



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 UTKAST TILL LAGRÅDSREMISS SKÄRPTA STRAFF FÖR OLOVLIG KÖRNING OCH RATTFYLLERIBROTT

Sveriges Åkeriföretag är med cirka 5 100 medlemsföretag som tillsammans sysselsätter cirka 38 000 motorfordon åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sammanfattning

- Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot att det införs ett oaktsamhetsansvar för olovlig körning
- Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot att det införs en särskild brottsrubricering, grov olovlig körning och att straffmaximum ska få vara fängelse i högst ett år

- Sveriges Åkeriföretag motsätter sig den föreslagna konstruktionen av 3 § andra stycket 2
- Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot att straffmaximum för grovt rattfylleri höjs till fängelse i högst tre år
- Sveriges Åkeriföretag motsätter sig den föreslagna konstruktionen av 4 a § 4 av samma principiella skäl som framförs om 3 § andra stycket 2, nämligen att kumulera brottsrubriceringar till ett nytt brott

Allmänt

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss. Sveriges Åkeriföretag har tagit del av materialet i form utkast till lagrådsremiss.

Innehållet

Om förslaget till ändring i 3 § i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot att ett oaktsamhetsansvar införs för olovlig körning.

Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot att en särskild brottsrubricering, grov olovlig körning, införs i 3 § samt inte heller att straffmaximum ska få vara fängelse i högst ett år.

Sveriges Åkeriföretag ser på olovlig körning med stränga ögon. Olovlig körning är något som aldrig ska få förekomma. Sveriges Åkeriföretag motsätter sig dock med skärpa att det införs en bestämmelse om definition av grov olovlig körning så som förslaget till punkt 2 lyder.

Sveriges Åkeriföretag motsätter sig alltså konstruktionen av punkt 2, nämligen att ett brott ska rubriceras som grov olovlig körning på grund av annan tidigare rubricerad brottslighet. Sveriges Åkeriföretag motsätter sig denna konstruktion

med följande argument. Det är inte acceptabelt att tidigare brottslighet ska kunna påverka rubriceringen av det nya brottet. De tidigare brotten, så som de är rubricerade, är redan avgjorda, antingen genom dom, strafföreläggande eller åtalsunderlåtelse. Därmed skulle, enligt förslaget i lagrådsremissen, dessa redan tidigare avgjorda brotten kunna påverka rubriceringen av det nya brottet. Det är inte acceptabelt att så skulle kunna få ske. Däremot är det rimligt att tidigare brottslighet rubricerad på ett visst sätt ska kunna påverka det straff som utmäts, men alltså inte själva brottsrubriceringen av det nya brottet. Denna konstruktion är ur ett rättssäkerhetsperspektiv alldeles för osäker.

Skillnaden ligger alltså i att promemorians förslag till punkt 2 löd:

2. brottet har skett vanemässigt, eller

I promemorians förslag var det alltså inte fråga om att en viss brottsrubricering skulle kunna staplas, kumuleras, på samma eller en annan brottsrubricering för att brottet skulle anses vara grov olovlig körning. I stället skulle begreppet vanemässigt leda till en självständig prövning. Detta sätt att uttrycka sig är helt acceptabelt.

Det synes som om detta är en ny och främmande fågel i det svenska straffrättsliga systemet, nämligen att tidigare brottslighet ska kunna påverka rubriceringen av ett nytt brott. Vid sökning av ordet ”tidigare” i brottsbalken finner man att ordet förekommer i några sammanhang. Dessa sammanhang har dock ingen relevans för rubricering av ett brott, till exempel i 4 kap. 4 a § brottsbalken om ”...kontaktförbud mot en närstående eller tidigare närstående...”. Det är först när vi kommer till 29 kap. och 30 kap. om straffmätning respektive val av påföljder som man kan finna att detta ord har en relevans vid tidigare brottslighet men då endast för just val av påföljder och straffmätning. Däremot finner Sveriges Åkeriföretag inte ett enda fall där ordet ”tidigare” har en relevans för rubriceringen av ett brott.

