



SKARABORGS
TINGSRÄTT
Målenhet 2

DOM
2021-05-18
meddelad i
Skövde

Mål nr: B 665-21

PARTER (Antal tilltalade: 1)

Tilltalad

Jim DENNIS Björk, 19940804-0831
Fastlagsgatan 15 Lgh 1501
415 12 Göteborg

Offentlig försvarare:

Advokat Bertil Westlund
Advokatfirman Westlund
Göteborgsvägen 14
441 32 Alingsås

Åklagare

Kammaråklagare Mathias Johansson
Åklagarmyndigheten
Åklagarkammaren i Skövde
Box 157
541 24 Skövde

DOMSLUT

Brott som den tilltalade döms för

1. Falskt larm, grovt brott, 16 kap 15 § 2 st brottsbalken
2019-05-20
2. Hastighetsöverträdelse, 3 kap 17 § 4 st och 14 kap 3 § 1 p b trafikförordningen
(1998:1276) i sin lydelse före 1 december 2020
2020-06-24

Påföljd m.m.

Villkorlig dom med samhällstjänst 160 timmar. Om fängelse i stället hade valts som påföljd skulle fängelse 6 månader ha dömts ut.

Frivårdskontor

Frivården Göteborg

Brottsofferfond

Den tilltalade åläggs att betala en avgift på 800 kr enligt lagen (1994:419) om brottsofferfond.

Ersättning

1. Bertil Westlund får ersättning av staten med 69 361 kr. Av beloppet avser 46 312 kr arbete, 8 257 kr tidsspillan, 920 kr utlägg och 13 872 kr mervärdesskatt.

Om domstolens behandling av personuppgifter, se www.domstol.se/personuppgifter. Kontakta oss för information på annat sätt.

Besöksadress

Eric Ugglas plats 2

Telefon

0500-49 92 72

Öppettider

måndag - fredag

08:30-16:00

Postadress

Box 174

541 24 Skövde

E-post

skaraborgs.tingsratt@dom.se

Webbplats

<https://www.domstol.se/skaraborgs-tingsratt/>

2. Staten ska stå för kostnaden för försvararen.
-

Målenhet 2

BAKGRUND

Måndagen den 20 maj 2019 kl. 12.55 inkom ett larm till polisens larmcentral. Anmälaren, som var Dennis Björk, uppgav då att han framförde en lastbil med släp på E20 i höjd med Vårgårda och att lastbilen inte gick att stanna eftersom motorn hade hängit sig. Dennis Björk uppgav vidare att lastbilen höll en hastighet om 50 km/h och att han på olika sätt hade försökt att få stopp på fordonet utan att lyckas. Med anledning av detta inleddes en omfattande polis- och räddningsinsats för att få stopp på lastbilen samt för att tillse att inga människor eller egendom kom till skada. Färden pågick i ungefär en och en halv timme utmed E20 och avslutades i höjd med Lundsbrunn kl. 14.24, där lastbilen med polisens hjälp dirigerades ut på en åker. Inga personskador eller materiella skador uppstod i samband med avåkningen.

YRKANDEN M.M.

Åklagaren har yrkat att Dennis Björk ska dömas för falskt larm, grovt brott (16 kap. 15 § andra stycket brottsbalken) och hastighetsöverträdelse (3 kap. 17 § fjärde stycket och 14 kap. 3 § 1 p b trafikförordningen i sin lydelse före 1 december 2020) i enlighet med följande gärningsbeskrivningar.

Åtalspunkt 1 (falskt larm, grovt brott)

Dennis Björk har ringt polisens larmcentral och meddelat att hans fordonsekipage, lastbil med släp, hade förlorat möjligheten att bromsa och att han inte kunde sänka hastigheten på fordonet. Hans uppgifter om att lastbilen saknade bromsförmåga visade sig senare vara felaktiga. De oriktiga uppgifterna om att lastbilen saknade bromsförmåga, och att det därmed också fanns fara för människors liv eller hälsa, orsakade stora störningar i trafiken på Europaväg 20 med tillhörande påfartsvägar samt omfattande anspråkstagande av bland annat polisresurser, ambulanspersonal och räddningstjänst, vilket var onödiga säkerhetsåtgärder. Det hände den 20 maj 2019 på väg E20, mellan Alingsås och Lundsbrunn, Västra Götalands län.

Målenhet 2

Brottet bör bedömas som grovt eftersom det falska larmet medförde betydande skadeverkningar både för det allmänna och för enskilda personer. Detta då insatsen innebar avsevärda kostnader samt avbrott i den allmänna samfärdseln.

Dennis Björk begick gärningen med uppsåt.

Åtalspunkt 2 (hastighetsöverträdelse)

Dennis Björk har kört personbil med en hastighet av 132 km/tim trots att högsta tillåtna hastigheten var 80 km/tim. Det hände den 24 juni 2020 på Marieholmsleden, Göteborg, Göteborgs stad.

Dennis Björk begick gärningen med uppsåt eller av oaktsamhet.

Dennis Björk har förnekat ansvar för falskt larm, grovt brott. Han har vidgått att han har ringt till polisens larmcentral och uppgett att hans fordonsekipage förlorat möjligheten att bromsa men gjort gällande att uppgifterna han lämnat inte varit felaktiga, eller att han i vart fall inte haft uppsåt till att uppgifterna varit felaktiga. Han har inte heller haft uppsåt till de omfattande säkerhetsåtgärder som vidtogs. Han har under alla förhållanden gjort gällande att brottet inte ska bedömas som grovt utan som brott av normalgraden. Han har erkänt ansvar för hastighetsöverträdelse.

UTREDNINGEN

Åtalspunkt 1 (falskt larm, grovt brott)

Åklagaren har åberopat följande skriftliga utredning.

- Händelserapport
- Fotografier från händelsen
- Fotografier och PM avseende aktuell färdväg
- PM om provkörning av lastbil och släp

Målenhet 2

- Polisens undersökningsrapport
- Scantias testrapport och besiktningsrapport
- Färdskrivardata
- Driftkoder
- Fordonshistorik
- Haverihistorik
- Ärendehistorik beträffande Dennis Björk
- PM om personalresurser
- Kostnadskalkyler, personalresurser och händelserapporter

Tingsrätten har även tagit del av en uppspelning av delar av Dennis Björks larmsamtal till polisens larmcentral, videofilm av provkörning av lastbil och släp från den 13 juni 2019 samt videofilmer från polispatrull och polishelikopter från den 20 maj 2019.

På åklagarens begäran har förhör hållits med vittnena Mikael Jonsson, Jesper Johansson, Jackie Junetoft, Emma Ramberg, Peder Karlsson, Henrik Berg och Arvid Mörk.

Försvaren har sakframställningsvis hänfört sig till delar av Scantias fordonsundersökning samt fakturaunderlag från Mjetab AB som finns i förundersökningsprotokollet.

Dennis Björk har hörts över åtalet.

På Dennis Björks begäran har förhör hållits med vittnet Kent Nilsson.

Åtalspunkt 2 (hastighetsöverträdelse)

Åklagaren har som skriftlig bevisning åberopat PM, platsprotokoll, kontrollrapport samt Trafikverkets föreskrifter.

Dennis Björk har hörts över åtalet.

