hantera den nu aktuella rubriceringsfrågan på ett icke enhetligt sätt.

Mot bakgrund av det sagda anser jag att en prövning av Love Bergmans överklagande skulle vara av vikt för ledning av rättstillämpningen. Jag tillstyrker därför att prövningstillstånd meddelas.

#### **Bevisning m.m.**

Jag ber att få återkomma med bevisuppgift och synpunkter på målets fortsatta handläggning för det fall Högsta domstolen skulle komma att meddela prövningstillstånd.

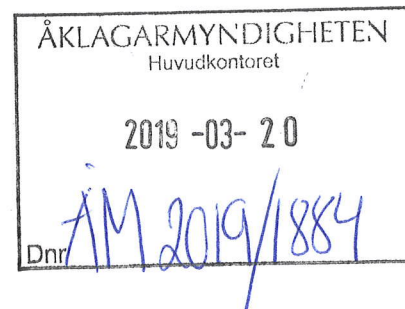
  
Kerstin Skarp

  
Lars Persson

#### Kopia till:

Utvecklingscentrum Malmö  
Åklagarkammaren i Skövde (AM-141066-18)



Rättsavdelningen  
Huvudkontoret

## Yttrande i mål ang. rattfylleri

Rättsavdelningen har begärt Utvecklingscentrums Malmö yttrande över ett mål som kommunicerats av Högsta domstolen. I anledning härav har jag följande att anföra.

Utvecklingscentrum Malmö har ett särskilt ansvar för att bevaka rättsutvecklingen inom trafikområdet. Det kan konstateras att frågan om rubriceringen av ett rattfylleribrott då den tilltalade framfört en s.k. mopedbil, inte är upptagen i förteckningen över prioriterade prejudikatfrågor. Trots detta finner jag att det aktuella målet är av sådant intresse att jag anser att prövningstillstånd bör tillstyrkas.

## Vad är en mopedbil?

Enligt 2 § lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner definieras de varianter av moped som finns enligt följande:

### Moped

Ett motorfordon som är konstruerat för en hastighet av högst 45 kilometer i timmen som, om det drivs av en förbränningsmotor med gnisttändning, har en slagvolym av högst 50 kubikcentimeter, eller, om det drivs av en förbränningsmotor med kompressionständning, har en slagvolym av högst 500 kubikcentimeter, eller är försett med annan motor för framdrivande och som har

1. två hjul samt en nettoeffekt som inte överstiger 4 kilowatt,
2. tre hjul och en vikt i körklart skick av högst 270 kilogram samt en nettoeffekt som inte överstiger 4 kilowatt, eller
3. fyra hjul och en vikt i körklart skick av högst 425 kilogram samt en nettoeffekt som inte överstiger 4 kilowatt, eller
4. fyra hjul, ett karosseri med högst tre dörrar och en vikt i körklart skick av högst 425 kilogram samt en nettoeffekt som inte överstiger 6 kilowatt.

Vid beräkningen av en mopeds vikt ska i fråga om ett eldrivet fordon batterierna inte räknas in.

Mopeder delas in i klass I och klass II.

### **Moped klass I**

En moped som inte hör till klass II.

### **Moped klass II**

En moped som har en motor vars nettoeffekt inte överstiger 1 kilowatt och 1.är konstruerad för en hastighet av högst 25 kilometer i timmen, eller

2.är konstruerad för att drivas med en tramp- och vevanordning och där motorn inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen.

Av betydelse är också definitionen av vikt i körklart skick som i samma paragraf definieras:

### **Vikt i körklart skick för en motorcykel eller en moped**

Vikten i körklart skick för en motorcykel eller en moped fastställs enligt artikel 5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar, i den ursprungliga lydelsen.

En mopedbil är alltså det som anges i p 4 under rubriken moped. Denna definition av moped infördes den 1 januari 2016 genom prop. 2015/16:31 ”Godkännande och marknadskontroll av fordon” då ramförordningen EU 168/2013 implementerades i svensk rätt. Inom EU-nomenklaturen benämns fordonstypen L6e-BP då den är avsedd för personbefordran. Av samma förordning framgår att det ställs en rad krav på den tekniska konstruktionen, utsläpp m.m.

