

REMISSYTTRANDE

2020-03-17

Dnr 0513/19

Er referens: Ju2019/03808/L5

Justitiedepartementet

102 33 Stockholm

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

Brottsförebyggande rådet (Brå) har fått rubricerade promemoria på remiss och lämnar följande kommentarer.

Brå delar utredarens bedömning att det inte behövs någon förändring avseende befogenhet för polismän m.fl. att tillfälligt omhänderta fordonsnycklar m.m. och att det inte heller finns något behov av förändringar avseende sjöfyllerireformen.

Huvuddelen av Brås kommentarer avser därmed förslagen rörande straffskalorna för vissa trafikbrott respektive införandet av en straffbestämmelse om grov trafikbrottslighet.

Misstolkning av återfallsstatistiken

Ett viktigt skäl för behovet av en skärpt syn på upprepad trafikbrottslighet är en slutsats som dras i promemorians empiriska del, om att återfall i bland annat olovlig körning och rattfylleri är ”mycket vanligt” (t.ex. s. 168). Dock bygger denna slutsats på en misstolkning av återfallsstatistiken.

Som exempel kan nämnas att det på s. 155 i promemorian anges att ”Av de som hade brott mot trafikbrottslagen som ingångshändelse 2012, återföll 51 procent i ett nytt brott mot trafikbrottslagen [inom tre år].”

Som utredaren tidigare beskrivit (s. 137 f.) så hade totalt ca 18 900 personer ett brott mot trafikbrottslagen som ingångshändelse år 2012. Av dessa återföll 6 420 personer (ca 34 procent) i *något brott* inom tre år. Av dessa var det 51 procent som återföll i ett nytt brott mot trafikbrottslagen (3 250 personer). Det innebär att det egentligen var 17 procent (3 250/18 900) av samtliga med brott mot trafikbrottslagen som ingångshändelse år 2012 som återföll i ett nytt brott mot trafikbrottslagen inom tre år. Samma typ av överskattning görs även i promemorians redovisning av slutsatser rörande andelen återfall i olovlig körning, rattfylleri respektive grovt rattfylleri (s. 155) samt i figur 5.8.

Det presenteras i promemorian ingen empiri som visar på ett tydligt ökande problem när det gäller den upprepade trafikbrottsligheten. Sammanlagt har antalet lagföringar för brott mot trafikbrottslagen minskat med ca 20 procent under perioden 2009–2018 (tabell 5.2). Under samma period har andelen lagföringsbeslut för brott mot trafikbrottslagen som rör tidigare ostraffade personer ökat (figur 5.7). Sammantaget tyder detta på att det är färre ”vanemässiga” trafikbrottslingar som i dag lagförs för trafikbrott jämfört med situationen för tio år sedan.

Ingen empiri om koppling mellan olovlig körning och trafiksäkerheten

Det framgår av promemorian att brottstyperna i trafikbrottslagen bygger på en presumtion om att gärningar som omfattas av kriminaliseringen är farliga för trafiksäkerheten. Vidare menar utredaren att upprätthållandet av trafiksäkerheten utgör det primära bakomliggande skyddsintresset. Här kan det påpekas att kopplingen mellan trafiksäkerheten och olika typer av trafikbrott torde vara av varierande karaktär och styrka. Kopplingen mellan vårdslöshet i trafik och trafiksäkerheten kan exempelvis anses vara både stark och direkt. Varje gång det sker en vårdslös körning torde trafiksäkerheten påverkas negativt. Kopplingen mellan en olovlig körning och trafiksäkerheten är inte lika självklar. Det torde ske olovliga körningar som är mindre trafikfarliga än en del *lovliga* körningar.

Promemorians statistiska redovisningar beskriver indikatorer på effekten av rattfylleri på trafiksäkerheten i form av statistik rörande omkomna personer i alkohol-/drogrelaterade trafikolyckor. Däremot redovisas ingen empiri som kopplar olovlig körning eller upprepad olovlig körning till indikatorer rörande trafiksäkerheten. Det saknas därmed ett underlag som skulle möjliggöra en bedömning av hur denna koppling kan se ut.

Det empiriska underlaget som redovisas i promemorian ger inte heller möjlighet att bedöma hur stor gruppen vanemässiga trafikbrottslingar är. Det innebär i sin tur att det är svårt att bedöma hur stor trafikfara denna grupp kan utgöra och hur stor gruppen är som skulle kunna bli föremål för det nya trafikbrott som föreslås.

Höjt straffmaximum för vissa trafikbrott

Olovlig körning, grovt brott, respektive rattfylleri

Utredaren menar att de nuvarande straffskalorna för olovlig körning, grovt brott, och rattfylleri (normalgrad) ger ett tillräckligt utrymme för att göra en nyanserad bedömning av brotten i de flesta fall. Samtidigt menar utredaren att det finns behov av att skapa ytterligare utrymme för att kunna göra en mer nyanserad bedömning av straffvärdet i allvarigare fall eller vid återfall. Till exempel menar utredaren att det torde kunna förekomma fall av t.ex. rattfylleri där det föreligger exceptionellt försvårande omständigheter och där nuvarande straffmaximum framstår som alltför lågt. Mot den bakgrunden anser utredaren att det finns anledning att höja straffmaximum för dessa brott, från fängelse i sex månader till fängelse i ett år.

