

Stockholm den 20 mars 2020

R-2019/2529

Till Justitiedepartementet

Ju2019/03808/L5

Sveriges advokatsamfund har genom remiss den 19 december 2019 beretts tillfälle att avge yttrande över departementspromemorian Ett stärkt straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet och en utvärdering av den nedre promillegränsen för sjöfylleri (Ds 2019:22).

### **Sammanfattning**

Advokatsamfundet, som anser att stor restriktivitet bör iaktas beträffande ny kriminalisering och straffskärpningar, kan inte ställa sig bakom vare sig förslagen i promemorian om höjt straffmaximum för olovlig körning, grovt brott respektive rattfylleri och grovt rattfylleri eller förslaget om en ny straffbestämmelse om grov trafikbrottslighet. Advokatsamfundet har ingen erinran mot promemorians bedömning om att det saknas behov av att föreslå någon förändring i fråga om nedre promillegränsen för sjöfylleri.

### **Synpunkter**

#### *Allmänna synpunkter*

Advokatsamfundet anser att det är av stor vikt att åtgärder vidtas för att vardagsbrottslighet av olika slag kan motverkas i så stor utsträckning som möjligt. Såsom beskrivs i promemorian har under senare år möjligheterna att på olika sätt ingripa mot den som begår trafikbrott utökats. Regler i trafikbrottslagen har skärpts för att öka möjligheterna att förverka fordon vid upprepad trafikbrottslighet och straffskärpningar har införts i olika delar. Advokatsamfundet anser att redan befintlig lagstiftning kan användas betydligt bättre och mer effektivt, tillsammans med flertalet andra samhällseliga verktyg som finns för att ingripa mot trafikbrottslighet. Enligt Advokatsamfundet bör mot denna

bakgrund och av skäl som närmare anges nedan, förslagen om ytterligare straffskärpningar och ny kriminalisering inte läggas till grund för lagstiftning.

Enligt Advokatsamfundet skulle det vidare ha varit av stor nytta att kunna lägga en utförligare analys av problemet med återkommande trafik- och trafiknykterhetsbrottslighet till grund för förslagen, än den som nu lagts.

### *Höjt straffmaximum för olovlig körning, grovt brott respektive rattfylleri och grovt rattfylleri*

I promemorian görs bedömningen att det finns ett behov av att skapa utrymme för att kunna göra en mer nyanserad bedömning av straffvärdet i allvarigare fall av trafikbrottslighet och vid återfall än vad som är möjligt inom ramen för de nuvarande straffskalorna. Straffmaximum för olovlig körning, grovt brott respektive rattfylleri och grovt rattfylleri föreslås därför höjas på visst sätt. Straffvärdet för gärningar som inte är upprepande eller särskilt allvarliga bör i regel inte föranleda någon skärpt syn.

Syftet med kriminaliseringen av trafikbrotten är att skydda trafiksäkerheten och i förlängningen annans liv, hälsa och egendom. Advokatsamfundet delar utredningens uppfattning att upprepade och allvarlig trafikbrottslighet är ett stort problem som behöver adresseras. Det kan dock sättas i fråga om de föreslagna ändringarna är effektiva och om det inte finns andra lika effektiva, men mindre repressiva och ingripande alternativ.

Straffskärpningar bör generellt sett inte genomföras om inte starka skäl talar för ett tydligt behov av sådana åtgärder.<sup>1</sup> Straffskärpningar som inte vilar på annan grund än signalpolitik är inte rätt väg att gå, särskilt med beaktande av att den allmänpreventiva effekten av straffskärpningar normalt är ytterst begränsad, särskilt i fråga om den nu ifrågavarande typen av brottslighet.

Som utredningen också helt riktigt konstaterar finns det inte något empiriskt stöd för att generellt skärpta straff skulle medföra någon påtaglig minskning av brottsligheten. Av utredningen framgår att upptäcktsrisk är en viktig faktor för att förhindra trafikbrottslighet. För att minska antalet trafikolyckor pga. framför allt rattfylleri torde även det återfallsförebyggande arbetet vara viktigt; särskilt insatser som ges inom ramen för en tidigare utdömd skyddstillsyn är betydelsefulla för att förhindra återfall i rattfylleri. Nyss nämnda frågor skulle behöva utredas betydligt mer utförligt innan ställning kan tas till nödvändigheten av ett stärkt straffrättsligt skydd mot upprepade trafikbrottslighet. Med

---

<sup>1</sup> Se exempelvis Advokatsamfundets remissyttrande den 27 augusti 2014 över betänkandet Straffskalorna för allvarliga våldsbrott (SOU 2014:18).

hänsyn till ovanstående ifrågasätts om de föreslagna ändringarna om höjda straffmaximum är nödvändiga och effektiva och om det inte finns andra, mindre ingripande, åtgärder som skulle kunna vara mer effektiva.

