



Remissyttrande

Kontaktpersoner i detta ärende

John Woxström

070-936 07 99

john.woxstrom@akeri.se

Justitiedepartementet

ju.remissvar@regeringskansliet.se

ju.L5@regeringskansliet.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER REMISS AV PROMEMORIAN OM ETT STÄRKT STRAFFRÄTTSLIGT SKYDD MOT UPPREPAD TRAFIKBROTTLIGHET OCH EN UTVÄRDERING AV DEN NEDRE PROMILLEGRÄNSEN FÖR SJÖFYLLERI (DS 2019:22)

Sveriges Åkeriföretag är med cirka 5 600 medlemsföretag åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sammanfattning

- Sveriges Åkeriföretag anser att det är högst rimligt att en skärpt syn på just *upprepad* trafikbrottlighet även återspeglas i straffnivån för trafikbrottligheten
- Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot de föreslagna skärpningarna av straffnivåerna i förslaget
- Sveriges Åkeriföretag inget att erinra mot att lagtexten moderniseras enligt förslagen i promemorian

- Sveriges Åkeriföretag anser det vara tveksamt att införa brottet grov trafikbrottslighet på vissa i promemorian föreslagna grunder när det brottet bygger på upprepade överträdelser enligt samtliga överträdelser av trafikbrottslagen, alltså även av tidigare överträdelser av samma lag
- Sveriges Åkeriföretag anser att påverkan på straffmätningen vid upprepad brottslighet kan, och i många fall, bör ske
- Sveriges Åkeriföretag är helt enig med det promemorian uttrycker av att bekämpa lagtrots men saknar en redovisning av hur många brott och hur många personer som står för en sådan mängd brott att det kan betecknas som lagtrots; problemets omfattning, om det ens finns, är okänt
- Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot promemorians förslag att inte förändra regelverket om tillfälligt omhändertagande av fordonsnycklar m.m.

Allmänt

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss. Sveriges Åkeriföretag har tagit del av Ds 2019:22. Sveriges Åkeriföretag önskar med anledning av detta framföra nedanstående vad avser promemorians förslag angående trafikbrotten enligt lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott. Det som i promemorian avser nedre gränsen för sjöfylleri kommer inte att kommenteras.

Närmare om promemorian Ett skärpt straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet och en utvärdering av den nedre promillegränsen för sjöfylleri (Ds 2019:22)

Förslagen om straffskärpning samt modernisering av lagtexten

Sveriges Åkeriföretag anser att det är högst rimligt att en skärpt syn på just *upprepad* trafikbrottslighet även återspeglas i straffnivån för trafikbrottsligheten. Sveriges Åkeriföretag anser vidare att det även är rimligt att enskilda och inte upprepade gärningar i regel inte föranleder en skärpt syn, se avsnitt 6.3.1 sista stycket.

Sveriges Åkeriföretag har alltså inget att erinra mot de föreslagna skärpningarna av straffnivåerna. Vidare har Sveriges Åkeriföretag inget att erinra mot att lagtexten moderniseras enligt förslagen i promemorian.

Särskilt om det föreslagna nya brottet grov trafikbrottslighet

Sveriges Åkeriföretag anser det vara tveksamt att införa brottet grov trafikbrottslighet på vissa i promemorian föreslagna grunder när det brottet bygger på upprepade överträdelser enligt samtliga överträdelser av trafikbrottslagen, alltså även av tidigare överträdelser av samma lag. I promemorian, avsnitt 6.3.4

sidan 173, sägs att det är särskilt allvarligt att upprepat utsätta trafiksäkerheten för fara genom en serie i och för sig straffbelagda (och trafikfarliga) gärningar. Sveriges Åkeriföretag anser att det självklart är allvarligt. Men det saknas uppgift i promemorian om hur många brott det rör sig om och hur många personer som står för detta upprepande av dessa brotten. Detta är en brist i promemorian.

På sidan 177, första stycket, i promemorian sägs att "[o]m den tilltalade tidigare har lagförts för trafikbrott och alltså återfallit bör detta dock kunna beaktas vid bedömningen av om de åtalade gärningarna utgjort led i ett upprepat särskilt hänsynslöst trafikbeteende, för att belysa de förhållanden under vilka de åtalade gärningarna ägt rum".