En höjning av straffmaximum kan tyckas rimlig för olovlig körning, grovt brott, om syftet är att ge utrymme för en ökad nyansering vid straffmätningen för bland annat "vanemässiga" olovliga körningar, eftersom det i dag saknas ett lagrum med högre straffnivå som tar sikte på mer kvalificerad brottslighet av det slaget.

Mot bakgrund av utredarens argument är det mindre klart varför en sådan straffhöjning skulle vara påkallad för rattfylleri. Här finns brottet grovt rattfylleri, som torde inrymma de flesta fall där det förekommer "exceptionellt försvårande omständigheter".

Grovt rattfylleri

Utredaren menar att höjningen av straffmaximum för rattfylleri får som konsekvens att straffmaximum för grovt rattfylleri också bör höjas, till fängelse i tre år. Detta för att det högsta straffet för grovt rattfylleri även fortsättningsvis ska överstiga det föreslagna högsta straffet för rattfylleri med tillräcklig marginal. Detta är det enda skäl som framförs för att höja straffmaximum för grovt rattfylleri.

Utredaren menar att förslaget innebär en relativ stor höjning i straffskalan för grovt rattfylleri, och även en relativt stor förändring av skillnaden mellan straffnivåerna för rattfylleri respektive grovt rattfylleri. En mindre höjning, till fängelse i två år och sex månader skulle enligt utredaren också kunna övervägas. Men eftersom en straffnivå på fängelse i två år och sex månader tidigare inte använts menar utredaren att det är lämpligast att höja straffmaximum till fängelse i tre år.

Brå menar att en så tydlig ökning av straffnivån för brottet grovt rattfylleri rimligen bör motiveras av starkare skäl än detta.

Brå noterar också att den föreslagna höjningen för grovt rattfylleri skulle innebära ett straffmaximum som tydligt överstiger maximistraffet för grov vårdslöshet i trafik (fängelse i två år). Utifrån en jämförelse av straffskalorna i dag betraktas grov vårdslöshet i trafik som ett lika allvarligt brott som grovt rattfylleri. Brå saknar en tydlig motivering för förändringen i synen på den inbördes relationen mellan straffskalorna för dessa två brott.

En ny straffbestämmelse om grov trafikbrottslighet

Enligt utredaren räcker inte förslagen om höjt straffmaximum för grov olovlig körning och rattfylleri till för att uppnå ett tillräckligt starkt straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet.

Därför föreslås en ny straffbestämmelse, om *grov trafikbrottslighet*, med fängelse i lägst sex månader och högst fem år i straffskalan. Sett i förhållande till nuvarande straffskalor för de aktuella brottstyperna skulle den föreslagna straffskalan innebära en tydlig höjning av straffnivån för flerfaldig trafikbrottslighet. Bestämmelsen ska omfatta den som begår flera brott enligt trafikbrottslagen under förutsättning att 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. Brå saknar emellertid en mer konkretiserande diskussion av hur kopplingen mellan exempelvis olovliga körningar och den här typen av allvarlig trafikfara kan se ut i praktiken.

Den nya bestämmelsen har fridskränkingsbrotten och brottet olaga förföljelse som förebild. Detta är ett ovanligt sätt att hantera flerfaldig brottslighet. Som utredaren beskriver handlar det om en brottskonstruktion som tidigare inte använts för brottslighet som saknar en målsägande. Utredaren argumenterar för att det finns paralleller mellan de anledningar som funnits för en skärpt syn på upprepad brottslighet vid fridskränkingsbrotten och de anledningar som finns för en skärpt syn på upprepad brottslighet som kan äventyra trafiksäkerheten. Det får dock anses svårt att dra paralleller mellan de konkreta och kumulativa effekter som upprepade kränkningar i form av hot, misshandel och sexualbrott får för den utsatte, när de begås mot samma person inom ramen för en nära relation, och de effekter som upprepade olovliga körningar kan få för det mer abstrakta fenomenet 'upprätthållande av trafiksäkerheten'.

I det nu aktuella sammanhanget framstår det som att användningen av den föreslagna brottskonstruktionen främst har aktualiserats av ett missnöje med effekten av asperationsprincipens tillämpning vid just flerfaldig trafikbrottslighet. I detta avseende är Brås huvudsynpunkt att förslaget rör en större och principiellt viktig fråga, om asperationsprincipens ställning, som inte diskuteras i promemorian.

Detta yttrande avges av generaldirektören Kristina Svartz efter föredragning av enhetschef David Shannon.

Kristina Svartz

David Shannon