Vikt i körklart skick definieras närmare i artikel 5 i förordning EU 168/2013 som det olastade fordonets vikt inkluderande vätskor, standardutrustning, minst 90 % av bränsletanken ska vara fylld, karosseri, förarkabin, dörrar, glasrutor, kopplingsanordning, reservdäck samt verktyg. Det som inte ska räknas in i vikten är förarens (75 kg) och passagerarens (65 kg) vikter.

Enligt ramförordningen får en mopedbils höjd vara max 2,5 meter, längden max 3 m och bredden max 1,5 m. En vanlig moped kl I får maximalt vara 4 m lång, 1 m bred och 2,5 m hög.

Vid en yttre jämförelse påminner en mopedbil starkt om en mindre personbil. Vid en slagning på internet kan prisbilden också sägas vara i paritet med den för en mindre bil. Vid en snabbare sökning kan konstateras att priset varierar



beroende på tillverkare, modell, utrustningsnivå m.m. men en mopedbil kan kosta så mycket som 180 000 kronor.

## Trafikregler för mopedbilar

Mopedbilar är en moped klass I vilket innebär att trafikförordningens (TraF) regler kring var och hur de ska framföras blir gällande. Trafikreglerna vid förändring av moped klass I följer i princip dem som gäller vid förändring av motorcykel medan trafikreglerna vid förändring av moped klass II i huvudsak följer de trafikregler som gäller vid förändring av cykel. Ett axplock ur regelverket ger vid handen att en mopedbil inte får framföras på cykelbanor utan ska köras i vägrenen eller så långt till höger som det är möjligt (TraF 3:6, 7 och 12). En mopedbil har rätt att köra om andra fordon än cykel och moped på höger sida dvs. på insidan av dessa andra fordon (TraF 3:31).

Vidare ska en moped klass I, till skillnad från en moped klass II, vara registrerad i vägtrafikregistret och det krävs körkort (AM) för att få köra en moped klass I. Körkortskravet motiveras av trafiksäkerhetsskäl.<sup>1</sup>

De fordonstekniska kraven på mopeder ställs upp i Vägverkets författningssamling VVFS 2003:24. Enligt dessa föreskrifter måste en moped med karosseri vara försedd med en s.k. LGF-skylt (Långsamt Gående Fordon), en röd triangel som visar att fordonet är långsamt gående.

## Allmänna trafiksäkerhetsaspekter

Mopedbilen påminner till det yttre starkt om en personbil men har en betydligt lägre vikt. Detta innebär att konstruktionen inte alls kan vara lika robust som en personbil.

En mopedbil har en betydligt högre massa än en vanlig moped klass I. En jämförelse kan göras av rörelseenergin<sup>2</sup> i olika hastigheter mellan moped klass I, som kan antas ha en vikt av ca 90 kg, en mopedbil som har en högsta vikt enligt ovan om 425 kg och en personbil av typen SMART ForTwo som har en tjänstevikt (vilket inkluderar 75 kg för föraren) om 825 kg. Av intresse är också att kraven när det gäller bromsprestanda<sup>3</sup> är högre vad gäller en vanlig moped klass I än vad som gäller för en mopedbil. Kravet på retardation är  $< 4,2 \text{ m/s}^2$  för en moped klass I medan det är  $< 4 \text{ m/s}^2$  för en mopedbil. Kravet på personbil är  $< 5,8 \text{ m/s}^2$ .<sup>4</sup> Dessa olika faktorer kan jämföras enligt följande:

---

<sup>1</sup> Prop. 2008/09:60 s. 33ff

<sup>2</sup>  $W=mv^2/2$

<sup>3</sup>  $s_b=v_0^2/2a_b$

<sup>4</sup> TSFS 2017:54 Transportstyrelsen föreskrifter och allmänna råd om kontrollbesiktning

