



BLENDOW

LEXNOVA

LEXNOVA NYHETER

Hovrätten i vägledande dom: Inte sabotage när klimatdemonstranter blockerade E4:an

Publicerad

12 APR 2024

Svea hovrätt sätter ner foten genom elva sidor domskäl och vägleder tingsrätterna med rättsliga principer i fråga om klimatdemonstrationer och åtal för sabotage. För att fälla demonstranter för sabotage bör gärningen vara jämförbar med allvarliga angrepp mot centrala samhällsfunktioner. Störningen bör vara mycket betydande. Därför friar hovrätten för sabotage.

Händelsen inträffade i augusti 2022 på E4:an i norra Stockholm. För att uppmärksamma den pågående klimatkrisen gick ett flertal personer ut på vägbanan i rusningstrafik och satte sig ner för att demonstrera med budskapet "Återställ våtmarker".

Konsekvensen blev en trafikstockning i södergående riktning där ingen trafik kom fram - och en så kallad "tittkö" på andra sidan mitträcket, i norrgående riktning. När polis kom till platsen reste sig en person och sprang från platsen, men övriga tolv satt kvar och vägrade flytta på sig trots befallning från polis.

Vid samma tidpunkt försökte en ambulans under uttryckning ta sig förbi köbildningen och vidare mot avfarten mot Karolinska sjukhuset, några hundra meter söder om platsen för klimataktivisternas avspärning. Aktivisterna gjorde då utrymme för ambulansen att passera, men flera personer återvände sedan till sina platser på vägbanan. Två av aktivisterna hade dessutom limmat fast sig vid vägbanan och kunde avlägsnas först efter att polis använt kemiska lösningsmedel. När den sista aktivisten avlägsnades hade trafikstockningen pågått i nästan en timme - och när kön var som längst sträckte den sig från Haga Norra till Kista.

På grund av det inträffade åtalades demonstranterna för brotten sabotage och ohörsamhet mot ordningsmakten. De tilltalade tillbakavisade åtalet och argumenterade för att de har agerat inom ramen för sin demonstrationsfrihet och att deras handlande inte kan anses allvarligt ha stört den allmänna

samfärdseln samt att de har handlat i nöd med hänvisning till den pågående klimatkrisen.

Solna tingsrätt dömde de tilltalade för både sabotage och ohörsamhet mot ordningsmakten. I 13 kap. 4 § brottsbalken finns bestämmelsen om sabotage där det i andra meningen sägs att den som ”allvarligt stör eller hindrar den allmänna samfärdseln...” ...döms för sabotage.

Trafik på allmänna vägar ingår i begreppet ”den allmänna samfärdseln”. Frågan var om agerandet har medfört ”störningar och hinder av allvarligt slag” så som krävs för ansvar för sabotage. Det finns här ingen vägledning i motiv eller förarbeten, men Solna tingsrätt ansåg att förutsättningarna var uppfyllda. Blockaden hade skett i rusningstid och orsakat långa trafikköer som försenat ett mycket stort antal trafikanter. Även om någon exakt kostnad inte gjorts gällande ansågs det också uppenbart att aktivisternas agerande har gett upphov till en betydande samhällskostnad.

Straffvärdet motsvarade med hänsyn till detta fyra månaders fängelse, men fängelse valdes inte som påföljd i något av fallen. Nio av aktivisterna dömdes i stället till villkorlig dom medan tre dömdes till skyddstillsyn.

Svea hovrätts domskäl är på cirka elva sidor och är uppenbarligen tänkta som vägledning för landets tingsrätter i en fråga där bestämmelsen om sabotage tycks ha tillämpats alltför lättvindigt och där det saknas praxis. Hovrätten konstaterar först att förarbetena till bestämmelsen om sabotage arbetades fram under 1940-talet och regeln infördes 1948 i den då gällande strafflagen och överfördes sedan oförändrad i sak till brottsbalken. Därefter har endast redaktionella ändringar gjorts. Det har alltså inte genomförts några ändringar av bestämmelsen som förändrar hur den ska användas eller tolkas. I målet aktualiseras främst andra meningen och begreppen allvarligt stör eller hindrar och allmänna samfärdseln.