Målenhet 2

DOMSKÄL

När det gäller åtalet för grovt falskt larm redovisar tingsrätten inledningsvis vad som har framkommit genom åklagarens skriftliga och muntliga bevisning. Tingsrätten redovisar sen en sammanfattning av Dennis Björks berättelse och den muntliga bevisningen som han har åberopat. Därefter redogör tingsrätten för sina bedömningar av den framlagda bevisningen samt av frågan om Dennis Björk ska dömas för falskt larm och i så fall hur brottet ska rubriceras. Vidare redogör tingsrätten även för sin bedömning vad gäller åtalet för hastighetsöverträdelse.

Händelseförloppet

Dennis Björk arbetade vid det aktuella tillfället som lastbilschaufför på företaget Mjetab AB. Den ifrågasatt händelsen ägde rum när han färdades med sin lastbil med trailer på E20 mellan Alingsås och Lundsbrunn, en sträcka på ca 95 km. Under larmsamtalet till polisens larmcentral uppgav Dennis Björk att växeln på lastbilen hade låst sig på sexans växel samt att han hade försökt att använda bromsarna och vrida av tändningen på bilen men att ingenting hände.

Några minuter in i larmsamtalet kopplades Jackie Junetoft, sakkunnig tekniker på Scania, in för att hjälpa till att hitta en lösning på problemet. Under larmsamtalet diskuterades olika lösningar för att få stopp på lastbilen. Bland annat diskuterades möjligheten att använda en TMA-bil eller att punktera däcken på lastbilen. Det konstaterades dock att det säkraste sättet att få stopp på lastbilen var att köra av vägen med den. Med anledning av detta började polisen att leta efter en lämplig avåkningsplats för lastbilen. Polisens fokus var att hitta en avåkningsplats innan Laxå eftersom det fanns en rondell där som lastbilen inte skulle kunna åka igenom i 50 km/h. Polisen lämnade först ett förslag på en avåkningsplats söder om Skara i höjd med Simmatorp. Denna plats ansågs dock inte vara lämplig, varför polisen fick leta efter en ny plats. Ett nytt förslag på lämplig avåkningsplats hittades strax söder om Lundsbrunn. När lastbilen närmade sig den aktuella platsen ställde polisen ut blinkfyrrar så att Dennis Björk tydligt skulle se vart han skulle åka av vägen. Avåkningen gick till på så sätt att lastbilen fick komma ut på motsatt körfält till en början och därefter svänga svagt till höger av vägen.

Målenhet 2

Nedan finns ett fotografi som är intaget i förundersökningsprotokollet. Fotografiet är taget från polishelikoptern och visar hur det såg ut på platsen där lastbilen körde av E20.

*Insatsen*

Av återopade fotografier och PM framgår att vägnätet i anslutning till E20 är komplext, med både större och mindre väganlutningar. Förutom de större anslutande riksvägarna (RV 42, 47 och 49) och länsvägarna (LV 181, 184, 187), finns ett mycket stort antal vägar som ansluter till E20. Nedan finns ett fotografi som är intaget i förundersökningsprotokollet. Fotografiet visar färdvägen samt antalet anslutande vägar till E20 under aktuell sträcka.



Målenhet 2

Enligt åberopat PM krävde en så kraftfull avstängning av E20 som gjordes i detta fall mycket stora resurser och det var fråga om en betydande operativ insats. Den skriftliga utredningen visar att följande resurser togs i anspråk för att hantera den aktuella händelsen. När det gäller Polisregion Väst krävde den akuta räddningsinsatsen, som pågick i ca en och en halv timme, 38 polisresurser bestående av 23 poliser i elva polisbilar, tolv RCL operatörer/befäl samt en polishelikopter från Säve med besättning på tre polismän. Efterarbetet, som också pågick i ca en och en halv timme, krävde åtta polisresurser bestående av två poliser i en polisbil och sex RCL-operatörer. Den polisiära kostnaden för insatsen för Polisregion Väst beräknades uppgå till 91 450 kr, exklusive utredningsresurser och fordonskostnader. Eftersom det var oklart hur lång färden på E20 skulle bli engagerades även Polisregion Mitt i insatsen. När det gäller Polisregion Mitt krävde den akuta räddningsinsatsen 19 polisresurser bestående av nio poliser i sex polisbilar och nio RCL-operatörer/befäl. Den polisiära kostnaden för insatsen för Polisregion Mitt beräknades uppgå till 5 985 kr.

Vid insatsen medverkade även Räddningstjänsten Västra Skaraborg med fem brandmän och en styrkeledare i tre räddningsfordon, Räddningstjänsten Mellersta Skaraborg med tre brandmän och en styrkeledare i två räddningsfordon samt ambulanssjukvården från Vara. Vidare medverkade även två sakkunniga tekniker från Scania Sverige AB samt Trafikverket, som bland annat gick ut med kontinuerliga trafikvarningar via Sveriges Radio. Förutom direkt medverkande aktörer fick även Länsstyrelsen och Kanalbolaget AB upprätta beredskap. Kanalbolaget AB bevakade broöppningen på riksväg 26 vid Sjötorp. Även Nationella operativa ledningen, Regionledningscentralen Bergslagen och Polisområdesledningen i Skaraborg involverades i insatsen.

Polispatrullerna arbetade efter en särskild taktik där man banade fri väg för lastbilen genom att fysiskt ställa polisbilarna vid anslutande vägar för att hindra trafiken. När lastbilen hade passerat platsen lämnade aktuell polisbil sin plats för att hinna före lastbilen fram till nästa anslutande väg där man återigen ställde upp och hindrade trafiken. Flertalet polisbilar arbetade sig således fram längs vägsträckan genom stafettliknande körning.

Målenhet 2

Polisen Henrik Berg har berättat att han och hans kollega arbetade enligt den ovan nämnda taktiken och att de först ställde sig vid RV 47 vid påfarten till E20 och blockerade trafiken från RV47. De stod där tills ekipaget och polisbilarna hade passerat. De åkte sedan vidare till nästa påfart och blockerade trafiken från Skara centrum och RV 49.

Polisen Emma Ramberg har berättat i huvudsak följande. Vid tillfället hade hon och hennes kollega i uppgift att köra framför lastbilen och varna med blåljus för att hålla fri väg. En annan patrull fick ligga bakom lastbilen för att ingen skulle försöka göra en omkörning av den. Andra kollegor fick stå vid påfartsleder och blockera vägen. E20 är deras mest trafikerade väg. Eftersom det var mycket fordon på vägen blev det en väldigt lång kö bakom dem. Det rörde sig om hundratals bilar. Det var lite trafik på vägen framför dem. Hennes förklaring till detta är att polispatrullerna lyckades hindra bilister från att ta sig ut på E20. Det var en exceptionell händelse. Alla som kunde släppa det de hade för händerna gjorde det. Hon hade aldrig sett så många polispatruller tidigare. Hon undrade var alla kom ifrån eftersom det stod poliser vid i princip varenda korsning och påfart. Hon kände en stolthet efteråt när de hade löst sitt uppdrag. När hon i efterhand fick höra att det som hade hänt inte stämde var det en otrolig besvikelse.