Fordon	Vikt inkl. förare om 75 kg (kg)	Hastighet (km/h)	Rörelseenergi (kJ)	Bromssträcka (m)
Moped kl I	165 (90+75)	30	5,7	8,3
		45	12,9	18,6
Mopedbil	500 (425+75)	30	17,4	8,7
		45	39,1	19,5
Personbil	825	30	28,6	6,0
		45	64,5	13,5

En personbil av typen Smart ForTwo har alltså vid en hastighet av 30 km/h en betydligt lägre rörelseenergi än vad en mopedbil har vid 45 km/h. Bromssträckan är också kortare för en personbil än för en mopedbil, i synnerhet vid en hastighet av 45 km/h.

En jämförelse kan också göras med modellen Renault Twizy. Detta fordon finns som Twizy 45 som är en mopedbil (L6e) och Twizy 80 som är motorcykel-registrerad fyrhjuling (L7e). Fordonet är eldrivet och batteriet väger 71 kg för mopedbilen och 99 kg för motorcykelmodellen. Retardationskravet för en motorcykel är  $<5,0 \text{ m/s}^2$ .<sup>5</sup> Maximal hastighet för en Renault Twizy är 80 km/h.

Fordon	Vikt inkl. förare om 75 kg (kg)	Hastighet (km/h)	Rörelseenergi (kJ)	Bromssträcka (m)
Twizy 45	521 (446+75)	30	18,1	8,7
		45	40,7	19,5
Twizy 80	549 (474+75)	30	19,1	6,9
		45	42,9	15,6
		80	135,6	49,4

Utseendemässigt är de två modellerna i stort sett identiska förutom det krav som finns på en LGF-skytt på mopedbilen.

Det kan konstateras att en mopedbil tar mer plats i trafiken eftersom den framförallt är bredare än en vanlig moped klass I. Noterbart är också att högsta tillåtna hastighet inom tätbebyggt område ofta är 40 km/h. Det är alltså då inte någon skillnad på hur en personbil, fyrhjuling eller en mopedbil rör sig i stadstrafik.

Eftersom mopedbilar klassificeras som moped klass I är det svårt att få ut statistiska uppgifter kring olyckor, t.ex. om förare varit alkoholpåverkade i samband med dessa etc. Försäkringsbolaget If har tagit fram viss statistik.

<sup>5</sup> TSFS 2017:54 Transportstyrelsen föreskrifter och allmänna råd om kontrollbesiktning

	2016	2017	2018 (tom juli)
Skadade bilar	60	110	85
Personskador	26	63	60
Antal sålda mopedbilar	1 106	1 838*	777

\* en ökning med 66,2 procent jämfört med 2016

## Förarbetsuttalanden

I samband med att promillehalten för grovt rattfylleri sänktes från 1,5 till 1,0 promille uttalades i propositionen bl. a.:

”Även andra omständigheter kan kvalificera brottet som grovt. Det är å andra sidan också möjligt att brottet inte är att anse som grovt trots att någon av de särskilda omständigheter som nämnts har förelegat, exempelvis vid förande av moped då föraren utgjort en fara huvudsakligen för sig själv.”<sup>6</sup>

I den promemoria som låg till grund för anpassningen av lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner till ramförordningen EU 168/2013 uttalades mycket kortfattat och utan något vidare resonemang:

”De anpassningar som görs till ramförordningens vikt- och effektbegränsningar bedöms inte ha någon inverkan på trafiksäkerheten.”<sup>7</sup>

Regeringen delade promemorians bedömning ang. konsekvenserna för trafiksäkerheten och uttalade:

”Genom att höja viktgränserna vid klassificering av mopeder och motorcyklar kommer potentiellt något tyngre fordon att hänföras till respektive fordonsslag. Detta bedöms dock enligt promemorian inte få några betydande negativa konsekvenser för trafiksäkerheten. Regeringen ansluter sig till den synpunkten. Genom ramförordningens nr 168 bestämmelser och det som enligt 2 a § lagen om vägtrafikdefinitioner följer av registrering med stöd av en EU-rättsakt, kommer det ändå att bli tillåtet med tyngre fordon – oavsett eventuella förändringar i den svenska lagstiftningen.”<sup>8</sup>

<sup>6</sup> Prop. 1993/94:44 s. 15

<sup>7</sup> Näringsdepartementet: ”Promemoria Två- och trehjulinga fordon och fyrhjulingar – godkännande och marknadskontroll” s. 69ö

<sup>8</sup> Prop. 2015/16:31 s. 74m

## Praxis

Det finns två relevanta avgöranden från Högsta domstolen rörande frågan om rattfylleri på moped.

