

Regeringskansliet
(Justitiedepartementet)
103 33 Stockholm

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

Juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet har tagit del av remissen Ett stärkt straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet och en utvärdering av den nedre promillegränsen (Ds 2019:22). Fakultetsnämnden har följande synpunkter på förslaget.

Upprepad trafikbrottslighet

I promemorian redovisas en mängd statistiska data avseende trafikbrottslighet och återfall (5 kap.). Precis som utredaren själv påpekar är möjligheten att bedöma den faktiska nivån och utvecklingen av trafikbrottsligheten utifrån kriminalstatistiken begränsad (s. 152). Vidare synes det inte vara helt säkert att benägenheten att återfalla i trafikbrottslighet har ökat (s. 155). Vad som kan utläsas med säkerhet ur statistiken verkar endast vara att drograttfylleri har ökat markant under senare år medan däremot alkoholrattfylleri överlag minskat. Med andra ord synes det enligt fakultetsnämnden inte vara möjligt att utifrån kriminalstatistiken motivera straffskärpningar om samt införande av en ny straffbestämmelse om grov trafikbrottslighet.

Den avgörande motiveringen som anförs av utredaren synes istället vara att straffskärpningar rörande andra brott samt tilltron till påföljdssystemet motiverar straffskärpningar och införandet av en ny straffbestämmelse (s. 162). Med andra ord verkar förslaget snarast utgöra ett svar på de rådande kraven i den allmänna kriminalpolitiska debatten på hårdare straff. Fakultetsnämnden anser det dock vara betänkligt att straffrätten i ökad utsträckning kommit att användas som ett sätt att skicka politiska signaler om hur medborgarna bör agera sig snarare än som ett sätt att i ett demokratiskt samhälle markera en yttersta gräns för vad samhället kan acceptera i form av handlingar och underlåtenhet.

Beträffande de i utredningen framförda förslagen är det dessutom osäkert om dessa kommer att få någon större praktisk effekt. Att personer återfaller i trafikbrottslighet i form av alkohol- respektive drograttfylleri beror sannolikt på alkohol- och drogberoendet som sådant. Att en alkohol- respektive drogpåverkad person i det tillstånd han eller hon

Juridiska fakultetsnämnden

befinner sig skulle avstå från att framföra ett motorfordon på grund av att påföljden har skärpts förefaller osannolikt. Snarare är det andra omständigheter som är styrande för en sådan persons handlande i det ögonblick vederbörande sätter sig bakom ratten. Förslaget att skärpa straffpåföljden samt att införa en ny straffbestämmelse har därför närmast karaktären av symbolhandling, det vill säga att staten visar att den gör någonting åt problemet, men utan att behöva anslå de resurser som mer verkningfulla sociala åtgärder i form av missbruksvård och liknande skulle kräva.

Gällande den föreslagna nya straffbestämmelsen om grov trafikbrottslighet framstår det också som osäkert vilka beteenden som ska anses utgöra ett upprepat särskilt hänsynslöst trafikbeteende, det vill säga när det ska anses föreligga ett mönster av handlingar och inte ett antal separata handlingar. Vidare framstår inte förhållandet mellan den föreslagna straffbestämmelsen och den existerande bestämmelsen rörande grov vårdslöshet i trafik (1 § andra stycket trafikbrottslagen) som helt klarlagd. I den föreslagna bestämmelsen krävs att trafikbeteendet framstår som särskilt hänsynslöst medan i fråga om grov vårdslöshet i trafik den tilltalade ska ha gjort sig skyldig till grov oaktsamhet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom. Frågan är här om en person under samma körning gör sig skyldig till flera allvarliga trafikbrott om den föreslagna straffbestämmelsen grov trafikbrottslighet ska tillämpas eller om det är fråga om grov vårdslöshet i trafik. Även här är intrycket att nya straffbestämmelser läggs till redan existerande sådana i syfte att visa på politisk handlingskraft snarare än att reglerna ska ha någon egentlig effekt. Det finns emellertid en betydande risk att bestämmelserna kommer att överlappa varandra på ett sätt som på sikt leder till att det straffrättsliga systemet blir svåröverskådligt, något som i sin tur kan äventyra rättssäkerheten.

