

Justitiedepartementet
ju.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till: ju.L5@regeringskansliet.se

Remissvar över förslag till ett stärkt straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet och en utvärdering av den nedre promillegränsen för sjöfylleri (Ds 2019:22)

Nacka tingsrätt har granskat förslagen utifrån de intressen som tingsrätten har att bevaka. Sammanfattningsvis finner tingsrätten anledning att anföra följande med anledning av det som föreslås.

- Brottet grov trafikbrottslighet har konstruerats på ett sätt som ter sig främmande för trafikbrottslighet överlag.
- Rekvisiten ”upprepat särskilt hänsynslöst trafikbeteende” och ”gärningarna varit ägnade att utgöra en allvarlig fara för trafiksäkerheten” i den nya straffbestämmelsen kan komma att medföra tillämpningssvårigheter.
- De brott som föreslås konstituera grov trafikbrottslighet har inte utretts eller motiverats i tillräcklig mån.
- Det saknas närmare analys av om olika handläggningssätt i tingsrätterna riskerar att gynna eller missgynna den målgrupp som träffas av de höjda straffskalorna och den nya straffbestämmelsen.
- I rådande budgetläge är det en förutsättning för alla förslag som innebär ett ökat antal huvudförhandlingar i brottmål, och fler förtursmål, att tingsrätterna tillskjuts ytterligare medel.

Enligt tingsrätten bör förslaget om en ny straffbestämmelse utredas ytterligare.

Synpunkter på förslaget till ny straffbestämmelse

I utredningen föreslås att det införs en ny straffbestämmelse om grov trafikbrottslighet i 6 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, nedan trafikbrottslagen. Av utredningen framgår vilka överväganden som ligger till grund för förslaget. Med anledning av den nya straffbestämmelsen får tingsrätten anföra följande synpunkter.

Det sätt som brottet har konstruerats på framstår vara mindre väl lämpat för trafikbrottslighet än för den typ av brottslighet som avses vid grov fridskränkning (som nu aktuell straffbestämmelse har modellerats efter). I utredningen framhålls vissa skillnader mellan grov trafikbrottslighet och grov fridskränkning, exempelvis att det senare är ett s.k. målsägandebrott. Vad som, enligt tingsrätten, innebär att konstruktionen av straffbestämmelsen framstår

vara främmande för trafikbrotten är att dessa brott i princip aldrig begås i något uttalat syfte att utsätta medtrafikanter för fara. De riktas inte heller mot någon bestämd person eller krets av personer. Det utgör därför en brist i utredningen att de överväganden som gjorts avseende brottets konstruktion inte närmare har redovisats.

Beträffande den lagtekniska utformningen av bestämmelsen har tingsrätten följande synpunkter.

Rekvisitet ”gärningarna varit ägnade att utgöra en allvarlig fara för trafik-säkerheten” synes inte innebära någon ytterligare inskränkning av det straffbara området i förhållande till rekvisitet ”upprepat särskilt hänsynslöst trafikbeteende”. Detta exemplifieras av att det i författningskommentaren i princip endast ges exempel på beteenden i trafiken – såsom vanemässighet, lagtrots och likgiltighet inför trafiksäkerhetens krav – som skulle kunna medföra att rekvisitet ”upprepat särskilt hänsynslöst trafikbeteende” är uppfyllt, och inte några ytterligare exempel på när det andra rekvisitet skulle kunna vara uppfyllt. Tingsrätten ifrågasätter därför om bägge lokutionerna behövs i straffbestämmelsen.

Även bestämmelsens utformning, att samtliga brott i trafikbrottslagen konstituerar gärningar som kan ingå i det nya brottet, kan ifrågasättas. I utredningen anges ett antal brott som typiskt sett är förekommande vid ett upprepat hänsynslöst trafikbeteende, varför de bör omfattas av den nya straffbestämmelsen (vårdslöshet i trafik, olovlig körning, rattfylleri och smitning från trafikolycksplats – samt de brotten grova former). Av lagtekniska skäl anges att även 2 § trafikbrottslagen – hinder i trafiken – bör omfattas av bestämmelsen, även om det brottet inte lika typiskt sett ingår i de upprepat hänsynslösa trafikbeteendena. Tingsrätten noterar härvid att denna bestämmelses syfte inte är att höja trafiksäkerheten utan att säkerställa framkomligheten i trafiken. Till följd av detta bör en brottslig gärning enligt 2 § trafikbrottslagen inte omfattas av de gärningar som kan konstituera grov trafikbrottslighet. Därutöver anser tingsrätten att 5 § trafikbrottslagen – smitning från trafikplatsolycka – inte straffbelägger en situation som i sig kan sägas vara ägnad att utgöra en allvarlig fara för trafiksäkerheten. Även den brottstypen bör därför undantas från de gärningar som kan konstituera grov trafikbrottslighet.