### NJA 1995 s. 232

Högsta Domstolen fann att rattfylleri med moped borde bedömas som brott av normalgraden och uttalade:

Vid bedömning av om ett rattfylleribrott är grovt skall enligt 4 a § trafikbrottslagen särskilt beaktas bl a om föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i hans blod eller 0,5 mg/l i hans utandningsluft. Övriga omständigheter kan emellertid föranleda att brottet, även med beaktande av att en sådan alkoholkoncentration har förelegat, inte bör bedömas som grovt. I fråga om rattfylleribrott med moped bör som princip gälla att, om inte omständigheterna är särskilt försvårande, brottet hänförs under normalgraden av rattfylleri (jfr prop 1993/94:44 s 15, 31 och 70).

Peter L har visserligen färdats med en passagerare på mopeden. Varken denna omständighet eller vad som i övrigt har framkommit beträffande färden gör emellertid att rattfylleribrottet bör bedömas som grovt.

### NJA 2012 s. 191

MA åtalades för grovt rattfylleri sedan han framfört en moped klass I med en alkoholkoncentration i utandningsluften om 0,87 milligram per liter. Högsta domstolen uttalade att betydelsen av beteckningen moped förändrats sedan avgörandet 1995. Högsta domstolen anförde därefter:

5. En moped klass I är således konstruerad för en högre hastighet än de mopeder som uttalandena om rattfylleribrotten i tidigare praxis och förarbeten tar sikte på. Riskerna med att i alkoholkoncentrat tillstånd köra en moped klass I är emellertid normalt, för andra än föraren själv, påtagligt mindre än när fordonet är exempelvis en bil. Även i de fall föraren har haft en alkoholkoncentration som överstiger 1,0 promille i blodet eller 0,50 mg/l i utandningsluften bör därför ett rattfylleribrott med moped klass I som utgångspunkt anses vara av normalgraden, om det inte utöver alkoholkoncentrationen föreligger försvårande omständigheter av betydelse för trafiksäkerheten. Sådana försvårande omständigheter bör ibland kunna anses föreligga även om det i 4 a § 3 trafikbrottslagen intagna rekvisitet, att det har förelegat en påtaglig fara för trafiksäkerheten, inte är uppfyllt.

Högsta domstolen fann att rattfylleribrottet var av normalgraden.

## Underrättspraxis avseende mopedbilar

Vid en genomgång av underrättspraxis kan konstateras att antalet åtal för grovt rattfylleri med mopedbil är relativt lågt. Åklagare väcker ofta åtal för rattfylleri av normalgraden även i de fall då alkoholkoncentrationen överstiger 1 promille eller motsvarande. I de fall åtal väcks för grovt rattfylleri finns ofta någon omständighet som medfört att körningen utgjort en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Flertalet domar innehåller inte något närmare resonemang kring det faktum att det rör sig om en mopedbil. Ett urval av domar som rör mopedbil redovisas nedan.

Hovrätten för Västra Sverige, B 4610-14

En ungdom körde mopedbil under alkoholpåverkan om 0,69 milligram per liter utandningsluft. Åtal väcktes för rattfylleri av normalgraden. Tingsrätten fann att påföljden för en vuxen person skulle vara 90 dagsböter men bestämde påföljden till 20 timmars ungdomstjänst. Inget resonemang fördes kring rubriceringen. Hovrätten instämde i bedömningen av påföljden och fastställde domen.

