

Regeringskansliet  
Justitiedepartementet  
[ju.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:ju.remissvar@regeringskansliet.se)  
[ju.L5@regeringskansliet.se](mailto:ju.L5@regeringskansliet.se)

Kopia:  
Diariet  
Samtliga berörda  
GD kansli

## Trafikverkets remissyttrande om Ds 2019:22: Ett stärkt straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet och en utvärdering av den nedre promillegränsen för sjöfylleri

### Sammanfattning

Brott mot lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen) är mycket vanligt förekommande och de senaste åren har antalet anmälda brott ökat. Detta samtidigt som polisens kontroll längs väg, och därmed upptäcktsrisken, under samma tid minskat. Utredningen konstaterar att risken för återfall är hög och det är vanligt med återfall i samma brott. Detta gäller särskilt *olovlig körning* och *olovlig körning grovt brott*. Ofta sker också återfallen inom ett år från ingångshändelsen. Många allvarliga olyckor är också alkohol- eller drogrelaterade, vilket gör att det även handlar om brotten *rattfylleri* eller *grovt rattfylleri*.

Under senare år har det inträffat ett antal massmedialt uppmärksammade trafikolyckor med dödlig utgång där föraren tidigare lagförts för upprepade trafikbrott. Många gånger utan straffskärpning från gång till gång. Utredaren konstaterar att nuvarande straffrättsliga reglering därmed inte kan anses fullt ändamålsenlig. Nuvarande straffmätningsspraxis för upprepad brottslighet återspeglar inte brottens allvar. Det behövs därför ett starkare straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet och en skärpt syn på sådan brottslighet bör återspeglas i straffnivån.

- Utredaren föreslår att ett nytt brott, *grovt trafikbrottslighet*, förs in i trafikbrottslagen. Straffskalan föreslås till fängelse i lägst sex månader och högst fem år.
- Utredaren ser samtidigt behov av att öka straffmaximum för *olovlig körning*, *olovlig körning grovt brott* respektive *rattfylleri* från fängelse i sex månader till fängelse i ett år. Brottbegreppet *olovlig körning grovt brott* moderniseras samtidigt språkligt till *grovt olovlig körning*.
- Även straffmaximum för *grovt rattfylleri* höjs, från fängelse i två år till fängelse i tre år.

### Trafikverkets synpunkter

Trafikverket tillstyrker förslaget i sin helhet och har inga invändningar mot de slutsatser som dras och de författningsförslag som föreslås. Vårt fokus har per automatik hanterat den del som rör trafikbrott men har inte heller några inga invändningar mot de slutsatser som dras av utvärderingen rörande promillegränsen för sjöfylleri.

Vår sammantagna bedömning är att det är en faktabaserad och logiskt utförd utredning som på djupet belyser legala frågor kring praxis, straffskalor och effekter av dagens tillämpning av de olika brotten i trafikbrottslagen. Trafiksäkerhet (för alla) ingår som en bärande bakgrund men också som argumentation för författningsförslagen om såväl skärpta straff för befintliga brott som för införande av en ny straffbestämmelse om grovt trafikbrottslighet vid särskilt hänsynslösa och upprepade beteenden.

#### 6.3.5 Konsekvenser för annat än straffmätningen

När det kommer till andra konsekvenser, än det som följer av straffskalor för respektive brott, noterar vi att utredaren nämner att de personer som återfaller i upprepade rattfylleribrott sannolikt har ett alkohol- och/eller drogproblem och att de är betjänta av ytterligare insatser som kan förändra deras riskbeteende. I och med att

straffmaximum för både *rattfylleri* och *grovt rattfylleri* höjs och att det införs en ny straffbestämmelse för *grov trafikbrottslighet* (för upprepat och särskilt hänsynslöst trafikbeteende) med ett straffmaximum på maximalt 5 år, anser vi att kompletterande insatser för att bryta beroendeproblematik bör intensifieras. Ett sådant exempel är SMADIT samarbetet där olika myndigheter erbjuder kontakt med socialtjänst eller beroendevård i syfte att få fler personer i behandling för sitt missbruk för att därigenom minska risken för återfall i alkohol eller drogrelaterade brott. Fler sådana insatser kan behöva utvecklas.

### 11.1 Ikraftträdande – och övergångsbestämmelser

Trafikverket har inga synpunkter på ikraftträdandet i sig men noterar att ett så pass omfattande förslag som i princip berör hela trafikbrottslagen ställer särskilda krav på olika former av kommunikationsinsatser. Inte minst med anledning av införandet av det nya brottet *grov trafikbrottslighet* som är avsett att komma till rätta med de återfallsförbrytare som genom ett upprepat och särskilt hänsynslöst beteende orsakar såväl allvarliga olyckor som allvarlig och generell fara för allmänheten.

### Yttrande

Trafikverket ställer sig bakom utredningens förslag.

### Föredragande, samråd och sakgranskning

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Lena Erixon. Föredragande har varit utredningsledare Yvonne Wärnfeldt. I den slutliga handläggningen har avdelningschef Marie Hagberg Backlund och enhetscheferna Johan Holmér och Stefan Jonsson deltagit. Samråd har skett med Juridik och planprövning samt Färjerederiet och Förarprov.

Lena Erixon  
Generaldirektör