Vidare skulle de ändrade strafflatituderna innebära att det i större utsträckning skulle bli möjligt att häkta personer som gör sig skyldiga till olovlig körning och rattfylleri. Det faktum att förekomsten av ett så ingripande och frihetsberövande tvångsmedel som häktning skulle komma att öka, borde också ha beaktats vid bedömningen om de föreslagna straffhöjningarna. Enligt Advokatsamfundet är detta ännu ett skäl som talar mot förslagets genomförande.

Advokatsamfundet vill i detta sammanhang även påpeka att det redan i dag finns en straffskärpningsregel i 29 kap. 4 § brottsbalken som är tillämplig vid återfall och innebär att återfall ska beaktas i skärpande riktning vid straffmätning och påföljdsbestämning. Det konstateras i promemorian att den övre delen av straffskalan inom ramen för dagens lagstiftning sällan kommer till användning. Eftersom det redan i dag därmed uppenbarligen finns utrymme för en mer nyanserad bedömning av straffvärdet i allvarigare fall av trafikbrottslighet och vid återfall, kan det även mot den bakgrunden ifrågasättas om ett behov av höjt straffmaximum skulle föreligga. I vart fall bör frågan om det inte är möjligt att döma ut en lämplig påföljd inom ramen för befintliga straffskalor, nogsam utredas och övervägas innan föreslagna lagstiftningsåtgärder beslutas.

#### *En ny straffbestämmelse om grov trafikbrottslighet*

Den nya straffbestämmelsen föreslås omfatta den som begår brottsliga gärningar enligt trafikbrottslagen under förutsättning *dels* att var och en av gärningarna har utgjort led i ett upprepat särskilt hänsynslöst trafikbeteende och *dels* att gärningarna varit ägnade att utgöra en allvarlig fara för trafiksäkerheten.

Såsom Advokatsamfundet framhållit i otaliga remissyttranden, kräver ny kriminalisering att denna är nödvändig, effektiv och proportionerlig. Grundläggande krav på all kriminallagstiftning är vidare att den är klar, tydlig och förutsägbar. De gärningar som nu föreslås omfattas av kriminaliseringen är i sig sådana att de i princip alltid utgör en allvarlig fara för trafiksäkerheten. Brottstyperna bygger nämligen på en presumtion om att gärningar som omfattas av kriminaliseringen är farliga för trafiksäkerheten. Med hänsyn till att samtliga brott som kan konstituera ansvar enligt den föreslagna straffbestämmelsen till sin natur innebär en allvarlig fara för trafiksäkerheten,

är det svårt att kunna förutse hur bedömningen i denna del skulle göras. Enligt Advokatsamfundet saknas det i promemorian tillräcklig vägledning i detta avseende, vilket innebär att det finns risk att området för den nya kriminaliseringen även skulle bli alltför vidsträckt.

Gärningarna måste härutöver ha ingått i ett upprepat beteende som objektivt sett ger uttryck för särskild hänsynslöshet i trafiken. Advokatsamfundets uppfattning är att det är oklart vad som avses med *särskild hänsynslöshet* och anser att det inom ramen för det fortsatta lagstiftningsarbetet tydligt måste anges vad som kan anses utgöra särskild hänsynslöshet i trafik.

Slutligen framstår i vart fall maximistraffet om fem år som alltför väl tilltaget. En relevant jämförelse är farebrottet i 3 kap. 9 § brottsbalken *framkallande av fara för annan* där straffskalan är böter eller fängelse i högst två år.

*Frågan om en ny promillegräns för sjöfylleri*

Advokatsamfundet har i denna del ingen erinran mot promemorians bedömningar.

SVERIGES ADVOKATSAMFUND

Mia Edwall Insulander