Sjöfylleri

Även utvärderingen av sjöfyllerilagstiftningen kan kritiseras. Det är en tydlig trend att antalet dödsolyckor med fritidsbåtar har minskat sedan lagstiftningen infördes år 2011. Det glidande medelvärde har minskat från 36 till 23 personer per år. Samtidigt konstaterar utredaren att det inte går att dra några entydiga slutsatser om vilka faktorer som bidragit till utvecklingen (s. 237). Trots detta drar utredaren slutsatsen att det föreligger ett tydligt samband mellan alkoholkonsumtion och båtoolyckor då 8–18 % av de omkomna varit alkoholpåverkade och att detta talar för att den existerande lagstiftningen bör bibehållas (s. 236–237). Enligt fakultetsnämnden framstår resonemanget som ologiskt. För det första går det i linje med vad utredaren själv påpekat inte att dra några säkra slutsatser om vad det förändrade beteendet till sjöss beror på. Transportstyrelsen har visserligen antagit att den skärpta lagstiftningen på området sannolikt har varit av avgörande betydelse, men detta påstående underbyggs överhuvudtaget inte i utredningen. Andra tänkbara faktorer av betydelse för utvecklingen kan mycket väl vara att alkoholkonsumtionen i samhället allmänt minskat och att båtarnas storlek och därmed värde har ökat, vilket har lett till att människor blivit mer försiktiga i handhavandet av båtarna. Vidare är det inte möjligt att dra slutsatsen att den existerande lagstiftningen bör bibehållas på grund av att det skulle som utredaren anser föreligga ett tydligt samband mellan båtoolyckor och alkoholkonsumtion. Gruppen omkomna är emellertid alldeles för liten för att det ska vara möjligt att dra några sådana statistiskt säkerställda slutsatser. Med en sådan tolkning skulle, om endast två personer avlider till följd av båtoolyckor under ett år och en av dessa personer har alkohol i blodet, sambandet mellan båtoolyckor och alkoholintag öka till 50 %. Sådana samband kan inte tillåtas motivera lagstiftningsåtgärder.

Vidare konstaterar utredarna att en stor andel av de som deltagit i den så kallade båtlivsundersökningen år 2015 uttryckt en mycket positiv inställning till den nya sjöfyllerilagstiftningen. Fakultetsnämnden får intrycket att det snarare är detta samt myndigheterna inställning som har varit styrande för utredarens slutsatser. Samtidigt har dock fritidsbåtsorganisationerna uttryckt kritik mot delar av lagstiftningen, framförallt den nedre promillegränsen om 0,2 promille. Ett problem här är att den existerande promillegränsen är direkt hämtad från lagen om straff för vissa trafikbrott. Det framstår emellertid som ologiskt att jämföra sjötrafik och vägtrafik. Den sistnämnda ställer krav på betydligt snabbare reaktioner än den förstnämnda. Båten fungerar inte sällan som bostad och båtar kan till skillnad mot bilar exempelvis behöva flyttas med kort varsel på grund av hastiga väderomslag. I vissa lägen kan det av sjösäkerhetsskäl vara nödvändigt att göra detta även med ett visst mått av alkohol i blodet. Fakultetsnämnden menar därför att en viss justering av den nedre promillegränsen bör företas. Det bör i sammanhanget omnämnas att de flesta grannländerna har något högre promillegränser än Sverige.

Sammanfattande slutsatser

Sammanfattningsvis avstyrker fakultetsnämnden de föreslagna straffskärpningarna samt införandet av en ny straffbestämmelse på vägtrafikområdet. Enligt fakultetsnämnden finns det en tendens att straffrätten i ökad utsträckning används för att skicka politiska signaler snarare än som en yttersta gräns för vad samhället kan acceptera i form av handlingar och underlåtenhet. Det synes för närvarande råda ett slags allmän kriminaliseringsiver i samhället där syftet är att tillfredsställa vad som beskrivs som opinionens krav på hårdare tag snarare än att åstadkomma välavvägda lösningar. Det framstår enligt fakultetsnämnden som en oroande utveckling eftersom detta riskerar att på lång sikt skapa oreda i det straffrättsliga systemet samt påverka rättssäkerheten i negativ riktning.

Vidare menar fakultetsnämnden att det finns skäl att justera den nedre promillegränsen avseende sjöfylleri. Det går inte av statistiken att dra slutsatsen att den mycket låga promillegränsen skulle ha haft en preventiv inverkan vad avser sjöfylleri samtidigt som sjötrafiken av praktiska skäl inte kan jämföras med biltrafiken.