

Mål nr: B 6259-21

Hovrätten för Västra Sverige
genom Värmlands Tingsrätt

Box 108
651 05 KARLSTAD

Även per e-post
varmlands.tingsratt@dom.se

VÄRMLANDS TINGSRÄTT

INKOM: 2022-02-10

MÅLNR: B 6259-21

AKTBIL: 13

INKOM: 2022-02-10

MÅLNR: B 6259-21

AKTBIL: 13

HOVRÄTTEN FÖR

VÄSTRA SVERIGE

Box 135

INKOM: 2022-02-21

MÅLNR: B 1801-22

AKTBIL: 1

Stockholm 2022-02-09

Överklagande av Värmlands tingsrätts dom 2022-01-21 i mål B6259-21 gällande brott mot trafikförordningen 2 kap 2 § och 14 kap 3 § 1 p a trafikförordningen (1998:1276).

Jag får som tilltalad i rubricerade mål framställa följande:

YRKANDEN

1. Jag yrkar att hovrätten beviljar prövningstillstånd och därefter
2. Undanröja tingsrättens dom om brott mot trafikförordningen
3. Att jag frikänns från de anklagelser som riktats mot mig.

SKÄL FÖR PRÖVNINGSTILLSTÅND

1. Det finns, som jag kommer närmare att utveckla nedan, skäl att betvivla riktigheten av den dom som tingsrätten fattat.
2. Det går inte heller att bedöma om tingsrättens avgörande är rätt, eftersom skälen för att tingsrätten åsidosatt Vägtrafikförordningen, delar av förhören samt samtliga inlämnade handlingar utelämnats.
3. Det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att hovrätten beviljar prövningstillstånd. Rättspraxis i fråga om att passera stopplinjen alternativt ljussignalen är ytterst sparsam och det aktuella ärendet gäller omständigheter som inte tidigare är prövade av hovrätt eller Högsta domstolen.
4. Slutligen föreligger det synnerliga skäl att bevilja prövningstillstånd då tingsrätten, som jag kommer att utveckla närmare nedan, gjort sig skyldig till rättegångsfel vid sitt avgörande av den misstänkta gärningen.

GRUNDER

Tingsrätten har åsidosatt Vägtrafikförordningen.

I Vägmärkesförordningen (2007:90) 3 kap 6 § står det "Fordon får inte passera stopplinjen eller, om sådan saknas, signalen i annat fall än då det hunnit så långt fram när signalbilden växlar från grön till gul att det inte kan stannas utan fara."

Trots att det är **stopplinjen** som markerar vad fordonet inte får passera när signalen växlar ljus, så anger både polisen i vittnesförhöret och även domslutet att det istället är **signalen** som ska vara mätpunkten.

Stopplinje och signal är placerade på helt olika positioner i denna korsning. Eftersom tingsrätten menar att polisens observationer, som refererar till signalen, är tillförlitliga åsidosätter de Vägtrafikförordningen. Tingsrätten väljer dessutom att bortse från det underlag jag lämnat i bild 3 som återger Vägtrafikförordningen 2007:90 3 kap 6§.

Tingsrätten har felaktigt återgett och ändrat de förhör och den bevisning som hållits i domstolen.

Jag förklarade i förhöret exakt hur trafikljusen är placerade i korsningen i förhållande till varandra och även i förhållande till stopplinjen. Se bilderna 4, 5 och 8.

Bild 4 är ett flygfoto från Lantmäteriverket. Den är tagen sommartid och man ser hur stopplinjen blivit sliten. Här ses de båda trafikljusen på bägge sidor om vägbanan. Framför dem finns både en gång- och cykelbana innan stopplinjen som är 2,7 meter från det vänstra trafikljuset och 7 meter från det högra trafikljuset.

Bild 5 visar trafikljusen och det som är kvar av stopplinjen kan skönjas i underkant av bilden.

Bild 8 tagen från sidan av vägen, visar stopplinjen i förhållande till det högra trafikljuset. Om det var den här signalen som polismännen tittade på står den 7 meter bortom stopplinjen.

Bild 3 visar citat från Vägmärkesförordningen vilket tingsrätten helt bortser ifrån.

Bild 2 visar citat från polisens avrapporteringspm. Polismannen uppgav i vittnesförhöret att han inte visste om det fanns någon stopplinje på platsen. Hans bedömning i förhöret var att fordonet befann sig "ett par meter" framför trafiksignalen när det slog om till rött. I domen återges istället att polisen skulle ha sagt "flera meter fram till signalen". Tingsrätten har ändrat i polisens redogörelse både från avrapporteringspm och även från vittnesförhöret.

