

Juridiska fakultetsstyrelsen  
Universitetslektor Linnea Wegerstad

Justitiedepartementet

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

Ju2019/03808/L5

Juridiska fakultetsstyrelsen vid Lunds universitet, som anmodats att yttra sig över rubricerat betänkande, får härmed avge följande yttrande, som utarbetats av universitetslektor Linnea Wegerstad.

### **Sammanfattning**

Fakultetsstyrelsens yttrande avser promemorians förslag på åtgärder för att åstadkomma en skärpt påföljdspraxis vid upprepad trafikbrottslighet.

Fakultetsstyrelsen har inga synpunkter på att olovlig körning, grovt brott, ges en egen brottsbeteckning och placeras i ett nytt stycke. Ändringen tillstyrks.

Fakultetsstyrelsen har inga synpunkter avseende den del av promemorian som rör sjöfylleri, utan instämmer i promemorians slutsats att det inte finns behov av ändringar i sjöfyllerilagstiftningen.

Fakultetsstyrelsen anser att det i promemorian inte framkommer tillräckliga skäl för att skärpa straffen för upprepad trafikbrottslighet. Närmare synpunkter på detta lämnas i yttrandets avsnitt 1.

Fakultetsstyrelsen ifrågasätter att en höjning av straffmaximum för olovlig körning, grovt brott, rattfylleri och grovt rattfylleri kan få den effekt som man vill åstadkomma med förslaget. Närmare synpunkter på detta lämnas i avsnitt 2.

Fakultetsstyrelsen avstyrker förslaget att införa brottet grov trafikbrottslighet. Närmare synpunkter lämnas i avsnitt 3. Skälet är i korthet att förslaget innebär ett avsteg från den straffrättsliga systematiken. Upprepad brottslighet – flerfaldig brottslighet och återfall i brott – regleras huvudsakligen i de allmänna bestämmelser och principer som rör påföljd. Att införa ett brott som endast avser upprepad brottslighet innebär att en särskild straffvärdesbestämmelse skapas för en viss brottstyp. Det saknas skäl för att göra ett sådant avsteg från den straffrättsliga systematiken. Om förslaget genomförs finns en risk för att kriminaliseringar av det här slaget införs för att skärpa rådande påföljdspraxis även vid andra brottstyper.

## 1. Det har inte framkommit tillräckliga skäl för att skärpa straffen för upprepad trafikbrottslighet

I promemorian (s. 164-167) redogörs för motiven till varför det behövs ett starkare straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet.

Ett motiv är att antalet anmälda brott mot trafikbrottslagen har ökat. Dock diskuteras tidigare i promemorian (s. 152) svårigheter att bedöma den faktiska nivån och utvecklingen av trafikbrottsligheten. På trafikbrottens område kan konstateras, vilket även framgår av promemorian (s. 47), att rattfylleri och olovlig körning är sådana brott som upptäcks genom polisens kontroller och att dessa kontroller utgör en viktig brottsförebyggande åtgärd. Ett ökande antal anmälda brott kan således betraktas som en följd av ett lyckat brottsförebyggande arbete och fakultetsstyrelsen anser att en ökning av antalet anmälda brott i sig inte utgör ett rationellt argument för att höja straffen.

