

Regeringskansliet
Justitiedepartementet

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

Åklagarmyndigheten ser positivt på de föreslagna förändringarna som leder till att straffnivåerna för trafikbrott höjs och som ger möjligheter att ingripa mer kraftfullt mot de mest brottsaktiva personerna. Det är angeläget att så mycket som möjligt görs för att höja trafiksäkerheten och att den av regeringen beslutade nollvisionen realiseras.

Straffmaximum för rattfylleri och olovlig körning, avsnitt 6.3.2

Åklagarmyndigheten tillstyrker den förändring av straffskalor som föreslås för rattfylleri och grov olovlig körning. Förslaget är väl i linje med vad myndigheten tidigare framfört i remissyttrande över promemorian ”Snabbare lagföring”, Ds 2018:9. Om förslaget genomförs kommer det att leda till att möjligheterna att använda personella tvångsmedel kraftigt utvidgas. Detta skapar möjligheter för att genom frihetsberövande förhindra brottsaktiva personer att upprepat köra påverkade och utan behörighet.

Åklagarmyndigheten tillstyrker att 3 § TBL omarbetas redaktionellt.

Straffmaximum för grovt rattfylleri, avsnitt 6.3.3

Kopplat till förslaget om förändrade straffskalor för rattfylleri och olovlig körning finns också ett förslag att straffskalan för grovt rattfylleri justeras så att straffmaximum blir tre års fängelse. Någon mer ingående analys av skälen för detta förslag har inte redovisats. Det enda motiv som anförs är att överlappningen i straffskalor mellan rattfylleri av normalgraden och grovt rattfylleri ska hållas på en lämplig nivå. Det anges också, mycket kortfattat, att någon förändring av straffvärdet inte är avsedd. En förändring av straffskalan bör emellertid inte göras endast för att upprätthålla en lämplig överlappning. Ett

syfte bakom att förändra straffskalan bör även vara att försöka påverka synen på brottets straffvärde. En förändrad straffskala med en skärpt syn på normalstraffet för grovt rattfylleri är önskvärd. I de fall av grovt rattfylleri som leder till frihetsberövande påföljd stannar straffet i de flesta fall vid en månads fängelse. Om straffet istället var två månaders fängelse skulle reglerna om villkorlig frigivning aktualiseras och därmed också Kriminalvårdens olika möjligheter att exempelvis ställa den dömda under övervakning. Detta skulle kunna vara till nytta för personer som befinner sig i ett alkoholmissbruk.

Grov trafikbrottslighet, avsnitt 6.3.4

Vad gäller förslaget om ett nytt brott ”grov trafikbrottslighet” inställer sig en rad frågor. En av dessa är hur detta nya brott förhåller sig till kravet på en snabb lagföring. Konstruktionen av brottet uppmuntrar inte en snabb lagföring utan utgör närmast ett incitament för att utredningar tvärtom ”samlas på hög” för att kunna leda till ett nytt brott med en strängare straffskala. Även om inte utredningar medvetet ”samlas på hög” kommer det att uppstå skillnader i landet beroende på domstolars, åklagares och polisers effektivitet. På platser i landet med längre genomströmningstider i rättskedjan kommer den misstänkte att missgynnas i förhållande till där rättskedjan arbetar mer effektivt.

Utredaren drar paralleller till bl.a. brottet grov fridskränkning. Den stora skillnaden i sammanhanget, som även utredaren pekar på, är att vid fridskränkningens brotten kommer ofta en målsägande till polisen och berättar om ett antal brottstillfällen. Trafikbrotten är oftast egeninitierade av polisen. En person stoppas för en olovlig körning och en utredning genomförs och delges ofta direkt på plats. Denna utredning lottas in till åklagare som väcker åtal. Vid återkommande körningar uppkommer då frågan hur delgivning av misstanken grov trafikbrottslighet ska gå till. De redan åtalade gärningarna blir, om inte en huvudförhandling redan hållits, en del av det nya brottet. Den åtalade måste delges om misstanken med en ny rubricering. Det är dock möjligt att det inte blir något stort problem, eftersom de föreslagna förändringarna av straffskalorna för grov olovlig körning och rattfylleri gör att dessa brott blir häktningssgrundande. I de fall grov trafikbrottslighet kan komma att bli aktuellt kan också antas att det föreligger häktningsskäl. En person kan då delges om misstankarna i samband med ett frihetsberövande.

Även om det kommer att finnas praktiska problem ger förslaget naturligtvis ytterligare möjligheter att ingripa mot de mest notoriska återfallspersonerna. Det kan antas att domstolarna kommer att inta en betydligt strängare syn på de

mer kvalificerade trafikbrotten. Denna strängare syn kan komma att bidra till mer adekvata påföljder och därmed också en ökad trafiksäkerhet. Frågan är dock hur utredarens resonemang kring tidigare brottslighet kommer att tillämpas. Enligt Åklagarmyndighetens uppfattning skulle det vara rimligt att en ny ”serie” brott efter en tidigare dom krävs för att åter döma till ansvar för grov trafikbrottslighet och inte som utredaren pekar på att tidigare belastning ska kunna beaktas i dessa fall. Att en ny ”serie” av brott krävs skulle stämma mer överens med det synsätt som tillämpas beträffande förebilden fridskränkingsbrotten. Hur det ska förhålla sig bör närmare utvecklas under det fortsatta lagstiftningsarbetet.