Polisinsatschefen Peder Karlsson har berättat i huvudsak följande. Det var en måndag i maj och det var mycket trafik på E20. Det var en exceptionell händelse. Alla polispatruller som kunde medverka vid tillfället fick i uppdrag att minimera trafiken på E20. Han och hans kollega åkte efter lastbilen och följde med norrut. Han hade kontakt med kollegorna och med RLC medan hans kollega började kommunicera med räddningstjänst och ambulans. Eftersom polisen gjorde ett bra jobb blev det låg trafikintensitet på E20. När lastbilen åkte av vägen var det mer eller mindre stopp direkt. Lastbilen stannade inte som de hade tänkt sig utan det var väldigt odramatiskt. De befarade det värsta och trodde att det skulle bli någon form av trafikolycka. Han gick fram och växlade några ord med chauffören. Chauffören verkade lugn och sansad. När de vände åter till Vara såg de hur långa köerna hade blivit. Skaraborgspolisen hade egentligen inte så mycket resurser som krävdes vid tillfället. De hade tur eftersom det

Målenhet 2

bland annat fanns områdespoliserna som arbetade på de olika orterna längs med E20. Minimibemanningen i västra Skaraborg är två bilar och i östra Skaraborg tre bilar.

Polisen Arvid Mörk har berättat i huvudsak följande. De fick i uppdrag att hitta en lämplig avåkningsplats för lastbilen där det inte fanns någon större nivåskillnad. Han skickade fotografier till föraren på en avåkningsplats strax söder om avfarten till Lundsbrunn. Föraren tyckte att platsen såg bra ut. De fick kontakt med en traktorförare som hjälpte till att hyvla av och jämna till diket. Sen satte de upp polisband och blinkfyrar. När lastbilen kom mötte han förarens blick. Han tyckte att föraren gav ett ganska lugnt intryck. Han visade föraren hur han skulle köra. Lastbilen gick av och det studsade till lite. Han såg att bromslyktorna på lastbilen tändes och den stannade ca 100 meter in på åkern. Han gick fram till föraren och pratade med honom. Föraren verkade ganska samlad. Han frågade föraren om det hade varit problem med lastbilen tidigare. Föraren svarade att han hade haft problem med tändningen och att lastbilen hade bärgats tidigare. Han uppfattade situationen som allvarlig eftersom de var tvungna att få lastbilen av E20. När de släppte på trafiken efter händelsen var det mycket trafik som låg bakom som hade blockerats.

Utlåtanden av sakkunniga och undersökningen av fordonsekipaget

Eftersom det var fråga om en modern lastbil med avancerad data kunde Scania göra en fjärrutläsning av ekipagets färdator och elektroniska styrenhet i samband med att ekipaget framfördes på E20. Det konstaterades då att samtliga system fungerade utan anmärkning.

Jackie Junetoft har berättat i huvudsak följande. Under larmsamtalet försökte han få föraren att använda parkeringsbromsen och bromspedalen. Chauffören påstod att ingenting hände. Han ansåg att det var märkligt, och i stor sett tekniskt omöjligt, att det inte gick att bromsa lastbilen eftersom bromsarna inte var elektriska utan pneumatiska. När man drar i parkeringsbromsen ska det höras ett ljud eftersom det evakueras luft och en fjäderkraft tar över på fjäderbromsen. Han borde ha hört ett sådant ljud i telefonen om chauffören hade dragit i bromsen men det gjorde han inte. Han hörde endast lastbilens fyrvägsblinkers. Eftersom chauffören sa att det inte gick att stänga av motorn

Målenhet 2

var hans teori att lastbilen antagligen gick på motoroljan och att fordonet skulle stanna när oljan hade tagit slut. Om detta hade skett hade det dock varit skador på motorn och varvräknaren hade dessutom varit i botten. Han uppfattade chauffören som väldigt lugn under samtalet, vilket han tyckte var märkligt. Han blev fundersam när chauffören sa att han bara stängde av lastbilen när han åkte av. Det lät helt odramatiskt och som att han bara parkerade. Det var fråga om två skilda system och styrenheterna kunde inte bara klicka till igen och fungera. Han kan inte komma på något scenario där det kan ha gått till på det sätt som Dennis Björk har berättat eftersom det är tekniskt omöjligt. Hans slutsats är att det aldrig var något fel på lastbilen.

Den 13 juni 2019 genomförde polisen en teknisk undersökning samt provkörning av den aktuella fordonskombinationen. I undersökningsrapporten konstaterades att inget hade framkommit som gav anledning att anta att något tekniskt fel eller någon brist på fordonet hade bidragit till eller orsakat att lastbilen skenade. Under provkörningen kunde inget onormalt konstateras. Under provkörningen genomfördes olika bromstest där samtliga bromstest resulterade i att fordonet bromsades ner till stillastående med gott resultat. När föraren drog i parkeringsbromsen hördes det särskilda ”pysljudet” som ska höras när man drar i parkeringsbromsen. Växellådan kördes i automatläge och i manuellt läge, i både upp- och nerväxlingar, och inget onormalt kunde konstateras. Vidare gjordes ett test att vrida av tändningen, vilket resulterade i att fordonet dog, varningslampor tändes och summer ljud. Trots detta gick det att bromsa ner fordonet till stillastående utan några problem. Därtill kördes fordonet med farthållaren inkopplad och så fort bromspedalen vidrördes med foten så kopplades den ur automatiskt. Fordonets styrning var i funktionsdugligt skick och fungerade i både hög och låg fart.

Med anledning av den aktuella händelsen tillsatte Transportstyrelsen en kommission för att klargöra orsaken till den aktuella händelsen och gav Scania i uppdrag att genomföra en undersökning av lastbilen. Av Scanias rapport framgår att det vid undersökningen gjordes en genomgång av all elektronisk fordonsdata som fanns lagrad i bilen. Vidare genomfördes en provkörning och en okulär besiktning av motor, växellåda samt hydraul-, bränsle- och bromssystem. Slutsatsen av undersökningen var att bilens elektroniska och mekaniska system fungerade utan anmärkning och att inga avvikelser hade identifierats.

Målenhet 2

Lastbilen var i gott skick och fungerade utan anmärkning vid provkörningen. Inloppsröret på motorn lossades och kontrollerades men ingen olja hittades. Det noterades att bilen registrerat hastighet, motorvarvtal etc., vilket tyder på att styrenheterna fungerade. Det fanns inga felkoder lagrade som kunde kopplas till incidenten, och inte heller driftsdata som bekräftade förarens uppgifter om att han hade försökt att bromsa fordonet. Både parkeringsbroms och färdbröms fungerade utan anmärkning. Analysen av bilens elektroniska färdskrivare visade att "låsningen" på sexans växel inte kunde ha uppkommit i samband med acceleration från stillastående, eftersom hastigheten var uppe i 72 km/h innan den påstådda låsningen skulle ha inträffat. Färdskrivaren visade även att sänkningen av hastigheten från 72 km/h till 47km/h skedde gradvis och under ett längre tidsintervall. Av rapporten framgår vidare att kunden hade ett abonnemang hos Scania där fordonets position skickas till fabrik var tionde minut. Av denna data framgår att lastbilen höll en konstant hastighet om 46 km/h under nästan hela händelseförloppet och att föraren inte hade ansatt bromsen på lastbilen mellan kl. 12.50 och kl. 14.18.