Ett andra motiv är att risken för återfall i nya brott mot trafikbrottslagen är hög och att det är vanligt med återfall i samma brott. I promemorian konstateras att benägenheten att återfalla i olovlig körning ”verkar” ha ökat. Redogörelsen för återfallsstatistiken i avsnitt 5.2.3 ger inte någon tydlig indikation på en ökning generellt vad gäller återfall i trafikbrottslighet (se ex figur 5.7 på s. 132). Av redogörelsen för återfallsstatistik (s. 134) framgår att av de som lagfördes för brott mot trafikbrottslagen som grövsta brott i ingångshändelsen var andelen återfall (inom tre år i vilket brott som helst) 34 procent. Det är en siffra som ligger på ungefär samma nivå som kategorin brott mot 3 kap. brottsbalken samt kategorin brott mot 4, 5 och 7 kap. brottsbalken. Vidare är återfallsfrekvensen vid brott mot trafikbrottslagen lägre än återfall vad gäller kategorierna narkotikabrott respektive tillgreppsbrott. I promemorian konstateras (s. 136) att brott mot trafikbrottslagen tillsammans med tillgreppsbrott och narkotikabrott är de kategorier där återfall i samma brott var vanligast. Mot bakgrund av detta är det fakultetsstyrelsens uppfattning att återfall i brott som argument för att skärpa straffen gör sig gällande vid flertalet brottstyper och det kan således ifrågasättas varför en sådan skärpning ska införas vid just trafikbrotten.

Ett tredje motiv som anförs i promemorian är att bland de som omkommer i vägtrafiken är det många som är inblandade i alkohol- och drogrelaterade olyckor. I promemorian hänvisas till olycksfallsstatistik (s. 143) som visar på ett samband mellan dödsolyckor i trafiken och alkohol eller droger. Fakultetsstyrelsen konstaterar att detta samband endast har bäring på brottet rattfylleri. För att detta motiv ska ha bäring på olovlig körning och vårdslöshet i trafik bör sambandet mellan dessa brott och olycksfall i trafiken utredas vidare.

Som ett fjärde motiv anförs i promemorian att det har inträffat ett antal massmedialt uppmärksammade trafikolyckor med dödlig utgång. Två hovrättsdomar nämns. Fakultetsstyrelsen anser att detta inte är ett rationellt skäl för straffskärpning.

Ett femte motiv är att synen på grova vållandebrott har skärpts de senaste åren genom att straffminimum för grovt vållande till annans död (3 kap. 7 § brottsbalken) har höjts. Fakultetsstyrelsen konstaterar, i likhet med promemorian, att det finns en väsentlig skillnad mellan å ena sidan 3 kap. 7 § brottsbalken och å andra sidan trafikbrottslighet. Den förstnämnda tar sikte på gärningar som har lett till att en människa har dött, medan trafikbrotten avser risktagande i trafiken. Det framstår således som rationellt att kriminalisering av risktagande bestraffas enligt en lägre straffskala än vållande till annans död. Att straffet för vapenbrott har höjts kan i sig inte anses utgöra skäl för att skärpa straffen för trafikbrotten.

Sammanfattningsvis ifrågasätter Fakultetsstyrelsen promemorians slutsats att det finns skäl att höja straffen för upprepad trafikbrottslighet.

## 2. Det finns inte underlag för att en höjning av straffmaximum för olovlig körning, grovt brott, rattfylleri och grovt rattfylleri kommer att få önskad effekt

Vad gäller promemorians förslag att höja straffmaximum för olovlig körning, grovt brott, rattfylleri och grovt rattfylleri (s. 168-171) vill fakultetsstyrelsen anföra följande. Höjningen av straffmaximum motiveras med att det torde finnas fall där det föreligger exceptionellt försvärande omständigheter som bör föranleda strängare straff än vad nuvarande straffskala medger. Fakultetsstyrelsen anser att promemorian inte ger stöd för att det finns ett sådant behov. Därutöver kan konstateras att det huvudsakliga argumentet för lagförslaget är ett missnöje med påföljdspraxis avseende upprepad trafikbrottslighet. Eftersom det är andra regler – brottsbalkens tredje avdelning – som reglerar betydelsen av upprepad brottslighet kan det ifrågasättas om en höjning av straffmaximum kommer att innebära någon reell förändring av påföljdspraxis vid upprepad trafikbrottslighet. Vidare instämmer fakultetsstyrelsen i promemorians slutsats (s. 180) att även om höjningen av straffmaximum innebär att brotten grov olovlig körning och rattfylleri blir s k häktningsgrundande brott, kommer genomslaget i praktiken att bli begränsat.

