

Justitiedepartementet
ju.remissvar@regeringskansliet.se

Ert diarienum: Ju2019/03808/L5

Remissyttrande över promemorian Ett stärkt straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet och en utvärdering av den nedre promillegränsen för sjöfylleri (Ds 2019:22)

Göteborgs tingsrätt har beretts tillfälle att lämna synpunkter på promemorian Ett stärkt rättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet och en utvärdering av den nedre promillegränsen för sjöfylleri (Ds 2019:22). Utredaren har genomfört sitt uppdrag i god överensstämmelse med utredningens syfte och målsättning. Tingsrätten har följande synpunkter på de förslag m.m. som presenteras i promemorian.

Inledande synpunkter

Det övergripande syftet med lagförslagen anges vara att stärka det straffrättsliga skyddet mot upprepad trafikbrottslighet. Tingsrätten ifrågasätter det ändamålsenliga i att ändra lagstiftningen på föreslaget sätt för att uppnå det syftet. Möjligheten att beakta återfall i brott vid straffmätningen finns redan i 29 kap. 4 § brottsbalken och vad gäller olovlig körning tas hänsyn även till vanemässighet vid gradindelningen av brottet. Därutöver tillämpas vid flerfaldig brottslighet även 26 kap. 2 § brottsbalken och hänsyn tas till återfall i brott vid valet av påföljd genom 30 kap. 4 § brottsbalken och genom bestämmelsen om förverkande av villkorlig frihet i 34 kap. 5 § brottsbalken. Syftet med utredningens förslag bör enligt tingsrättens mening i stället kunna uppnås genom vägledande avgöranden från Högsta domstolen och tydliga förarbetsuttalanden om hur 29 kap. 4 § brottsbalken ska tillämpas vid upprepad trafikbrottslighet.

Höjningen av straffskalorna, avsnitt 6.3.2 och 6.3.3

Tingsrätten avstyrker utredningens förslag att höja straffskalorna för rattfylleri, olovlig körning, grovt brott, och grovt rattfylleri till fängelse i ett respektive tre år.

Det praktiska behovet av en höjning av straffskalan för rattfylleri respektive olovlig körning, grovt brott, kan ifrågasättas eftersom det är svårt att föreställa

sig den enstaka gärning som är så exceptionellt straffvärd att den motiverar ett straffvärde överstigande fängelse i sex månader. Om syftet med straffskärpningen är att höja de straff som döms ut finns redan ett sådant utrymme inom ramen för nuvarande straffskalor. En mer nyanserad bedömning av straffvärdet i allvarligare fall eller vid återfall torde inte uppnås genom ett höjt straffmaximum. Skälen för ett förhöjt straffmaximum för grovt rattfylleri är inte heller övertygande.

En effekt av utredningens förslag om höjt straffmaximum för rattfylleri och för olovlig körning, grovt brott, är att brotten blir häktningsgrundande brott. Polis och åklagare får därmed större möjligheter att använda tvångsmedel och att begära misstänkta personer häktade för att stävja trafikbrottsligheten och minska närvaron av återfallsförbrytare på vägarna. En konsekvens av fler frihetsberövanden är att fler mål behandlas som s.k. förtursmål med ökade skyndsamhetskrav och kostnader som följd. De ekonomiska konsekvenserna av förslaget är enligt tingsrättens mening inte tillräckligt väl genomlyst, se mer om detta nedan.

Införandet av ett nytt brott, avsnitt 6.3.4

Tingsrätten avstyrker utredningens förslag att införa det nya brottet grov trafikbrottslighet i dess föreslagna utformning. Tingsrätten anser att det är problematiskt att konstruera ett trafikbrott på samma sätt som ett fridskränkande brott. Detta eftersom en gärningsperson i de fridskränkande brotten, utöver den kränkning som varje brott innebär, även orsakar en allvarlig kränkning av målsägandens självkänsla genom de upprepade brottsliga gärningarna. Det är den allvarliga kränkningen av målsägandens självkänsla och gärningsmannens insikt i och avsikt med handlandet som gör fridskränkingsbrottet särskilt straffvärt. För trafikbrottens del är angreppsobjektet trafiksäkerheten. Det framstår som konstruerat att hävda att upprepade trafikbrott av en gärningsperson typiskt sett är allvarligare för trafiksäkerheten än gärningar begångna av olika personer.

Såsom fridskränkingsbrotten är konstruerade kommer de ofta till rättsväsendets kännedom genom att målsäganden anmäler en eller flera händelser och under ärendets utredning berättar om ytterligare gärningarna som redan har inträffat och som sedan kan bli föremål för ett åtal. Så är inte fallet vid trafikbrott. Det finns en konkret risk för att införandet av det nya brottet grov trafikbrottslighet skulle leda till att brottsmisstankar samlas på hög för att läggas till grund för åtal för det nya brottet. Tingsrätten ifrågasätter utredningens slutsats att detta snarare kan förväntas bli ett teoretiskt än ett praktiskt problem. Förslaget står i strid med de ambitioner som genomsyrar utvecklingen av rättsväsendet om att utveckla möjligheterna till snabbare lagföring.

Det nya brottet skulle också leda till uppenbara tillämpningssvårigheter vid olovlig körning eftersom upprepade olovliga körningar eller vanemässighet är skäl för att bedöma en olovlig körning som grovt brott.

Ekonomiska konsekvenser

Såsom tingsrätten har anført ovan är en möjlig följd av att fler brott blir häktningsgrundande att fler misstänkta kommer att frihetsberövas. Tingsrätten ställer sig i den här delen frågande till utredningens bedömning att de ökade kostnaderna på grund av lagförslagen sammantaget torde rymmas inom motsvarande

anslag för myndigheterna som idag. Genom att fler brott blir häktningsgrundande finns fog för slutsatsen att offentliga försvarare kommer att förordnas i högre utsträckning, att fler häktningsförhandlingar kommer att hållas och att fler misstänkta kommer att frihetsberövas och avtjäna fängelsestraff. Den verkliga kostnadsökning som förslagen därmed kommer att medföra kan omöjligt motsvaras av kostnadsminskningar till följd av att tilltalade som idag åtalas för ett stort antal trafikbrott i stället kommer att åtalas för brottet grov trafikbrottslighet. Den slutsatsen synes baseras på den felaktiga föreställningen att en tilltalads trafikbrott prövas var för sig i olika rättegångar, vilket vanligtvis inte är fallet.

Lagteknisk utformning

Tingsrätten välkomnar utredningens förslag att förtydliga och modernisera 3 § trafikbrottslagen och har ingen erinran mot den föreslagna lagtekniska utformningen.

Promillegränsen för sjöfylleri och tillfälligt omhändertagande av fordonsnycklar

Tingsrätten har ingen erinran mot vad utredningen har anfört beträffande sjöfylleri och möjligheten att omhänderta fordonsnycklar m.m.

I handläggningen av detta ärende har deltagit chefsrådmannen Jennie Mellbin, rådmannen Cecilia Hennig och tingsfiskalen Mathilda Rydstern, föredragande.

Jennie Mellbin

Mathilda Rydstern

Kopia till: ju.L5@regeringskansliet.se