Jesper Johansson, som deltog vid Scanias undersökningen av lastbilen, har berättat i huvudsak följande. Provkörningen genomfördes med både lastbil och släp. Det finns fyra olika bromssystem på lastbilen, varav den främre och den bakre bromskretsen samt handbromsen är helt oberoende av varandra. Vidare är handbromsen mekanisk. Det innebär att om det skulle vara något fel med den främre eller bakre bromskretsen, eller med elektroniken i övrigt, så skulle detta inte påverka handbromsen eftersom det inte finns någon elektronik i den. Även om det hade varit något problem med datorenheten så hade detta inte påverkat parkeringsbromsen. Anledningen till att lastbilen kunde hålla en konstant hastighet under hela färden var för att motorn hade nått varvtalsstoppet, vilket innebär att den aktuella hastigheten var den högsta hastigheten man kunde hålla på sexans växel. När det gäller färdkortet så hade kunden kopplat fel namn till fel förarkortsnummer. I färdskrivarfilen framgår dock att det var Dennis Björk som körde bilen vid alla tillfällena. Kunden hade en tjänst som heter Kontroll 10 där uppdateringar görs var tionde minut på bilen. Av denna kan man exempelvis se hur många gånger bilen har bromsat under en tiominutersperiod. Data från den aktuella körningen visade att det inte hade gjorts några försök att bromsa lastbilen under den aktuella körningen. De

Målenhet 2

kunde dock inte se hur det såg ut den sista tiden när stoppet skedde eftersom de inte hann få en ny tiominutersperiod. Om tändningen hade varit på hade även detta rapporterats in till systemet. Det finns ingenting som kan klicka till i styrenheterna. Han kan inte komma på något scenario där det kan ha gått till på det sätt som Dennis Björk har berättat. Om lastbilen hade gått på motoroljan hade den haft en trasig turbo efteråt, vilket den inte hade.

Mikael Jonsson, som är VD på Mjetab AB, har berättat att företaget började använda lastbilen i sin verksamhet efter att polisutredningen var klar och att det inte har varit några problem med lastbilen sedan dess.

Haverihistorik och ärendehistorik beträffande Dennis Björk

Av promemorian över haverihistorik för den aktuella lastbilen framgår att Dennis Björk, under perioden april-maj 2019, gjorde nio anmälningar om fel på lastbilen. Stoppen skedde bland annat på platser såsom Tingstadsmotet och Ullevimotet på E6, Lundbytunneln samt Marieholsleden på Röde Orm. Vid samtliga tillfällen kördes och bärgades lastbilen till Scania Kungälv för undersökning men inga fel hittades som stämde överens med felen som Dennis Björk hade uppgett. Av utredningen framgår att felkoderna som noterades vid tillfällena inte bedömdes ha någon påverkan på fordonets framdrift. Vid flertalet tillfällen kom annan person till platsen och kunde både starta och köra lastbilen utan anmärkning. Vid ett tillfälle, i april 2019, stannade Dennis Björk lastbilen på riksväg 40 vid Ryamotet och hävdade att lastbilen brann i fronten med öppna lågor som gick upp över vindrutan. Vid en undersökning kunde inga tecken på brand hittas. Mikael Jonsson och Jesper Johansson har bekräftat de uppgifter som framgår av haverihistoriken. Mikael Jonsson har berättat att han reagerade efter den sistnämnda incidenten och började undra om det som Dennis Björk hade berättat verkligen var sant. Han har vidare berättat att de olika incidenterna till slut gjorde att han ansåg att det inte längre gick att ha kvar Dennis Björk som anställd i företaget.

Av fakturaunderlaget från Mjetab AB framgår att motorstyrenheten byttes ut på lastbilen i samband med Dennis Björks felanmälan den 17 april 2019. Av PM över haverihistorik för den aktuella lastbilen framgår att detta gjordes som en ren säkerhetsåtgärd trots att

Målenhet 2

det inte funnits något fel på den. Av fakturaunderlaget från Mjetab AB framgår också att fyra reläer byttes i samband med Dennis Björks felanmälan den 10 april 2019.

Åklagaren har åberopat polisens ärendehistorik beträffande Dennis Björk för att bevisa dennes tidigare förekomst i polisiära utredningar. Av ärendehistoriken framgår att Dennis Björk mellan åren 2015–2019 förekommit som målsägande och vittne i ett flertal olika polisärenden. Dennis Björks uppgifter om händelserna, som främst varit trafikrelaterade, har i samtliga fall inte kunnat bevisas. Av ärendehistoriken framgår också att Dennis Björk har larmat polisen om allvarligare incidenter där det senare visat sig att det inte har funnits bevis för det han har berättat.

Dennis Björks berättelse

Han började arbeta för Mjetab AB i februari. Hans plan var att fortsätta arbeta där men hans provanställningen avbröts med anledning av de tidigare incidenterna som hade skett med lastbilen.

Den aktuella dagen åkte han med sin lastbil med trailer från Surte hamn till Falköping och tippade. Därefter åkte han tillbaka, lastade på nytt och började åka mot Falköping igen. När han kom till Alingsås gasade han upp mellan de två sista rödljusen. Det blev rött vid det sista rödljuset och då släppte han gasen. När det slog om till grönt började han gasa igen. Det var då han upptäckte att det var något fel på växellådan. Den stannade bara på sexans växel och varvade upp jättemycket. Han kunde inte växla. Han kunde få pilen i neutral men växeln låg fortfarande kvar i och ville inte lägga sig i neutral mekaniskt. Han försökte bromsa men han uppfattade det som att bromsen inte reagerade som den brukade göra. Han försökte också att trycka till gasen snabbt men det fungerade inte. Han drog försiktigt i handbromsen men han kände inget motstånd utan den kändes slappare. Han hörde inte heller något ”pysljud” när han drog i bromsen. Han nådde inte säkringen från förarplatsen. För att nå denna hade han varit tvungen att ställa sig upp och släppa ratten. När han ringde 112 förklarade han att han inte kunde bromsa, att det inte fungerade att stänga av med nyckeln och att handbromsen inte tog som den gjorde. Han diskuterade först med SOS och sen kopplades en tekniker från Scania in. Han förklarade att han hade haft fel på lastbilen tidigare och att han, när han

Målenhet 2

hämtade ut lastbilen den aktuella dagen, hade fått till sig att det var något fel med tändningen på lastbilen och att man hade ändrat spänningen till tändningslåset. De diskuterade olika lösningar och avkörningsplatser. Han tackade nej till första avkörningsplatsen eftersom han tyckte att det var för hög nivåskillnad. Även Scania-teknikern ansåg att det inte fick vara för hög nivåskillnad eftersom det fanns en risk för att lastbilen kunde kränga eller välta. Polisen hittade sen en annan avkörningsplats och skickade en bild på platsen till hans mobiltelefon. Han tyckte att det såg bra ut och han visste också att han var tvungen att köra ut på platsen eftersom han närmade sig rondellen i Laxå. Innan han körde ut på åkern gjorde han som Scania-teknikern hade sagt till honom och lade växeln i neutral och bromsade. När han åkte ut på åkern klickade det till i lastbilen, precis som när man slår på en huvudströmbrytare, och lastbilen började bromsa som vanligt. Han hade fötterna på bromsen och handbromsen låg nerdragen i ansatt läge. Han vet inte vad det var som klickade till eller varifrån det lät. Han hörde det i hytten. Då reagerade det med en gång. Det var därför det gick så fort att få stopp på lastbilen. När han stannade så dog lastbilen av sig själv. Han är väldigt lugn som person och har lärt sig att inte stressa upp sig. Han var dock riktigt nervös och orolig och det flög tankar i huvudet om vad som skulle kunna hända. Han kunde inte uppfatta mycket av polisens eskortering eller vad som hände runtomkring. Han uppfattade polisbilarna som åkte framför och bakom honom. Han såg också att de stod på viadukter.