Sveriges Åkeriföretag anser att detta är häpnadsväckande. Det skulle i så fall innebära att en person, som tidigare har dömts för brott enligt trafikbrottslagen, nu skulle kunna åtalas och fällas till ansvar för ett annat brott med en annan strängare brottsrubricering, nämligen grov trafikbrottslighet, för nya brott. Det skulle i så fall inte enbart handla om att utmäta ett strängare straff i den här situationen, utan skulle alltså innebära en annan allvarligare brottsrubricering. Se även sidan 81 överst i promemorian där det framgår att "[d]et är alltid omständigheterna vid brottet som ska vara avgörande vid straffvärdebedömningen. Gärningspersonens person, tidigare brottslighet eller vad som har inträffat efter brottet ska i princip sakna betydelse för bedömningen. Sådana faktorer kan dock ändå få betydelse vid straffmätningen eftersom de kan leda till att domstolen ska mäta ut ett annat straff än vad som följer av straffvärdet (se 29 kap. 4, 5 och 7 §§)". Här talas det om att tidigare brott kan få betydelse vid *straffmätningen* för nya brott men inte att tidigare brott kan få betydelse vid *brottsrubriceringen* för nya brott.

Sveriges Åkeriföretag anser att påverkan på straffmätningen vid upprepad brottslighet kan, och i många fall, bör ske. Den föreslagna lösningen med ett nytt brott som tar sin utgångspunkt i tidigare avdömd brottslighet tillsammans med den nya brottsligheten är inte acceptabel. Det nya brottet med den nya brottsrubriceringen ska, om det införs, ta sin utgångspunkt i de nya ännu inte avdömda överträdelserna.

Uttryckssättet från sidan 177 upprepas i avsnitt 13 Författningskommentarer på sidan 254, men där det i nästa mening framgår att "[d]et är därmed självfallet inte fråga om att på nytt döma för tidigare prövade gärningar". Det handlar dock fortfarande om att tidigare gärningar kan påverka brottsrubriceringen för de nya gärningarna. Sveriges Åkeriföretag anser att det är viktigt att hålla själva brottsrubriceringen för nya brott skild från tidigare prövade och dömda gärningar.

Sveriges Åkeriföretag är helt enig med det promemorian uttrycker av att bekämpa lagtrots. Trots det finner Sveriges Åkeriföretag inte någon redovisning av hur många brott och hur många personer som står för en sådan mängd brott att det kan betecknas som lagtrots. Det går därför inte att säga hur stort problemet verkligen är och om den föreslagna regleringen ens kommer att få någon påverkan så som den föreslås utformas.

På sidan 255 framgår att det är domstolen som gör värderingen av om var och en av de brottsliga gärningarna har utgjort led i ett upprepat särskilt hänsynslöst trafikbeteende och sammantaget varit ägnade att utgöra en allvarlig fara för trafiksäkerheten, oavsett den tilltalades egna värderingar och syften med handlingarna. Det är helt rätt att domstolen gör värderingen inför själva dömandet, men först måste en åklagare göra bedömningen av om han eller hon kan styrka var och en av de brottsliga gärningarna och att de har utgjort led i ett upprepat särskilt hänsynslöst trafikbeteende, alltså att bedöma samtliga rekvisit och därefter kunna förvänta sig en fällande dom för att en stämning ska inlämnas. Frågan är om detta kommer att anses vara för komplicerat och tidsödande för att ens vilja pröva brottsrubriceringen. Det kanske rent av är mer processekonomiskt att justera straffskalorna för de övriga brotten så att själva effekten ”strängare straff” uppnås.

Om att det inte föreslås ändringar i regelverket om tillfälligt omhändertagande av fordonsnycklar m.m.

Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot promemorians förslag att inte förändra regelverket om tillfälligt omhändertagande av fordonsnycklar m.m.

Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står gärna till Justitiedepartementets förfogande även i framtiden i arbetet med regelgivning som berör företagande inom transportsektorn för godstransporter på väg.



Ulric Långberg
Branschchef