Bild 6 är tagen 20 meter från den vänstra ljussignalen. Den visar att på det avståndet är det nästan omöjligt att avgöra var stopplinjen finns.

Bild 7 är tagen 20 meter från vänstra signalen. Den är tagen från sidan av vägbanan på en högre höjd än om man sitter i en bil i rörelse fram mot korsningen. Den visar hur svårt det är

att bakifrån avgöra om ett fordon har passerat stopplinjen, den vänstra signalen eller båda signalerna.

Tingsrätten återger i domen att polisen befann sig "ett tjugotal meter" bakom den sista av tre bilar. Det är inte korrekt återgivet. Polismannen uppgav i förhöret: - "vi pratar om 20 meter, inte längre än så". Domen har tillrättalagt vittnesförhöret till min nackdel genom att ändra polisens redogörelse i vittnesförhöret.

I förhöret av mig försökte jag förklara hur jag haft uppsikt även bakåt när jag närmade mig korsningen. Jag har inte iakttagit någon bil som skulle ha legat endast 20 meter bakom. Tingsrätten spekulerar i domen att det inte går att se bakomvarande bil om man "...huvudsakligen koncentrerade sig på de framförvarande fordonen."

Tingsrätten bortser helt från bildbevisen och återger istället polismannens iakttagelse att signalen växlat ljusbild.

Genom att felaktigt återge och även ändra i avgivna förhör, bortse från framlagda underlag som jag förevisat och även framföra spekulativa slutsatser har tingsrätten gjort sig skyldig till rättegångsfel.

Det är domstolens sak att pröva om avgivna vittnesmål kan anses sannolika

Domen återger att jag varit skeptisk till hur vittnet haft möjlighet att observera min körning. Jag har inte i förhöret ifrågasatt polisens observation. Däremot har jag försökt visa hur svårt det är att avgöra från långt håll om ett fordon passerat stopplinjen eller inte.

Jag närmade mig korsningen utan att sänka farten. De två bilarna framför mig stod inte heller still för rött ljus utan körde genom korsningen på grönt ljus.

Jag har försökt visa att polisbilen inte befann sig så nära som 20 meter bakom min bil. Det första som talar mot det är att jag innan jag körde ut på Presterudsvägen 200 meter tidigare inte observerat några bilar till höger. Om det hade kommit någon bil hade jag väntat in den. Se bild 1 som visar färdvägen.

I en hastighet av 45 km/h färdas bilen med 12,5 m/s. Säkerhetsavståndet i den hastigheten är längre än 20 meter. En normal reaktionstid är cirka en sekund. Polismannen uppger att han inte sett mig bromsa genom kurvan, vilket stämmer, inbromsningen skedde först efter att korsningen passerats. Att polisbilen skulle ligga endast 20 meter bakom mig när vi närmar oss en korsning med trafiksignal är inte sannolikt. Polisbilen har inte legat mindre än två sekunder bakom mig. Uppgiften är uppenbart oriktig.

Det tredje som talar emot det är att jag inte observerade någon bil i backspeglarna när jag närmade mig korsningen. Uppsikten bakåt är viktig före en korsning om en gående eller cyklist skulle korsa vägen, eller om man skulle behöva bromsa när ljuset växlar.

Det fjärde som talar för att polisbilen låg långt bakom är att de inte kom ifatt mig förrän 350 meter senare (se bild 1 och 11) strax före rondellen.

Att de låg långt bakom kan också förklara att de inte använt någon teknisk utrustning. Är avståndet för långt är det inte meningsfullt att starta videon även om polisen tror att tre bilar ska köra mot gult ljus eller kanske även rött ljus.

Från ett långt avstånd är det omöjligt att bakifrån avgöra var ett fordon befinner sig när signalen växlar. Än mindre att bedöma om det hade passerat stopplinjen eller inte. På två sekunder har bilen passerat hela korsningen med god marginal och svängt till vänster in på Västra Ringvägen.

Otillräckligt vittnesförhör med polismannen över telefon

Polismannen uppgav att han var förhindrad att infinna sig i tingsrätten på grund av vård av barn. Vittnesmålet avgavs därför per telefon utan möjlighet för polismannen att kunna ta del av det bildmaterial jag skickat till tingsrätten.