Han har ingen förklaring till att hastigheten i princip är konstant under hela händelsen. Han hade inte klarat av att hålla en konstant hastighet på 46 km/h med sin fot. Hade han ställt in konstantfarthållaren på en viss hastighet så hade inte heller den kunnat hålla en konstant hastighet på grund av backarna på vägarna. Han vet inte varför det står att det är Tommy Malle som är förare på utläsningsdata för färdskrivaren efter den aktuella händelsen.

Han tycker att det är jättekonstigt att man inte hittade några fel på lastbilen i efterhand. Vid de tidigare tillfällena när han fick stopp kom det upp felkoder på skärmen som han visade Scania-teknikerna. De sa dock varje gång att de inte kunde hitta något fel. Han tror att det är något fel med dataenheten som inte registrerar som den ska. Han förstår att det låter märkligt att man inte har hittat några fel på lastbilen och att det inte har varit

Målenhet 2

några problem när andra personer har kört den. Scania har dock bara provkört själva dragbilen utan trailern, vilket först och främst påverkar vikten. Därtill kopplar man inte på andra saker som kräver ström, som exempelvis hydraulikslangar för att kunna tippa och skjuta ut axeln. När Scania körde lastbilen körde de med axeln inskjuten, vilket gör att hjulen står närmare varandra och att lastbilen blir kortare. Gustav, som körde den aktuella lastbilen innan honom, har berättat att han hade ABS-fel på lastbilen. Enligt Gustav hade Scania sagt att det var fel på lastbilen. Det uppkom inga problem när han hade lånelastbilen, förutom att de elektriska kopplingarna inte fungerade den första dagen.

Angående hans tidigare anmälningar så har det funnits vittnen till många av krockarna. Det har också funnits bilder och uttalanden från försäkringsbolag. Vid ett av tillfällena tog han på sig ansvaret för vad som hade hänt eftersom det var han som var ouppmärksam. Vid alla andra tillfällen har försäkringsbolaget sagt att det var motparten som var vållande. Han älskar att åka bil och är ute väldigt mycket i trafiken. Det finns därför en större risk för att han också bli involverad i olyckor. Sedan han var liten har han fått lära sig att man ska ringa om man ser någonting och att man hellre ska ringa en gång för mycket än en gång för lite. De gångerna han har ringt till polisen så har han ansett att man ska ringa. Han förstår hur hans anmälningshistorik kan uppfattas men det är bara tre allvarliga situationer som han har ringt om tidigare som inte har kunnat bevisas.

När det gäller händelsen den 24 juni 2020 erkänner han att han körde för fort men han trodde inte att han körde så fort som mätningen visade. Han ifrågasätter dock inte att polisens mätning är korrekt.

Dennis Björks bevisning

Dennis Björk har åberopat vittnet Kent Nilsson, som själv har varit med om en händelse som liknar den nu aktuella. Kent Nilsson har berättat i huvudsak följande. Han har kört lastbil sedan 1975 och varit fackligt aktiv i transportarbetarförbundet. Han var med om en händelse där han skulle köra en transport med tom lastbärare. Han körde i 30 km/h och kom till en rondell där han skulle svänga till höger. Motorn gick då inte ner i varv.

Målenhet 2

Han försökte få ur växeln men växellådan hade låst sig. Han fick flera felmeddelanden på displayen. Han valde att låta bilen gå till nästa rondell där han också skulle göra en högersväng. Han bromsade ner farten så mycket han kunde och gjorde högersvängen. Därefter ställde han sig på bromsen allt vad han kunde och fick stopp på lastbilen. Gasen och växellådan hade alltså hängit sig men bromsarna fungerade fortfarande. Enligt mekanikern var förklaringen till händelsen att det var överslag i en av de fem huvudreläerna som styr alla elektroniska grupper i bilen. Alla grupperna hade slagits ut mer eller mindre. Om han hade haft mycket högre fart och last på och försökt att bromsa mot motorn skulle bromsklossarna antagligen fördärvats och då hade det inte funnits någon bromsverkan kvar.

Tingsrättens bedömning i skuldfrågan avseende åtalspunkt 1 – falskt larm, grovt brott

För falskt larm kan den dömas som genom oriktig uppgift om att det föreligger fara för en eller flera människors liv eller hälsa eller för omfattande förstörelse av egendom föranleder onödiga säkerhetsåtgärder. Straffet är böter eller fängelse i högst ett år (16 kap. 15 § första stycket brottsbalken). Om brottet är grovt, är straffet enligt andra stycket i samma bestämmelse fängelse i lägst sex månader och högst fyra år. Bestämmelsens skyddsintresse är att motverka gärningar som innebär onödiga säkerhetsåtgärder. Med säkerhetsåtgärd avses en åtgärd som inte är obetydlig i omfattning och som avser att omedelbart avvärja faran, t.ex. utryckning av polis, räddningstjänst, ambulans etc. Säkerhetsåtgärderna behöver dock inte vidtas av allmänt organ (prop. 1976/77:121 s. 17). De åtgärder som kan komma i fråga kan vara av olika slag beroende på innehållet i den oriktiga uppgiften. Det kan exempelvis bli fråga om att inleda räddningsaktioner eller att utrymma eller spärra av olika platser. Vad som gör åtgärden onödig är att den är obefogad på grund av att uppgiften om fara är osann (prop. 1992/93:141 s. 45). Den tilltalades uppsåt ska täcka såväl att uppgiften är osann som att den orsakar onödiga säkerhetsåtgärder. I förarbetena anförs att det i allmänhet torde kunna presumeras att uppsåtet omfattar säkerhetsåtgärderna (a. prop. a. s.).

Det första som tingsrätten har att ta ställning till är huruvida uppgiften om att lastbilen saknade bromsförmåga var en oriktig uppgift om att det förelåg fara samt om uppgiften medförde onödiga säkerhetsåtgärder. För det fall att tingsrätten kommer fram till att

Målenhet 2

uppgiften var oriktig och att den medförde onödiga säkerhetsåtgärder har tingsrätten att pröva om Dennis Björk hade uppsåt till dessa omständigheter.

