

Justitiedepartementet  
Straffrättsenheten

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

(Ju2019/03808/L5)

---

Hovrätten instämmer inledningsvis i utredarens analys att det finns behov av en skärpt syn på återfall i trafikbrott. Utifrån de utgångspunkter som domstolen har att beakta har hovrätten följande synpunkter på de överväganden och förslag som redovisas i promemorian.

### Avsnitt 6.3.2

Hovrätten tillstyrker förslaget om att höja straffmaximum för grov olovlig körning till ett års fängelse.

Vad gäller förslaget om att höja straffmaximum för rattfylleri av normalgraden konstaterar hovrätten att det i dagsläget är ytterst sällsynt att ett sådant brott leder till annan påföljd än dagsböter. Hovrätten ifrågasätter därmed om det finns fall där omständigheterna är så försvårande att nuvarande straffmaximum om sex månaders fängelse inte är tillräckligt. Den främsta effekten av ett höjt straffmaximum får istället antas bli möjligheten att använda personella tvångsmedel. Även användandet av sådana kan dock, med hänsyn till att normalpåföljden alltfjämt kommer att vara böter, antas vara begränsat.

Ett alternativt sätt att åstadkomma en skärpt syn på återfall vore att, likt vad som gäller för grov olovlig körning, införa en ny punkt i 4 a § trafikbrottslagen enligt vilken vid bedömningen av om en gärning är att rubricera som grovt rattfylleri särskilt ska beaktas om gärningsmannen vid flera tidigare tillfällen dömts för rattfylleri. En sådan bestämmelse skulle dels göra den skärpta synen på återfall tydligare för såväl enskilda som för rättstillämpare, dels möjliggöra användandet av personella tvångsmedel i fler fall än idag.

Hovrätten tillstyrker förslagen avseende modernisering av språket i 3 § trafikbrottslagen och införandet av grov olovlig körning som en egen brottsbeteckning.

#### Avsnitt 6.3.3

Hovrätten avstyrker förslaget om att höja straffmaximum för grovt rattfylleri till tre års fängelse.

Det förekommer i praktiken inte att enstaka fall av grovt rattfylleri idag, ens när det är fråga om återfall, har ett straffvärde i den övre delen av straffskalan. Av författningskommentaren framgår att avsikten med förslaget inte är att generellt höja straffvärdet för grovt rattfylleri. Hovrätten har svårt att se att ett höjt straffmaximum fyller någon praktisk funktion. Det skäl som utredningen anför, dvs. överlappningen mellan straffskalorna, är enligt hovrättens uppfattning i sig inte tillräckligt starkt för att motivera den föreslagna ändringen.

#### Avsnitt 6.3.4

Hovrätten avstyrker förslaget om att införa det nya, samlade brottet grov trafikbrottslighet.

Av skälen till förslaget framkommer att konstruktionen för fridskränkingsbrotten använts som förlaga till det föreslagna brottet grov trafikbrottslighet. Som utredaren konstaterat består en väsentlig skillnad mellan fridskränkingsbrotten och trafikbrott i hur de enskilda brotten typiskt sett upptäcks och anmäls. Denna skillnad medför enligt hovrätten att konstruktionen lämpar sig mindre väl för trafikbrott; inte minst mot bakgrund av att trafikbrott är sådan typ av brottslighet där lagstiftaren genom bl.a. projektet ”Snabbare lagföring” strävar efter att korta ned handläggningstiderna hos polis, åklagare och domstol från brottstidpunkten till dom. Grov trafikbrottslighet ska enligt förslaget användas när det är fråga om flertalet gärningar enligt trafikbrottslagen, där gärningarna dessutom ska ha ”utgjort led i ett upprepat särskilt hänsynslöst trafikbeteende” och ”varit ägnade att utgöra en allvarlig fara för trafiksäkerheten”. I många fall torde det därmed krävas att ett betydande antal gärningar lagförs i ett sammanhang för att samtliga rekvisit för grov trafikbrottslighet ska vara uppfyllda. Det framstår därmed som att frågan om någon döms för grov trafikbrottslighet eller för separata trafikbrott i många fall kan komma att bero på om varje enskild gärning lagförs snabbt eller om utredningarna av resursskäl drar ut på tiden och flera gärningar därmed kommer att lagföras samtidigt. Det senare är knappast eftersträvansvärt ur effektivitetssynpunkt.

För det fall grov trafikbrottslighet införs som ett eget brott anser hovrätten att det bör övervägas om bestämmelsen utöver ”gärningar enligt trafikbrottslagen” även ska omfatta vissa brott mot trafikförordningen som är särskilt allvarliga och

trafikfarliga, exempelvis vissa fall av rödljuskörningar och hastighetsöverträdelser. Av författningskommentaren till den föreslagna bestämmelsen framgår att det ska dömas särskilt för brott som inte faller in under något brott enligt trafikbrottslagen. Enligt hovrättens uppfattning är det inte förenligt med de principer som i övrigt gäller att döma särskilt för ett mindre allvarligt brott samtidigt som ett fängelsestraff döms ut för allvarligare brottslighet av samma slag.

Enligt hovrättens mening skulle en skärpt syn på omfattande trafikbrottslighet bättre komma till uttryck genom kraftigt skärpta reaktioner på upprepade återfall i sådan brottslighet.

Hovrätten har inga synpunkter på det föreslagna straffminimumet om sex månaders fängelse. Vad gäller det föreslagna straffmaximumet om fem års fängelse framstår detta dock som väl högt. Hovrätten har svårt att se i vilka situationer ett så pass långt fängelsestraff skulle dömas ut ens vid upprepade fall av grov trafikbrottslighet.

#### Övrigt

Hovrätten noterar att uppdraget inte omfattat att överväga eventuella ändringar i bestämmelsen avseende normalgraden av olovlig körning. I detta sammanhang vill hovrätten ändå uppmärksamma lagstiftaren på de tillämpningsproblem som nuvarande lagstiftning i många fall medför i fråga om uppsåtsbedömningen vid detta brott. I praktiken är det ofta fråga om att den tilltalade har ett utländskt körkort och påstår sig ha trott, eller ha fått information om, att detta medför en oinskränkt rätt att köra bil i Sverige. Hovrätten konstaterar att uppsåtsbedömningen i dessa fall skiljer sig markant åt såväl i tingsrättspraxis som i hovrättspraxis. Även efter Högsta domstolens avgörande den 12 september 2019 i mål nr B 2413-18 kvarstår osäkerhet. Det är enligt hovrättens uppfattning angeläget att lagstiftaren ser över denna fråga och överväger om olovlig körning exempelvis ska göras om till ett oaktsamhetsbrott.

---

I handläggningen av detta ärende har deltagit hovrättspresidenten Anders Perklev, hovrättslagmannen Camilla Olsson och tf. hovrättsassessorn Christine Stridsberg, föredragande.

Anders Perklev

Christine Stridsberg