Reservation avseende förslagets betydelse för trafikbrottmålens olika bedömning vid olika handläggningssätt

I utredningen klargörs att målgruppen för den nya straffbestämmelsen förväntas ha en hög brottsaktivitet och samtidigt refereras det till den i dag allmänt gällande målsättningen om snabbare lagföring. Enligt tingsrätten framstår huvuddelen av de brott som anges i trafikbrottslagen vara sådana att de i och för sig kan bli föremål för den pågående försöksverksamheten med ett snabbförfarande i brottmål (dvs. brottmål som avgörs efter tillgänglighetsdelgivning med en målsättning om att avgöras inom två till sex veckor, se promemorian *Snabbare lagföring*, DV 1964-1964–2017), som det finns en avsikt att lansera brett i landet.

Med anledning av det anförda förutser tingsrätten vissa skillnader i dömandet beroende på om åtal för trafikbrottslighet handläggs inom ramen för snabbförfarandet eller inte. För åtal som handläggs inom snabbförfarandet föreligger

en högre risk att nya brott begås eller upptäcks innan det första åtalet har hunnit prövas i tingsrätt. Det kan tänkas leda till ett gynnande av åtal som inte handläggs inom snabbförfarandet (jfr här den aspirationsprincip som normalt tillämpas vid gemensam påföljd för flera brott), eller, vid längre ledtider, att ett tillräckligt antal gärningar hinner begås som kvalificeras som grov trafikbrottslighet (varvid föreslaget straffminimum väsentligen skiljer sig från övriga brott i trafikbrottslagen). Tingsrätten saknar en närmare analys av förslagets syfte när det gäller möjligheten att göra en mer nyanserad straffvärdesbedömning avseende trafikbrott. Vidare saknas en riskanalys med beaktande av intresset av en enhetlig rättstillämpning.

Synpunkter på förslagets ekonomiska konsekvenser

I utredningen redogörs för bedömningen att förslagen kommer att leda till kostnadsökningar för rättsväsendets myndigheter men att dessa, i vart fall på kort sikt, bedöms kunna rymmas inom ramen för befintliga anslag. Av utredningen framgår att förslagen troligen kommer att leda till fler häktningsförhandlingar och fler förtursmål i domstol, men att de inte bedöms innebära någon påtaglig ökning av antalet huvudförhandlingar.

Enligt tingsrätten står det någorlunda klart att förslagen kommer att leda till fler häktningsförhandlingar och fler förtursmål i tingsrätt. Av det som framgår i utredningen om målgruppens brottsaktivitet och vad som anförts ovan om snabbare lagföring anser tingsrätten att mycket talar för att även antalet huvudförhandlingar kommer att öka. Vidare innebär förslagen att brottmål som avser åtal för rattfylleri och grov olovlig körning inte längre kommer att kunna handläggas av tingsnotarier (jfr 18 § första stycket 1 förordning, 1996:381, med tingsrättsinstruktion), vilket också ökar tingsrättens kostnader.

Med beaktande av det anförda och det rådande budgetläget vid landets domstolar, som redan inneburit att flera tingsrätter ansett det nödvändigt att nedprioritera dispositiva tvistemål och vissa ärendetyper till förmån för brottmål i allmänhet och förtursmål i synnerhet, anser tingsrätten att förslagets genomförande förutsätter ökade anslag till tingsrätterna. Enligt tingsrättens bedömning riskerar annars ett ökat antal huvudförhandlingar i brottmål och fler förtursmål att bidra till längre omloppstider för andra måltyper än brottmål och att tingsrätterna därför riskerar att inte uppnå regeringens verksamhetsmål när det gäller dessa måltyper. Mot denna bakgrund anser tingsrätten heller inte att det är lämpligt att skjuta upp frågan om ökade anslag på obestämd tid.

Detta yttrande har lämnats av lagmannen Cecilia Klerbro, rådmannen Mats Åhrling och tingsfiskalen Kevin McCabe, föredragande.

Cecilia Klerbro

Kevin McCabe