När det gäller frågan om uppgiften har varit oriktig gör tingsrätten följande bedömning. Av den bevisning som åklagaren har åberopat framgår att den aktuella lastbilen har undersökts på olika sätt, både innan, under och efter den aktuella händelsen. Av haverihistoriken samt Jesper Johanssons och Mikael Jonssons uppgifter framgår att det i samband med de tidigare incidenterna med lastbilen inte hittats några fel som överensstämmer med Dennis Björks uppgifter. Av fjärrutläsningen av ekipagets färddator och elektroniska styrenhet som gjordes under den aktuella färden framgår att systemen fungerade utan anmärkning. Av utredningen framgår därtill att fordonsekipaget har undersökts och provkörts vid två olika tillfällen efter den aktuella händelsen. Vid både polisens undersökning och Scantias undersökning har slutsatsen varit densamma, dvs. att det inte har funnits något tekniskt fel eller någon brist på fordonsekipaget som kan ha orsakat att lastbilen skenade. Till det sagda kommer att Mikael Jonsson berättat att lastbilen har använts i Mjetab AB:s verksamhet efter den aktuella händelsen utan problem.

Jesper Johansson och Jackie Junetoft har vid huvudförhandlingen hörts i syfte att visa att lastbilen inte var behäftad med något fel. Särskilt Jesper Johansson har förklarat och förtydligat de tekniska frågorna kring lastbilen och hur dess olika system fungerar. Han har bland annat förklarat att om det hade varit något fel med den främre eller bakre bromskretsen, eller med elektroniken i övrigt, så skulle detta inte ha påverkat handbromsen eftersom det inte finns någon elektronik i den. Han har vidare förklarat att lastbilen inte kan ha gått på motorolja eftersom den i så fall hade haft en trasig turbo. Jesper Johanssons uppgifter har stämt överens med de uppgifter som Jackie Junetoft har lämnat. Både Jesper Johansson och Jackie Junetoft har uppgett att de inte har kunnat komma på ett tekniskt möjligt scenario där det kan ha gått till på det sätt som Dennis Björk har beskrivit. Enligt tingsrättens bedömning saknas anledning att ifrågasätta resultatet som redovisats från undersökningarna samt vad Jesper Johansson och Jackie Junetoft berättat under ed. Tingsrätten anser därmed att åklagaren har styrkt sitt påstående om att uppgiften om att lastbilen saknade bromsförmåga var oriktig.

Målenhet 2

Tingsrätten övergår nu till att bedöma de invändningar som försvaret har fört fram angående utredningen. Till stöd för att motorn på lastbilen hängde sig har Dennis Björk invänt att det hade varit omöjligt för honom att under i princip hela händelseförloppet hålla en konstant hastighet om 46 km/h med sin fot. Jesper Johansson har dock förklarat att detta var varvtalsstoppet för styrenheten, vilket innebär att det var den högsta hastigheten man kunde hålla på sexans växel. Dennis Björk har även ifrågasatt riktigheten av Scantias lagrade driftdata om att ingen bromspedalaktivering påvisats under skenandet. Detta eftersom det av filmen över avåkningen framgår att bromsljusen lyste på lastbilen när den körde ut på åkern, vilket inte noterats av systemet. Jesper Johansson har dock förklarat att uppdateringarna gjordes var tionde minut och att det inte fanns någon lagrad driftdata från den sista tiden när stoppet skedde eftersom de inte hade fått en ny tiominutersperiod. Om tändningen inte hade stängts av hade således data fortsatt att rapporteras in till systemet. Vidare har Dennis Björk ifrågasatt riktigheten av undersökningen eftersom färdskrivaren inte hade registrerat honom som förare vid tillfället. Jesper Johansson har dock förklarat att detta berott på att kunden kopplat fel namn till fel förarkortsnummer men att det i färdskrivarfilen framgick att det var Dennis Björk som körde bilen vid tillfällena. Till utvisande av att det har varit fel på lastbilen tidigare har försvaret bland annat pekat på att motorstyrenheten byttes ut på lastbilen i april 2019. Av PM över haverihistorik för den aktuella lastbilen framgår dock att detta gjordes som en ren säkerhetsåtgärd.

De invändningar som försvaret har gjort förändrar därmed inte bedömningen av utredningen som tingsrätten gjort ovan. Tingsrätten anser inte heller att det går att dra några slutsatser av Kent Nilssons vittnesmål som påverkar värdet av åklagarens bevisning. Kent Nilsson har berättat om en händelse där gasen och växellådan hängde sig på hans lastbil men där bromsarna alltså fungerade. Han har vidare berättat att han, till skillnad från vad som är visat i målet, fick flera felmeddelanden på displayen i samband med händelsen.

När det gäller Dennis Björks berättelse noterar tingsrätten följande. Dennis Björk har berättat att han vid det aktuella tillfället uppmärksammade problemen med lastbilen när

Målenhet 2

han började gasa igen efter att han hade släppt gasen vid ett rödljus. Analysen av bilens elektroniska färdskrivare visade dock att "låsningen" på sexans växel inte kunde ha uppkommit i samband med acceleration från stillastående, eftersom hastigheten var uppe i 72 km/h innan den påstådda låsningen skulle ha inträffat. Färdskrivaren visade även att sänkningen av hastigheten från 72 km/h till 47km/h skedde gradvis och under ett längre tidsintervall. Dennis Björk har vidare berättat att han försökte bromsa lastbilen utan att någonting hände. Som framgår ovan har dock Scania's lagrade driftfata inte påvisat någon bromspedalsaktivering mellan kl. 12.50 och kl. 14.18. Dennis Björk har därtill berättat att han under färden försökte dra i handbromsen. Jackie Junetoft har dock berättat att han under larmsamtalet inte hörde det särskilda "pysljudet" som ska höras när man drar i handbromsen. Slutligen har Dennis Björk berättat att det klickade till i lastbilen när han åkte ut på åkern och att lastbilen då började bromsa som vanligt igen. Dennis Björk har dock inte kunnat lämna någon närmare förklaring till vad det var som klickade till. Därtill har både Jesper Johansson och Jackie Junetoft berättat att styrenheterna inte bara kan klicka till och fungera igen. Det ovan anförda innebär att Dennis Björks berättelse om händelseförloppet i viktiga delar motbevisas av den utredning som åklagaren har åberopat. Värdet av åklagarens bevisning förtas således inte heller av de uppgifterna som Dennis Björk lämnat.

Tingsrättens slutsats är därmed att Dennis Björks uppgift om att lastbilen saknade bromsförmåga var en oriktig uppgift om att det fanns en fara.

Av den skriftliga utredningen och polisvittnenas berättelser är det även utrett att Dennis Björks uppgift om att hans lastbil skenade på E20 var den direkta anledningen till att omfattande säkerhetsåtgärder vidtogs av polis, räddningstjänst, ambulans och övriga aktörer. Därtill är det utrett att syftet med säkerhetsåtgärderna var att omedelbart avvärja faran. Eftersom det var fråga om en oriktig uppgift var åtgärderna onödiga. De objektiva förutsättningarna för falskt larm är således uppfyllda.