Polismannen kunde vid förhöret svårligen redogöra för omständigheterna på platsen. Polismannen anger att det finns en ljussignalanordning på platsen. Det finns två. På den högra sidan står stolpen 7 meter efter stopplinjen och på den vänstra sidan står stolpen 2,7 meter efter stopplinjen. Det var också i förhöret oklart om bägge polismännen tittat på samma ljussignal när ljuset växlade.

Polismannen uppgav att han inte visste om det fanns någon stopplinje på platsen. Han redogjorde istället för att det **alltid** är ljussignalen som gäller. En erfaren polis, som på heltid sedan 10 år tillbaka har vägtrafikövervakning som uppgift, känner inte bättre till regelverket.

På direkta frågor från åklagaren och mig uppgav han ordagrant följande:

- Vilken hastighet höll polisbilen? – "Det kan jag inte svara på."
- Körde ni snabbare än hastighetsbegränsningen? – "Ingen aning."
- Finns det något annat trafikljus till höger? – "Det vågar jag inte svara på."
- Hur långt var den misstänkte från trafikljuset när det slog om till gult? – "Det vet jag inte heller."
- Stannade polisbilen i korsningen innan ni körde vidare efter mig? – "Det vet jag inte."
- Hur många bilar hann köra ut framför er, från höger respektive vänster, på västra Ringvägen när ni följde efter mig? – "Det vet jag inte."
- Använde ni blåljus när ni passerade korsningen? – "Det kommer jag inte ihåg."
- Varför använde ni inte den tekniska utrustningen som finns i bilen? – "Vi har ingen skyldighet att använda den. Videon var inte ens igång."

Polisens redogörelse är osammanhängande och brister i detaljkännedom. Polisen hade i vittnesförhöret inte möjlighet att ta del av det bildmaterial som skickats in. Trots alla

möjligheter till teknisk bevisning finns ingen sådan att tillgå. Det material jag visat pekar på svårigheterna att göra en sannolik bedömning utifrån de uppgifter som lämnats.

Jag anser att åklagaren inte har kunnat bevisa att jag skulle ha kört mot rött ljus. Han har inte genom polisens observationer styrkt att jag med oaktsamhet eller uppsåt begått gärningen jag anklagas för.

Tingsrätten har genom det otillräckliga vittnesmålet av polismannen värderat åklagarens bevisning felaktigt och förutsättningarna att göra en sannolik bedömning har saknats.

Domen är fattad på felaktiga grunder

I Vägmärkesförordningen (2007:90) 3 kap 6 § står det "Fordon får inte passera stopplinjen eller, om sådan saknas, signalen i annat fall än då det hunnit så långt fram när signalbilden växlar från grön till gul att det inte kan stannas utan fara."

Trots att det är **stopplinjen** som markerar vad fordonet inte får passera när signalen växlar ljus, så anger både polisen i vittnesförhöret och nu även tingsrätten att det istället är signalen som ska vara mätpunkten.

Faktiska omständigheter

Om polismannens observation från långt håll rakt bakifrån skulle anses sannolik, så har mitt fordon ändå passerat över stopplinjen när ljusbilden växlar eftersom vittnet gjort iakttagelsen och mätt mot signalen längre fram och inte mot stopplinjen.

RÄTTEGÅNGSFEL

Domstolen ska se till att ärendet blir så utrett som dess beskaffenhet kräver. Åklagaren ska ange skäl och bevis det för det brott ärendet gäller. Åklagaren har inte tillämpat rättegångsbalkens regler i fråga om bevisning enligt 35 och 36 kap.

Av detta följer att rätten, efter samvetsgrann prövning av allt som förekommit, ska avgöra vad i målet som är bevisat.

Vidare ska domstolens beslut grundas på det som handlingarna innehåller och det som i övrigt har förekommit i ärendet.

Det kan mot ovanstående bakgrund konstateras att:

- Tingsrätten underlåtit att avgöra vad som i målet är bevisat.
- Domstolens dom inte grundats på det som handlingarna innehåller och det som i övrigt har förekommit i ärendet.
- Skälen för tingsrättens beslut att underlåta att pröva vad som i målet är framlagt ej framgår.

Således har tingsrätten gjort sig skyldig till rättegångsfel.

BEVISNING

Som bevisning åberopar jag de bägge förhören med mig och polismannen, de bilder jag har lämnat in till tingsrätten, polisens avrapporteringspm samt tingsrättens dom. Jag åberopar inte någon ytterligare skriftlig eller muntlig bevisning i hovrätten utöver denna överklagan samt materialet ovan. Avgörandet borde kunna ske på redan befintligt material.



Bengt Lindström