Såvitt hovrätten har kunnat utröna saknas det uttalanden i förarbeten och rättspraxis som ger direkt ledning gällande hur rekvisitet allvarligt stör eller hindrar ska tolkas. I begreppet allmänna samfärdseln ingår trafiken på vägar, järnvägar och spårvägar, vid busslinjer och hamnanläggningar, reguljär båt- och flygtrafik m.m. Det fordras inte att trafiken drivs av stat eller kommun, men däremot krävs att trafiken tjänar den allmänna samfärdseln. (Se kommentaren till 13 kap. 4 § brottsbalken, JUNO, Version 23).

Frånsett några avgöranden från senare år som hovrätten återkommer till i det följande finns inte i tidigare praxis, såvitt hovrätten har kunnat utröna, några avgöranden som handlar om vägblockader. Däremot uttalas i kommentaren till bestämmelsen om sabotage att om någon fäller ett träd över en järnvägslinje är en järnvägs drift hindrad eller störd även om inget annat inträffar än att tåget stannar tills trädet avlägsnats (se ovan nämnda kommentar).

Det finns inte några avgöranden från Högsta domstolen om sabotage i någon liknande situation som den nu aktuella. Högsta domstolen har dock vid ett par tillfällen beslutat att inte bevilja prövningstillstånd i liknande mål, se t.ex. beslut i mål B 8397-22 efter inhämtande av svarsskrivelse från riksåklagaren. Däremot har frågan på senare år prövats av olika tingsrätter och hovrätter vid ett flertal tillfällen. Det finns även flera pågående mål i denna hovrätt om samma sak.

Svea hovrätt hänvisar till flera tingsrätts- och hovrättsavgöranden där man både fällt och friat för sabotage.

Hovrätten noterar vidare att det inte framstår som klart att det varit lagstiftarens avsikt med bestämmelsen om sabotage att kriminalisera gärningar av ifrågavarande slag. ”Det förhållandet att åklagare först på senare år åtalat för sabotage för gärningar som begåtts i samband med klimataktioner talar också för att så inte varit fallet” skriver domstolen.

Hovrätten framhåller att ett antal förhållanden talar för att lagstiftaren avsett att som sabotage straffbelägga enbart störningar av viss större dignitet. I det avseendet kan särskilt nämnas att bestämmelsen placerats i kapitlet om allmänfarliga brott, näst efter bestämmelsen om mordbrand, och brottets stränga straffskala.

I samma riktning talar också vad som i övrigt är straffbelagt som sabotage och bestämmelsens konstruktion. Av bestämmelsens första mening följer ansvar för sabotage den som förstör eller skadar egendom av avsevärd betydelse för rikets försvar, folkförsörjningen och liknande funktioner, eller allvarligt stör eller hindrar användningen av sådan egendom. Vad som däri straffbeläggs är alltså allvarliga angrepp mot centrala samhällsfunktioner.

Hovrätten skriver: "För att ansvar för sabotage ska kunna komma i fråga för en gärning enligt bestämmelsens andra mening, såsom störning av den allmänna samfärdseln, bör det därmed vara nödvändigt att gärningen är i vart fall någorlunda jämförbar med sådana allvarliga angrepp mot centrala samhällsfunktioner som avses i den första meningen. För att en sådan tolkning ska vara möjlig krävs att allvarlighetsrekvisitet ges den innebörden att störningens inverkan bör vara mycket betydande. Det måste särskilt gälla när angreppet, som i förevarande fall, inte innefattar något skadegörande moment".

Med beaktande av det krav på förutsebarhet som följer av legalitetsprincipen är det vidare, menar hovrätten, av vikt att principer för tillämpningen av allvarlighetsrekvisitet kan ställas upp. Detta är särskilt viktigt i ett fall som detta då, som angetts ovan, lagstiftarens avsikt med att kriminalisera en sabotagegärning i förhållande till nu aktuella situation framstår som oklar.

Allvarlighetsbedömningen har varierat i underrättspraxis på området trots att de tilltalades agerande, och de effekter detta fått, varit förhållandevis lika. Dessa avgöranden ger inte heller någon entydig bild av vilken närmare vikt som läggs vid respektive omständighet i allvarlighetsbedömningen. I avgörandena har dock vissa omständigheter återkommande beaktats, vilka hovrätten kommenterar i det följande.