Som ovan anförts krävs för straffansvar att uppsåt har förelegat. Tingsrätten har i det föregående kommit fram till att uppgiften om att lastbilen saknade bromsförmåga var oriktig och att viktiga delar av vad Dennis Björk själv har berättat om händelseförloppet

Målenhet 2

har motbevisats av åklagarens utredning. Med beaktande av detta kan tingsrätten inte dra någon annan slutsats än att Dennis Björk varit medveten om att de uppgifter han lämnat varit oriktiga. Tingsrätten bedömer vidare att Dennis Björk måste ha förstått att uppgiften om att hans lastbil skenade okontrollerat på en europaväg, kunde medföra omfattande åtgärder för att avvärja faran för honom och andra trafikanter. Tingsrätten anser således att det är styrkt att Dennis Björk både haft uppsåt till att den uppgift som han lämnade var oriktig och till att orsaka onödiga säkerhetsåtgärder. Dennis Björk ska därför dömas för falskt larm i enlighet med åklagarens gärningsbeskrivning.

Hur ska brottet rubriceras?

I fråga om hur brottet ska rubriceras har åklagaren gjort gällande att brottet är grovt medan Dennis Björk har hävdats att det är fråga om brott av normalgraden. I lagtexten anges inga särskilda försvårande omständigheter som ska beaktas vid bedömningen av om brottet är grovt. Av förarbetena till bestämmelsen om falskt larm framgår att brottet i normala fall är ett bötesbrott. Samtidigt framhålls i förarbetena att det är uppenbart att ett falskt larm i vissa speciella situationer kan föra med sig betydande skadeverkningar, både för det allmänna och för enskilda personer. Det grova fallet av brottet är således avsett för sådana falska larm som kan föra med sig betydande skadeverkningar exempelvis genom personliga umbäranden, avsevärda kostnader eller avbrott i den allmänna samfärdseln. Som exempel på falskt larm som kan medföra stora skadeverkningar anges falskt larm om en svår kärnkraftsolycka eller om en bomb som riktar sig mot större folkmassor i en större anläggning som behöver utrymmas (prop. 1992/93:141 s. 45 f). Av betydelse torde främst vara vilka åtgärder som den oriktiga uppgiften föranleder. Ju större insatser som orsakas, desto mer straffvärd är gärningen (Ulväng m.fl., Brotten mot allmänheten och staten, 2 uppl. s. 200).

Utöver vad som redovisats ovan ges inte någon närmare ledning för bedömningen av vilka fall av falskt larm som kan anses som grova och praxis på området är sparsam. Här kan särskilt nämnas rättsfallet NJA 2001 s. 627, i vilket falskt larm och medhjälp till falskt larm bedömdes vara brott av normalgraden trots att gärningarna var förhållandevis allvarliga med hänsyn till de säkerhetsåtgärder som de föranledde. Gärningarna bestod i att fem pojkar hade tillverkat och placerat ut två bombattrapper samt därefter ringt till

Målenhet 2

polisen. Enligt Högsta domstolen var det grova fallet av falskt larm avsett för gärningar som är betydligt allvarligare än gärningarna som hade begåtts i det målet. Vidare kan rättsfallet RH 2014:36 nämnas, där ett falskt larm bedömdes som grovt sedan det medfört avsevärda polisinsatser på tre centrala platser i Stockholm. Det falska larmet, som var kopplat till ett bombhot, medförde att dessa platser spärrades av och evakuerades, med påverkan på såväl trafik som på människors vardag. Det rörde sig om en insats som pågick i ca fem timmar med omkring 100 poliser. Straffvärdet för det grova falska larmet ansågs uppgå till ett år och sex månader. Tingsrätten konstaterar dock att det inte finns några överrättsavgöranden med fall som liknar det i målet aktuella.

I fråga om rubricering gör tingsrätten följande överväganden. Det falska larmet medförde att omfattande säkerhetsåtgärder vidtogs av såväl polis som av andra aktörer. Poliserna har beskrivit händelsen som exceptionell och allvarlig. Det var fråga om en betydande operativ insats där den akuta räddningsinsatsen pågick under flera mil på en europaväg. Stora delar av E20 spärrades av och trafikanter hindrades från att komma ut på vägen. Det falska larmet medförde även stora kostnader, bland annat eftersom insatsen involverade ca 70 personer och polishelikopter rekvirerades från Göteborg. Av utredningen framgår att 36 poliser deltog i insatsen. Åklagaren har pläderingsvis anført att den aktuella händelsen inte bör jämföras med det ovan nämnda RH-fallet sett enbart utifrån antalet poliser som har medverkat i insatsen, utan att antalet även bör ställas i proportion till det aktuella polisområdets totala resurser. Det är en uppfattning som tingsrätten delar. Av Peder Karlssons uppgifter framgår också att polisen i Skaraborg egentligen inte hade så mycket resurser som krävdes vid det aktuella tillfället utan att det bara var tur att så många poliser hade möjlighet att ansluta till insatsen. Händelsen utspelade sig på en måndag vid lunchtid, då det enligt Peder Karlsson normalt är mycket trafik på E20. Av bland annat Emma Rambergs och Peder Karlssons uppgifter framgår att det med anledning av den aktuella incidenten bildades långa köer på E20. Emma Ramberg har uppgett att det rörde sig om köer med hundratals bilar. Vid en sammantagen bedömning av dessa omständigheter anser tingsrätten att skadeverkningarna i det aktuella fallet har varit så betydande att gärningen ska rubriceras som falskt larm, grovt brott.

Målenhet 2

Tingsrättens bedömning i skuldfrågan avseende åtalpunkt 2 – hastighetsöverträdelse

Dennis Björk har erkänt att han kört för fort vid tillfället. Hans erkännande vinner stöd av den skriftliga bevisningen. Av den skriftliga bevisningen framgår att den uppmätta hastigheten uppgick till 132 km/h. Skäl att ifrågasätta riktigheten i den uppmätta hastigheten har inte framkommit. Åtalet är därmed styrkt och Dennis Björk ska dömas för hastighetsöverträdelse i enlighet med åklagarens gärningsbeskrivning.

Tingsrättens bedömning i påföljdsfrågan

Dennis Björk förekommer under tre avsnitt i belastningsregistret avseende trafikbrottslighet där påföljden bestämts till penningböter.

Tingsrätten har inhämtat ett yttrande från frivården i Göteborg. Av yttrandet framgår att Dennis Björk lever under tillsynes ordnade former. Frivården har bedömt att det inte finns någon förhöjd risk för återfall i brott i generell mening. Baserat på historiken avseende tidigare polisärenden som Dennis Björk varit inblandad i samt det aktuella åtalet har frivården dock inte kunnat utesluta en risk för återfall i liknande beteende och ansett att en undersökning enligt 7 § lagen om särskild personutredning i brottmål m.m. bör inhämtas.

Dennis Björk har vid huvudförhandlingen berättat följande om sina personliga förhållanden. Han är arbetssökande och får sin försörjning via arbetsförmedlingen. Den ifrågavarande händelsen har påverkat hans möjligheter att få ett nytt arbete men han har eventuellt ett nytt arbete på gång. Han anser att han skulle kunna utföra samhällstjänst och han samtycker till samhällstjänst om det skulle vara aktuellt som del av en påföljd.

Tingsrätten gör följande överväganden vid valet av påföljd. Dennis Björk döms nu för falskt larm, grovt brott och hastighetsöverträdelse. Det är det grova falska larmet som är avgörande för påföljden. Tingsrätten anser att straffvärdet för gärningen motsvarar minimistrafvet för falskt larm, grovt brott, dvs. fängelse sex månader. Straffvärdet för den samlade brottsligheten påverkas inte av hastighetsöverträdelsen.

