

2020-02-18

Justitiedepartementet
ju.remissvar@regeringskansliet.se
ju.L5@regeringskansliet.se
Dnr Ju2019/03808/L5

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

Yttrande över de remitterade förslagen

Avsnitt 6.3.2

Det föreslås att straffmaximum för olovlig körning, grovt brott, respektive rattfylleri höjs från fängelse i sex månader till fängelse i ett år.

Domarförbundet ifrågasätter det praktiska behovet av den aktuella straffskärpningen. Det kan ifrågasättas vilka enstaka fall som avser en olovlig körning eller rattfylleri som har ett så ”exceptionellt högt straffvärde”. När det gäller flerfaldig brottslighet finns bestämmelserna i 26 kap. 2 § brottsbalken att tillämpa. I fråga om olovlig körning kan man också notera att brottet enligt förslaget ska bedömas som grovt om brottet har skett vanemässigt.

Det finns inte någonting att erinra mot förslaget om att straffbestämmelsen om olovlig körning i 3 § trafikbrottslagen förtydligas och moderniseras och att grov olovlig körning etableras som en egen, formell brottsbeteckning.

Avsnitt 6.3.3

Straffmaximum för grovt rattfylleri föreslås höjas från fängelse i två år till fängelse i tre år.

Förslaget avstyrks.

Det har inte redovisats några sakliga skäl för att genomföra den föreslagna straffskärpningen. Det som anförs som skäl är knappast övertygande. Det är svårt att förstå det som anförs i motiven att – om straffskärpningen för normalgraden av brottet genomförs isolerad – ”blir följderna emellertid en mindre överlappning i förhållande till det grova brottet än vad som följer av nuvarande reglering” (s. 171). Överlappningen torde bli större. Oavsett hur man ser på den förändringen kan förändringen av överlappningen inte motivera den straffskärpning som föreslås.

Behovet av den föreslagna förändringen måste också ifrågasättas. Det är inte möjligt att föreställa sig ett enskilt fall av grovt rattfylleri, när gärningsmannen inte samtidigt gjort sig skyldig till något annat brott, t.ex. vållande till kroppsskada, som har ett straffvärde som uppgår till fängelse motsvarande uppemot tre år.

Avsnitt 6.3.4

Ett nytt brott föreslås. Den som begår brottsliga gärningar enligt trafikbrottslagen ska, om var och en av gärningarna har utgjort led i ett upprepat särskilt hänsynslöst trafikbeteende och gärningarna varit ägnade att utgöra en allvarlig fara för trafiksäkerheten, dömas för grov trafikbrottslighet och straffet ska vara fängelse i lägst sex månader och högst fem år.

Förslaget avstyrks.

Brottet har utformats efter förebild av fridskränkingsbrotten och olaga förföljelse. Dessa brott karaktäriseras av en och samma person utsätts för upprepade angrepp och utgångspunkten är att den enskilda målsäganden drabbas mycket hårt av den upprepade brottsligheten. Kränkningen och den psykiska påfrestningen är mycket större vid en kontinuerlig förföljelse, vilket är den grundläggande skälet till att införa konstruktionen med skärpt straff i dessa fall. Det förhöjda straffvärdet vid sådana brott motiveras av den ytterligare kränkning som målsäganden utsätts för genom de upprepade brotten. Det torde vara allmänt känt hur nedbrytande fridskränkingsbrott och förföljelse kan vara för en enskild.

Motsvarande gör sig dock inte gällande vid upprepade trafikbrott. Det finns inte någon saklig grund för att på detta sätt konstruera en straffskärpning vid trafikbrott. Bestämmelsen ger närmast uttryck för en allmän straffskärpning vid flerfaldig brottslighet.

Det kan konstateras att motsvarande regleringen inte finns när någon gör sig skyldig till flera fall av exempelvis hot men där vart och ett av brotten riktar sig

mot olika målsäganden.

I motiven till den föreslagna förändringen anges att ”straffmättingspraxis inte återspeglar brottslighetens allvar”. Några skäl för det ställningstagandet anförs inte.

Bestämmelsen kommer dessutom i konflikt med den normala tillämpningen av straffmätning vid flerfaldig brottslighet. Det kan också nämnas att Högsta domstolen uttalat att det finns skäl att ge asperationsprincipen mer begränsat genomslag vid brottslighet som utövas systematiskt, vilket i vart fall delvis torde tillgodose den eftersträlvade straffskärpningen.

Dessutom torde den föreslagna bestämmelsen leda till tillämpningssvårigheter vid olovlig körning där upprepning, eller vanemässighet, är ett skäl att betrakta brottet som grovt.

Brottet ska, enligt motiven, omfatta de brottstyper som typiskt sett ingår i ett upprepat särskilt hänsynslöst trafikbeteende. Därefter avgränsas tillämpningsområdet till brott enligt trafikbrottslagen, vilken framstår som svårt att förklara. Brott mot trafikbrottslagen (men inte till exempel hastighetsöverträdelse) sägs vara de brott som typiskt sett ingår i ett upprepat särskilt hänsynslöst trafikbeteende.

Att införa den här typen av konstruktion vid trafikbrott skulle innebära en olycklig nyskapelse som är svår att passa in i det straffrättsliga systemet i övrigt.

Övriga förslag lämnas utan erinran.

För styrelsen

Björn Lindén

Ordförande, Sveriges Domareförbund