Gör gärna jämförelsen med brottet ringa stöld i BrB 8 kap. 2 § i förhållande till samma kapitel 1 § om stöld, och hur brott som är ringa stöld inte har kumulerats till stöld i NJA 2006 s 524.

I utkastet till lagrådsremiss, avsnitt 3.3.2 om praxis, sidan 12 ff, framgår att det saknas vägledande praxis från Högsta domstolen om när en olovlig körning är att betrakta som grov på grund av återfall eller vanemässighet. Vidare sägs att det i Åklagarmyndighetens RättPM 2005:1 anges när en olovlig körning bör bedömas som grov. Sveriges Åkeriföretag vill uttryckligen poängtera det synnerligen olämpliga i att myndigheters promemorior framför uppfattningar och, utan att det finns stöd i praxis från Högsta domstolen som det kan hänvisas till, får ställning som rättskällor. Redan idag kan det med lydelsen vanemässigt dömas till olovlig körning, grovt brott. Så har uppenbarligen skett i ett antal fall. Det är dock en stor skillnad på att konstruera ett nytt brott med en ny rubricering och att därmed låta tidigare brott kunna påverka rubriceringen av det nya brottet. Det ska då också påpekas att det är en skillnad på olovlig körning, grovt brott – å ena sidan – och grov olovlig körning – å andra sidan.

Det framgår av avsnitt 9, Författningskommentar, sidan 31, vissa tidsramar och vissa antal av brott som ska kunna göra att nytt eller nya brott ska bedömas som grov olovlig körning. Dessa tidsramar är dock osäkra och dåligt underbyggda. Det finns i sig ingen saklig grund till att utsträcka ramen hela fyra år bakåt i tiden. I till exempel körkortssammanhang där ett körkortsingripande kan bli aktuellt på grund av någon form av brottslighet är tidsramen två år bakåt i tiden enligt fast praxis. Det gör att ha samma tidsgräns ökar förutsägbarheten.

I författningskommentaren sägs vidare att omständigheten att föraren tidigare har gjort sig skyldig till olovlig körning eller grov olovlig körning kan kvalificera ett brott som grovt. Frågan är då om det räcker med en enda ytterligare olovlig körning för att kvalificera som grov olovlig körning? Samtidigt sägs i författningskommentaren att om det är fråga om den tredje olovliga körningen inom ett år bör brottet som utgångspunkt vara att betrakta som grovt även utan

tidigare lagföring. Så frågan blir hur många olovliga körningar och inom vilken tidsram som ska gälla för att det ska rubriceras som grov olovlig körning.

Med detta sagt vill Sveriges Åkeriföretag åter igen påpeka att organisationen ser med skärpa på och fördömer olovlig körning. Att Sveriges Åkeriföretag argumenterat mot lydelsen av den föreslagna 3 § första stycket 2 innebär absolut inte att organisationen skulle inta en tolerant inställning till olovlig körning, grovt brott.

Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot konstruktionen med att bryta ut brottet tillåtande av olovlig körning från 3 § till en ny 3 a §.

Om förslaget till ändring i 4 § i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot att straffmaximum höjs från fängelse i högst 6 månader till fängelse i högst ett år.

Om förslaget till ändring i 4 a § i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot att straffmaximum höjs till fängelse i högst tre år.

Sveriges Åkeriföretag framför här samma reservation och principiella kritik till den föreslagna 4 a § 4 som ovan har framförts för förslaget till 3 § andra stycket 2 om hur brottsrubriceringen ska påverkas av redan tidigare utförda brott vid bedömandet av om det nya brottet är grovt.

Med detta sagt vill Sveriges Åkeriföretag påpeka att organisationen ser med skärpa på och fördömer varje form av rattfylleri. Att Sveriges Åkeriföretag argumenterat mot lydelsen av den föreslagna 4 a § 4 innebär absolut inte att organisationen skulle inta en tolerant inställning till rattfylleri.

Om förslaget till ändring i 7 § i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot förslaget till ändring av 7 §.

Om förslaget till ändring i 5 kap. 9 § i körkortslagen (1998:488)

Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot förslaget till ändring av 5 kap. 9 § i körkortslagen (1998:488).

Övrigt

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



Ulric Långberg
Samhällspolitisk chef