Sammantaget anser fakultetsstyrelsen att promemorian inte visar att en höjning av straffmaximum för olovlig körning, grovt brott, rattfylleri och grovt rattfylleri är en relevant åtgärd för att skärpa straffen vid just upprepad trafikbrottslighet. Det är tydligt att en ny straffbestämmelse om grov trafikbrottslighet har större potential att medföra en straffskärpning i praktiken av upprepad trafikbrottslighet. Det finns dock skäl mot att införa ett sådant brott, vilka redogörs för i det följande.

## 3. En ny straffbestämmelse om grov trafikbrottslighet bör inte införas

Förslaget om att införa brottet grov trafikbrottslighet (som motiveras i promemorian s. 172-179) medför att det i anslutning till den specifika brottstypen införs en regel som påtagligt höjer straffvärdet vid upprepad trafikbrottslighet. Fakultetsstyrelsen anser att förslaget medför ett avsteg från den rådande påföljdssystematiken. Den systematiken innebär att betydelsen av upprepad brottslighet huvudsakligen regleras gemensamt för samtliga brott genom de allmänna bestämmelser och principer om flerfaldig brottslighet och återfall i brott som kommer till uttryck i brottsbalkens tredje avdelning och genom Högsta domstolens prejudikatbildning.

Fakultetsstyrelsen framhåller särskilt att förslaget innebär ett åsidosättande av asperationsprincipen. Som framgår av promemorian finns en spänning mellan å ena sidan återfall i brott efter tidigare lagföring, som innebär grund för straffskärpning, och å andra sidan flerfaldig brottslighet som lagförs vid samma tillfälle, då asperationsprincipen tillämpas och innebär en mer gynnsam bedömning för den tilltalade. Även om Högsta domstolen har uttalat att den reduktion av brottslighetens straffvärde som följer av asperationsprincipen bör bli mindre vid så kallad seriebrottslighet (NJA 2018 s. 378 och NJA 2018 s. 634), medför promemorians förslag ett tydligt avsteg från asperationsprincipen.

Ett sådant avsteg kan naturligtvis vara motiverat. Fakultetsstyrelsen anser dock att ett sådant avsteg inte kan motiveras med hänvisning till fridskränkningens brott (4 kap. 4a § brottsbalken) och olaga förföljelse (4 kap. 4b § brottsbalken). Även om

såväl fridskränkingsbrotten som olaga förföljelse tar sin utgångspunkt i redan kriminaliserade gärningar, syftar kriminaliseringarna till att åstadkomma ett proportionerligt straff för specifika typer av våld: våld i nära relation och förföljelse.

Fridskränkingsbrotten motiveras av att långvariga och upprepade kränkningar av en annan person i en nära relation är särskilt straffvärda. Av förarbetena framgår att den typen av våld utmärks av att kränkningarna kan pågå en längre tid utan att de upptäcks av andra, att de sällan anmäls av den utsatta personen på grund av de känslomässiga bindningar som finns mellan förövare och utsatt, samt att våldet pågår i hemmet där personen borde kunna känna sig trygg och säker (prop. 1997/98:55 s. 78-79). Kriminaliseringen av olaga förföljelse motiveras av att relativt lindriga brottsliga gärningar sedda i ett sammanhang av upprepning är påtagligt integritetskränkande och att långvariga trakasserier kan innebära svåra konsekvenser för den utsatta personen (prop. 2010/11:45 s. 31 och s. 67).

Vid fridskränkingsbrotten och olaga förföljelse kan straffskärpning således motiveras utifrån den konkreta effekten för den som utsätts för de upprepade gärningarna. Det är den effekten som kravet på att gärningarna utgjort led i en upprepad kränkning av personens integritet tar sikte på. Det avsteg från den straffrättsliga systematiken som fridskränkingsbrotten och olaga förföljelse utgör är således motiverat, då de upprepade gärningarna utgör en kränkning av individen som är allvarigare än enstaka fall av exempelvis misshandel eller ofredande.