Helsingborgs tingsrätt, B 6398-14

MZ körde mopedbil under alkoholpåverkan om 0,86 milligram per liter utandningsluft. Åtal väcktes för grovt rattfylleri pga. den höga alkoholkoncentrationen och då körningen inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Tingsrätten fann inte faran för trafiksäkerheten bevisad. Tingsrätten resonerade utifrån uttalandena i prop. 1993/94:44 samt NJA 2012 s. 191 och fann utan närmare resonemang kring fordonstypen att rattfylleri med moped klass I i normalfallet är att bedöma som normalgraden.

Värmlands tingsrätt, B 4553-17

PF körde mopedbil under alkoholpåverkan om 0,53 milligram per liter utandningsluft. Åtal väcktes för grovt rattfylleri pga. den höga alkoholkoncentrationen. Tingsrätten fann åtalet styrkt och uttalade: "En mopedbils allmänna trafikfarlighetsgrad är högre än för en moped. Den omständigheten och förhållandet att PF framfört fordonet med en passagerare leder till att gärningen bör bedömas som grovt rattfylleri." Påföljden bestämdes till villkorlig dom med samhällstjänst 50 timmar med alternativstraff fängelse 1 månad.

Sundsvalls tingsrätt, B 197-18

En ungdom körde mopedbil under alkoholpåverkan om 0,50 milligram per liter utandningsluft. Åtal väcktes för grovt rattfylleri enbart pga. den höga alkoholkoncentrationen. Tingsrätten biföll åtalet utan närmare motivering och bestämde påföljden till 20 timmars ungdomstjänst.

Uppsala tingsrätt, B2353-18

CM körde mopedbil under alkoholpåverkan om 0,62 milligram per liter utandningsluft. Åtal väcktes för rattfylleri av normalgraden. Tingsrätten uttalade, trots åtalets utformning, att brottet var att bedöma som brott av normalgraden då fordonet var en mopedbil trots den höga alkoholkoncentrationen.

Utöver dessa ärenden har ett tiotal ärenden identifierats i vilka åtal inte väckts för grovt rattfylleri trots att promillehalten varit över 1,0 eller motsvarande.

## Behov av vägledande avgöranden


Antalet nyregistrerade mopedbilar ökar. Därmed kan också antalet rattfylleribrott antas stiga. Regeringen uttalade i och för sig i samband med ändringarna i lag om vägtrafikdefinitioner att mopedbilarna trots sin högre massa inte skulle få några betydande negativa konsekvenser för trafiksäkerheten. Jag anser att då mopedbilar har en betydligt högre rörelseenergi än vanliga mopeder klass I är de potentiellt betydligt farligare för andra helt oskyddade trafikanter. Tidigare uttalanden att riskerna främst avser mopedföraren själv har enligt min uppfattning inte bäring på fordonstypen.

Mot bakgrund av de likheter som finns mellan mopedbilar och andra fordon, främst vissa personbilar, finns det enligt min uppfattning ingen anledning att göra någon generell skillnad vad gäller rubricering av rattfylleribrott. Likheterna är särskilt slående i de fall samma fordon finns både som mopedbil och som motorcykelregistrerad fyrhjulning.

Högsta domstolen uttalade i NJA 2012 s.191 att tidigare praxis och förarbetsuttalanden tog sikte på en annan fordonstyp än den i det målet aktuella. Samma situation har således åter uppstått men nu avseende mopedbilar.

Jag kan konstatera att frågeställningen är ny vid Utvecklingscentrum Malmö. Något behov av vägledning har inte påtalats från operativa åklagare. Den begränsade praxis som finns på området är inte enhetlig och tycks bero mycket på de val åklagare gjort i samband med åtal väckts. Jag anser att det föreligger ett behov av vägledande uttalanden från Högsta domstolen.

Sammanfattningsvis anser jag att prövningstillstånd bör tillstyrkas och ändringsyrkandet bestridas. Jag anser att målet är lämpligt för en prövning av Högsta domstolen.



Mats Svensson  
Överåklagare



Johan Bülow  
Kammaråklagare