Hovrätten ansluter sig här till att det i allvarlighetsbedömningen bör beaktas bland annat hur betydelsefull aktuell trafikled är för den allmänna samfärdseln, omfattningen av blockaden såvitt avser antal körriktningar och körfält samt tidsaspekten, det vill säga hur lång tid blockaden ägt rum och vilken påverkan den medfört i trafikhänseende. Såvitt gäller tidsaspekten ska i sammanhanget särskilt framhållas att det, utifrån hittillsvarande praxis, framstår som oklart vad som ansetts som tillräcklig tid för att den omständigheten ska tala för att störningen varit allvarlig - tio, tjugo eller fyrtio minuter eller väsentligt längre än så?

Att i allvarlighetsbedömningen beakta att det förelegat en mer eller mindre stor risk för att t.ex. utryckningsfordon ska påverkas av en vägblockad kan ifrågasättas eftersom bestämmelsen inte är utformad som ett farebrott (se och jfr SOU 1944:69 s. 367). Det kan även diskuteras om man i någon större utsträckning bör beakta det förhållandet att något eller några utryckningsfordon faktiskt påverkats (jfr bestämmelsen om sabotage mot blåljusverksamhet i 13 kap. 5 c § brottsbalken). Bestämmelsens tillämplighet skulle i sådana fall i viss utsträckning bli beroende av tillfälligheter och dess tillämpningsområde vara svårt att förutse.

Att i bedömningen också ta viss hänsyn till vilka så kallade samhällsekonomiska störningskostnader en blockad medfört kan däremot ha skäl för sig. Hovrätten anser dock att den av åklagaren presenterade utredningen inte leder till att några säkra slutsatser överhuvudtaget kan dras om vilka övergripande samhällskostnader som aktionen medförde.

Enligt hovrättens mening kan visserligen en tillämpning av bestämmelserna om sabotage eller ohörsamhet mot ordningsmakten inte anses strida mot regeringsformens eller Europakonventionens reglering som de tilltalade hävdar. Bestämmelserna står nämligen som regel inte i direkt konflikt med varandra. Det hindrar emellertid inte att demonstrationsfriheten kan behöva tillmätas betydelse vid tolkningen och tillämpningen av aktuella straffbud.

Bedömningen blir därmed följande: De tilltalade har blockerat en trafikled som är viktig för den allmänna samfärdseln. Blockaden har omfattat trafikledens samtliga fyra körfält i den ena körriktningen under cirka 20 minuter och två av dessa under ytterligare cirka 30 minuter. Även om agerandet självklart medfört en olägenhet för framför allt biltrafikanterna kan inte enbart den omständigheten att blockaden medfört ett stopp på en viktig trafikled under en förhållandevis begränsad tidsperiod, som det nu varit frågan om, vara tillräcklig för att störningen ska anses ha varit mycket betydande. Det är inte heller utrett vilka övergripande samhällsekonomiska störningskostnader som agerandet har medfört.

Med beaktande av den restriktiva tolkning av bestämmelsen som hovrätten har att göra med anledning av dels att det är fråga om tolkning av en straffbestämmelse, dels att de tilltalades agerande skett under utövande av deras demonstrationsfrihet, anser hovrätten sammantaget att det inte varit fråga om en allvarlig störning av den allmänna samfärdseln.

Samtliga tilltalade ska därför frikännas från åtalet för sabotage och tingsrättens dom ska därmed ändras i dessa delar.

De elva som överklagat döms dock för ohörsamhet mot ordningsmakten till dagsböter.

Två nämndemän är skiljaktiga och vill fälla demonstranterna för sabotage.

Mikael Kindbom

Instans: Hovrätterna

Rättsområden: [Europakonventionen](#), [Brott mot samhället](#), [Tryck- och yttrandefrihet](#), [Ordning och säkerhet](#), [Påföljd](#)

LEXNOVA NYHETER

Juridisk nyhetsbevakning och rättsdatabas

Blendow Lexnova är Sveriges mest omfattande juridiska nyhetstjänst. Vår bevakning innefattar rättsfall, lagstiftning och förarbeten inom samtliga rättsområden. Genom skraddarsydda bevakningsprofiler säkerställer du kontinuerlig uppdatering av rätt information och slipper nyhetsflöden som inte berör dig.

Läs mer på lexnova.se/nyheter