Målenhet 2

Falskt larm är ett brott där det kan finnas skäl att bestämma påföljden till fängelse (se ex. Göta hovrätts dom den 28 april 2017 i mål nr B 302-17). Vid valet av påföljd ska dock rätten fästa särskilt avseende vid omständigheter som talar för en lindrigare påföljd än fängelse (se 30 kap. 4 § brottsbalken). Dennis Björk är inte tidigare dömd för likartad brottslighet. Tingsrätten anser därför att det saknas särskild anledning att anta att Dennis Björk efter denna dom kommer att göra sig skyldig till fortsatt brottslighet (se 30 kap. 7 § första stycket brottsbalken). Med beaktande av detta, samt att det har förflutit viss tid sedan gärningen begicks, finns det förutsättningar att bestämma påföljden till villkorlig dom. Med hänsyn till det falska larm som Dennis Björk har gjort sig skyldig till anser tingsrätten att den villkorliga domen bör förenas med samhällstjänst för att vara tillräckligt ingripande. Frivården har ställt sig tveksam till om Dennis Björk är lämplig att utföra samhällstjänst på grund av oklarheter kring hans psykiska mående. Frivården har även velat invänta en §7-utredning innan ställning kan tas gällande Dennis Björks lämplighet för frivårdande påföljd. Försvaret har anfört att det inte är nödvändigt att inhämta en sådan utredning för ställningstagande till fråga om Dennis Björk kan dömas till villkorlig dom och samhällstjänst, en bedömning som tingsrätten delar. Även med beaktande av vad som framkommit om Dennis Björks personliga förhållanden anser tingsrätten att omständigheterna inte kan anses vara sådana att han inte skulle klara av att utföra samhällstjänst. Dennis Björk har även själv ansett sig kunna utföra samhällstjänst och samtyckt till att den villkorliga domen förenas med en sådan föreskrift. Tingsrättens bedömning är således att påföljden ska bestämmas till villkorlig dom med samhällstjänst 160 timmar. Alternativstraffet bestäms till fängelse sex månader.

Brottsofferfond

Eftersom Dennis Björk döms för brott med fängelse i straffskalan ska han betala en lagstadgad avgift till brottsofferfonden.

Ersättning

Mot bakgrund av målets karaktär och omfattning anser tingsrätten att den av försvararen begärda ersättningen är skälig och ska tillerkännas honom. Med hänsyn till Dennis Björks ekonomiska förhållanden ska kostnaden för försvararen stanna på staten.

SKARABORGS
TINGSRÄTT

DOM
2021-05-18

Mål nr: B 665-21

Målenhet 2

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se domsbilaga 1 (TR-01)

Överklagande ställs till Göta hovrätt och ges in till tingsrätten senast den 8 juni 2021.

Ines Mulaomerovic

I avgörandet har även tre nämndemän deltagit. Rätten är enig.



Hur man överklagar

Dom i brottmål, tingsrätt

TR-01

Vill du att domen ska ändras i någon del kan du överklaga. Här får du veta hur det går till.

Överklaga skriftligt inom 3 veckor

Ditt överklagande ska ha kommit in till domstolen inom 3 veckor från domens datum. Sista datum för överklagande finns på sista sidan i domen.

Överklaga efter att motparten överklagat

Om ena parten har överklagat i rätt tid, har den andra parten också rätt att överklaga även om tiden har gått ut. Det kallas att anslutningsöverklaga.

En part kan anslutningsöverklaga inom en extra vecka från det att överklagandetiden har gått ut. Ett anslutningsöverklagande måste alltså komma in inom 4 veckor från domens datum.

Ett anslutningsöverklagande upphör att gälla om det första överklagandet dras tillbaka eller av något annat skäl inte går vidare.

Så här gör du

1. Skriv tingsrättens namn och målnummer.
2. Förklara varför du tycker att domen ska ändras. Tala om vilken ändring du vill ha och varför du tycker att hovrätten ska ta upp ditt överklagande (läs mer om prövningstillstånd längre ner).
3. Tala om vilka bevis du vill hänvisa till. Förklara vad du vill visa med varje bevis.

Skicka med skriftliga bevis som inte redan finns i målet.

Vill du ha nya förhör med någon som redan förhörts eller en ny syn (till exempel besök på en plats), ska du berätta det och förklara varför.

Tala också om ifall du vill att målsäganden ska komma personligen vid en huvudförhandling.

4. Lämna namn och personnummer eller organisationsnummer.
Lämna aktuella och fullständiga uppgifter om var domstolen kan nå dig: postadresser, e-postadresser och telefonnummer.
Om du har ett ombud, lämna också ombudets kontaktuppgifter.
5. Skriv under överklagandet själv eller låt ditt ombud göra det.
6. Skicka eller lämna in överklagandet till tingsrätten. Du hittar adressen i domen.

Vad händer sedan?

Tingsrätten kontrollerar att överklagandet kommit in i rätt tid. Har det kommit in för sent avvisar domstolen överklagandet. Det innebär att domen gäller.

Om överklagandet kommit in i tid, skickar tingsrätten överklagandet och alla handlingar i målet vidare till hovrätten.

Har du tidigare fått brev genom förenklad delgivning, kan även hovrätten skicka brev på detta sätt.

Prövningstillstånd i hovrätten

När överklagandet kommer in till hovrätten tar domstolen först ställning till om målet ska tas upp till prövning.

Om du *inte* får prövningstillstånd gäller den överklagade domen. Därför är det viktigt att i överklagandet ta med allt du vill föra fram.

När krävs det prövningstillstånd?

Brottmålsdelen

I brottmålsdelen behövs prövningstillstånd i två olika fall:

- Den åtalade har dömts enbart till böter.
- Den åtalade har frikänts från ett brott som inte har mer än 6 månaders fängelse i straffskalan.

Skadeståndsdelen

Det krävs prövningstillstånd för att hovrätten ska pröva en begäran om skadestånd.

Undantag kan gälla när en dom överklagas i brottmålsdelen, och det är kopplat en begäran om skadestånd till brottet. Då krävs inte prövningstillstånd för skadeståndsdelen om

- det inte krävs prövningstillstånd i brottmålsdelen eller om
- hovrätten meddelar prövningstillstånd i brottmålsdelen.

Beslut i övriga frågor

I de mål där det krävs prövningstillstånd i brottmålsdelen (se ovan), krävs det också prövningstillstånd för sådana beslut som bara får överklagas i samband med att domen överklagas. Beslut som kan överklagas särskilt kräver inte prövningstillstånd.

När får man prövningstillstånd?

Hovrätten ger prövningstillstånd i fyra olika fall.

- Domstolen bedömer att det finns anledning att tvivla på att tingsrätten dömt rätt.
- Domstolen anser att det inte går att bedöma om tingsrätten har dömt rätt utan att ta upp målet.
- Domstolen behöver ta upp målet för att ge andra domstolar vägledning i rättstillämpningen.
- Domstolen bedömer att det finns synnerliga skäl att ta upp målet av någon annan anledning.

Vill du veta mer?

Ta kontakt med tingsrätten om du har frågor. Adress och telefonnummer finns på första sidan i domen.

Mer information finns på www.domstol.se.