

## Justitiedepartementet

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

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

### Remissyttrande över lagrådsremiss, "Skärpta straff för olovlig körning och rattfylleribrott", Ju2021/04215

MHF har getts möjlighet att yttra sig över lagrådsremissen och vi lämnar här våra synpunkter över delar av dess innehåll och förslag.

#### Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

Lagrådsremissen har kommit till mot bakgrund av ett upplevt behov av skärpta straffrättsliga reaktioner vid upprepade och allvarliga fall av olovlig körning och rattfylleribrott. MHF stöder intentionen att förebygga återfall i allvarliga trafikbrott eftersom det kan ha en direkt påverkan på trafiksäkerheten.

#### Skärpta straff för grov olovlig körning, rattfylleri och grovt rattfylleri

MHF stöder lagrådsremissens förslag att, i stället för att införa ny straffbestämmelse om grov trafikbrottslighet, överväga att skärpa straffskalorna för brotten grov olovlig körning, rattfylleri och grovt rattfylleri.

Frågan om det bör införas gränsvärden även för drograttfylleri behandlas inte i utkastet till lagrådsremiss. MHF beklagar detta och anser att nuvarande ordning inte är hållbar. I de flesta fall döms drogpåverkade förare till rattfylleri under påverkan av narkotika av normalgraden trots att påverkansgraden kan vara avsevärd. Detta innebär i sin tur exempelvis att Tullverket inte kan frihetsberöva drogpåverkade chaufförer på plats vid gränsen, trots att de ser ett stort behov av det. Det minskar myndighetens möjligheter att förhindra allvarliga olyckor. MHF har tidigare föreslagit att rattfylleri under påverkan av narkotika alltid ska betraktas som grovt brott om föraren är påverkad av både alkohol och narkotikaklassade medel. Ett stöd för införande av ett sådant kriterium för grovt brott är att den trafikmedicinska forskningen har visat att just kombinationen av alkohol och narkotika i de flesta fall ökar olycksrisken kraftigt.

MHF stöder utkastets det förslag som läggs fram i utkastet till lagrådsremiss gällande att införa en ny kvalifikationsgrund till straffbestämmelsen om grovt rattfylleribrott, nämligen att en förare tidigare har gjort sig skyldig till rattfylleribrott. MHF stöder också förslaget om att införa brottsbeteckningen grov olovlig körning och att särskilda kvalifikationsgrunder enligt förslaget anges för det brottet.

Beträffande förslaget om höjt straffmaximum för grov olovlig körning, rattfylleri och grovt rattfylleri är MHF tveksamma om denna åtgärd kommer att få någon reell betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt. Med oförändrat straffminimum för de grova trafikbrotten är risken stor att den övre delen av straffskalan sällan tillämpas i domstolarna och att åsyftad förändring inte uppstår. Få eller inga kommer att dömas till tre års fängelse. Vi vill också understryka att när det gäller rattfylleribrott i allmänhet och grovt rattfylleri i synnerhet så är det i de flesta fall hanteringen av den bakomliggande missbruksproblematiken som får betydelse om samhället vill förebygga återfall i dessa brott. Ungefär sex av tio grova rattfyllerister har ett alkohol- eller substansberoende enligt tillgänglig forskning. Oavsett påföljdsval för brottet bör påföljderna därför innehålla relevant vård och behandling inriktat på missbruk.

#### För att minska trafikbrotten krävs insatser på flera områden

MHF instämmer i bedömningen att de grova trafikbrotten bör ses i en bredare samhällskontext och följaktligen också åtgärdas genom insatser på flera områden. Rattfylleribrotten är i hög utsträckning ett symptom på ett underliggande samhällsproblem kopplat till alkoholkonsumtion och narkotikamissbruk. Flera åtgärder nämns i utkastet till lagrådsremiss (s. 14), och dessa måste naturligtvis följas upp för att säkerställa att åtgärderna faktiskt genomförs fullt ut.

Där nämns *Aktionsplan för säker vägtrafik*, som nu förbereds för åren 2022-2025. Den innehåller ett antal konstruktiva åtgärder på området.

*Automatiska nykterhetskontroller*, s.k. alkobommar, som använts i hamnar är tyvärr en möjlighet vars potential inte alls har tagits tillvara. I stället för MHF:s modell där en person i en trafikledningscentral kan kontrollera tusentals förare på kort tid via kamera- och sensorövervakade kontrollstationer och polis-, tull- eller kustbevakningspersonal bara behöver ingripa efter larm från trafikledningscentralen har de fortsatta försöken skett med personalkrävande manuellt polisarbete i stället för med hjälp av en trafikledningscentral. Fortfarande saknas automatiska nykterhetskontroller helt i de hamnar som har mest inkommande med persontrafik och inkommande fordon

*Smadit-samarbetet* är ett arbetssätt med stora möjligheter. Vi tvingas tyvärr konstatera att denna verksamhet håller på att tappa fart och engagemang. En kraftfull nysatsning är absolut nödvändig.

*Stockholm den 18 februari 2022*

*Lars Olov Sjöström*

*Trafiksäkerhetschef och tillförordnad vd, MHF*