För det fall förslaget går till lagstiftning bör det övervägas om inte ytterligare brott ska omfattas. Exempelvis kan allvarigare hastighetsöverträdelser, stoppliktsförseelser, rödljuskörningar och andra brott mot trafikförordningen vara nog så allvarliga och en del av ett upprepat hänsynslöst beteende ägnat att vara en allvarlig fara för trafiksäkerheten. Det är en ofta svår bedömningsfråga om dessa brott når upp till vårdslöshet i trafik eller inte.

Sammantaget är Åklagarmyndigheten positiv till förslaget.

Straffskalorna vid sjöfylleri, avsnitt 10.3

Om förslagen med skärpta straffskalor för rattfylleribrotten leder till lagstiftning anser Åklagarmyndigheten att motsvarande förändringar bör göras i andra bestämmelser som reglerar trafik under alkoholpåverkan. Det finns en stor vinst i att samtliga dessa paragrafer har samma straffskalor. När det gäller sjöfylleri kan särskilt pekas på vad regeringen tidigare framhållit kring att straffskalorna för sjöfylleri och rattfylleri bör vara överensstämmande (se prop. 2009/10:76 s. 14ff). Det är förvisso en positiv trend vad gäller sjöfylleri som redovisas av utredaren. Det finns dock anledning att nyansera de uttalanden som gjorts i NJA 2012 s. 369 kring att sjöfylleri inte får lika omfattande konsekvenser som rattfylleri. Sjötrafiken präglas förvisso av andra förhållanden än vägtrafiken men konsekvenserna kan bli av en annan dignitet i synnerhet avseende handelssjöfarten. Exempelvis skulle en grundstötning kunna leda till omfattande miljömässiga konsekvenser genom ett utsläpp eller att ett stort antal passagerare på en större färja kommer att utsättas för fara.

Andra angelägna frågor

En inom Åklagarmyndigheten mycket aktuell fråga är uppsåtskravet vid olovlig körning. Genom Högsta domstolens avgörande den 12 september 2019 i mål nr B 2413-18 har förutsättningarna för bifall till åtal för olovlig körning avseende utländska medborgare kraftigt försämrats. En lång rad underrättsdomar har meddelats i vilka de åtalade frikänns från ansvar då de uppgett att de förhört sig om sina utländska körkortets giltighet hos kamrater, grannar el. dyl. De åtalade har då inte ansetts ha uppsåt till gärningen, varken insiktsuppsåt eller likgiltighetsuppsåt. Det är enligt Åklagarmyndigheten ytterst angeläget att en förändring av lagstiftningen kommer till stånd snarast möjligt genom att en oaktsam variant av olovlig körning införs.

Ytterligare en fråga som tangerar utredarens uppdrag är de närmare formerna för grovt drograttfylleri. Statistik visar enligt utredaren att andelen utredningar avseende drograttfylleri ökar till skillnad från alkoholrelaterat rattfylleri. Åklagare kommer i bevissvårigheter då åtal väcks för grovt drograttfylleri eftersom den trafikfarliga körningen då måste bevisas, exempelvis genom vittnesförhör med poliser som stoppat en vådlig färd, men också då sambandet mellan den vådliga färden och narkotikapåverkan måste bevisas. Den presumption för att ett brott är grovt vid en viss större mängd berusningsmedel som finns beträffande alkohol finns inte beträffande droger. I Norge finns sedan 2012 fasta gränser för olika narkotiska preparat: "Forskrift om faste grenser for påvirkning av andre berusende eller bedøvende middel enn alkohol m.m.". Fasta gränser för narkotiska preparat i Sverige har tidigare övervägts, se prop. 2007/08:53. Det vore av värde att åter överväga, inom ramen för en utredning, om en lagstiftning motsvarande den norska kan införas i Sverige. Fasta gränser leder till en rad tillämpningsproblem - hur hanteras en situation med flera olika sorters narkotika? hur hanteras en situation med narkotika och alkohol? hur hanteras nya preparat? - men skulle också kunna leda till mer relevanta påföljder och därigenom möjligheter till en ökad missbruksvård. Därmed skulle trafiksäkerheten kunna gynnas.

Ekonomiska konsekvenser

Införandet av det nya brottet grov trafikbrottslighet och förändringarna av straffskalorna för rattfylleri och grov olovlig körning kan förväntas leda till ett ökat antal ärenden med frihetsberövade personer. Detta kommer att kräva ytterligare resurser inom rättskedjan.

Detta beslut har fattats av riksåklagaren Petra Lundh efter föredragning av kammaråklagaren Johan Bülow. I den slutliga handläggningen av ärendet har också rättschefen Marie-Louise Ollén och överåklagaren Mats Svensson deltagit.

Petra Lundh

Kopia till

Kommunikationsavdelningen

Rättsavdelningen

Biblioteket

Lotta Myrén, chefssekreterare

Överåklagaren för samordning och analys