Vid upprepad trafikbrottslighet, däremot, föreligger inte någon sådan konkret effekt för individer som kan motivera avsteg från den straffrättsliga systematiken. Fakultetsstyrelsen anser att rekvisiten "utgjort led i ett upprepat särskilt hänsynslöst trafikbeteende" och "ägnade att utgöra en allvarlig fara för trafiksäkerheten" inte avser något annat än sådana omständigheter som redan idag beaktas vid bedömningen av rubricering, straffmätning och påföljdsval enligt de regler och principer som kommer till uttryck i brottsbalkens tredje avdelning.

Fakultetsstyrelsen ifrågasätter vidare den parallell som görs i promemorian avseende skyddsintresset för å ena sidan fridskränkingsbrotten och olaga förföljelse och å andra sidan trafikbrotten (s. 173). Att trafikbrottslagens skyddsintresse, trafiksäkerheten, också innefattar alla som har ett intresse av att trafiken är säker är ett argument gör sig gällande vid många andra brottstyper som inte heller är målsägandebrott. Till exempel kan det anföras att alla som rör sig i samhället har ett intresse av att narkotikaförsäljning beivras och skattebrotten kan motiveras med att det finns ett gemensamt intresse att människor inte undandrar sig skatt. Fakultetsstyrelsen menar att trafiksäkerheten som skyddsintresse inte ligger så nära skyddsintressena liv, hälsa frihet och frid att det i sig medför att upprepad trafikbrottslighet bör utgöra ett särskilt brott. Inte heller är trafiksäkerheten som skyddsintresse skild från andra allmänna intressen på sådant sätt att det i sig kan motivera avsteg från den straffrättsliga systematiken.

Sammanfattningsvis anser fakultetsstyrelsen att lagförslaget inte innebär något annat än en höjning av straffvärdet vid upprepad trafikbrottslighet och således ett avsteg från den straffrättsliga systematiken i allmänhet och asperationsprincipen i synnerhet. Till skillnad från förebilderna fridskränkingsbrotten och olaga förföljelse, har det inte framkommit något rationellt motiv för att göra ett sådant avsteg vid upprepad trafikbrottslighet. Det finns därtill en risk för att de regler och principer som allmänt gäller för flerfaldig brottslighet och återfall i brott undermineras, om det för varje brottskategori utöver de enskilda brotten införs kriminaliseringar av upprepade kränkningar av skyddsintresset. Om detta brott

införs för upprepad trafikbrottslighet, kan liknande argument göra sig gällande vid exempelvis upprepade tillgreppsbrott eller narkotikabrott.

Mot den bakgrunden måste förslaget avstyrkas.

Därutöver har fakultetsstyrelsen två synpunkter på förslaget att införa brottet grov trafikbrottslighet. För det första framgår av promemorian (s. 176-177) att sådana omständigheter som ryms i rekvisitet "utgjort led i ett upprepat särskilt hänsynslöst trafikbeteende" är omständigheter som redan idag ska beaktas i frågan om olovlig körning ska bedömas som grovt brott. Om förslaget ska införas bör det därför tydligare klargöras hur gränsen mellan grov olovlig körning och grov trafikbrottslighet ska dras.

För det andra behandlas kortfattat i promemorian förhållandet mellan å ena sidan intresset av snabb lagföring, och å andra sidan intresset av att upprepad trafikbrottslighet leder till svårare påföljd (s. 174 och s. 180). Fakultetsstyrelsen noterar att om lagföring sker snabbt efter varje gärning, vilket är målsättningen med det nya snabbförfarandet i brottmål, kan det innebära en avsevärd skillnad i straff i jämförelse med den som lagförs för det nya brottet grov trafikbrottslighet. Möjligen kan den skillnaden minskas genom att domstolarna i högre utsträckning beaktar återfall vid påföljdsbedömningen. Denna konsekvens av att brottet grov trafikbrottslighet införs bör dock utredas vidare.

Enligt delegation

Linnea Wegerstad