

Till

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

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

## **Remissvar utkast lagrådsremiss Skärpta straff för olovlig körning och rattfylleribrott Ju2021/0421**

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, har getts möjlighet att besvara utkastet till lagrådsremiss angående skärpta straff för olovlig körning och rattfylleribrott. SMC besvarade 2020 departementets remiss om ett straffrättsligt skydd mot upprepat trafikbrott och utvärdering av nedre promillgränsen för sjörtfylleri (Ds 2019:22). SMC har under det senaste decenniet påtalat att det finns ett tydligt samband mellan trafikbrott och dödade och allvarligt skadade på tvåhjulig MC. Det är därför mycket positivt att utredaren klargör detta samband och påtalar att åtgärder krävs för att bromsa utvecklingen mot att allt fler dödas och skadas svårt på grund av trafikbrott.

### **Olovlig körning och grov olovlig körning**

**SMC är positiva till att straffen skärps för olovlig körning och grov olovlig körning.**

**SMC är positiva till att ett oaktsamhetsansvar införs för olovlig körning.**

Utkastet säger att antalet anmälda fall av olovlig körning gått ned från ca 34 800 till ca 31 000 fall under den tioårsperioden. Andelen fängelsedomar för olovlig körning har minskat från ca 21 procent av det totala antalet domslut 2011 till ca 9 procent 2020. År 2020 meddelades ca 13 270 lagföringsbeslut med olovlig körning som huvudbrott. Den vanligaste påföljden var böter, ca 11 120 lagföringsbeslut. Statistiken visar tydligt att det är viktigt med en skärpning av lagen. Samtidigt behövs tydliga signaler till samhället att utbildning och förarprov är ett oåterkalleligt krav för att få framföra fordon i Sverige. Det behövs också fler kontroller av fordonsförare.

SMC går varje år igenom djupstudier av dem som dödas på tvåhjulig motorcykel tillsammans med Trafikverket. Den statistiken visar att under tioårsperioden 2011-2020 saknade 108 av 353 personer giltigt körkort vilket motsvarar **31 procent** av alla omkomna. SMC har också tagit del av polisrapporterade MC-olyckor bland svårt skadade MC-förare 2013-2020 kopplat till körkortsinnehav. 1 843 personer skadades svårt och av dessa var 1 710 förare. 26 procent av förarna saknade giltigt körkort, utöver dessa saknas uppgift om körkort för 13 procent. Det handlar alltså om minst 399 personer som saknade körkort då de skadades svårt i en MC-olycka (1).

Utredaren talar om problematiken kring att förare fortsätter att köra trots att körkortet återkallats. SMC:s erfarenhet från djupstudierna är att majoriteten av de körkortslösa som omkommit på tvåhjulig MC aldrig haft körkort, de har aldrig haft körkortstillstånd och de kanske aldrig tänkt skaffa körkort.

**SMC anser att kvalifikationsgrunden bör formuleras så att de som aldrig haft körkort eller körkortstillstånd kan omfattas av begreppet grov olovlig körning. Det är inte osannolikt att dessa förare begår flera brott i samband med körningen vilket statistiken av dem som dödas och skadas svårt på MC tydligt visar (1).**



## Rattfylleri, grovt rattfylleri och drograttfylleri

**SMC är positiva till skärpta straff för rattfylleri och grovt rattfylleri.**

**SMC anser fortfarande att en ny straffbestämmelse om grov trafikbrottslighet bör införas och beklagar att denna del av tidigare utredning slopats.**

Som SMC nämnt ovan begås många allvarliga trafikbrott av personer som saknar körkort. SMC har vid genomgång av djupstudier 2011-2020 konstaterat att tre fjärdedelar av de förare som är påverkade i samband med dödsolyckor på MC saknar körkort. 78 procent i gruppen körkortslösa körde ett olagligt fordon (avställt, oregistrerat eller stulet) (1).

SMC håller med utredaren om det krävs samlade insatser för att minska trafikbrottsligheten. Men det handlar om så mycket mer än de åtgärder som utredaren räknar upp. Att minska allvarliga trafikbrott bland motorcyklister har varit en prioritet i Trafikverkets MC-strategi sedan 2012. Trots detta har både antalet och andelen körkortslösa förare med all tillhörande problematik ökat bland dödsolyckorna. Det är i stort sett bara SMC som påtalar problemet, som informerar om detta och som efterfrågar insatser riktade mot denna grupp. Varken polis eller myndigheter i övrigt har någon åtgärdsplan för detta. Det krävs helt andra åtgärder än dem som idag finns tillgängliga för att minska den höga risken att dödas och skadas för livet i denna grupp. Det krävs en samverkan mellan civilisamhället och flera myndigheter som till exempel Folkhälsomyndigheten, Socialstyrelsen, Polisen och Transportstyrelsen. Utöver myndighetssamverkan finns det anledning att titta på fler åtgärder. Det har blivit både komplicerat, dyrt och svårt att ta MC-körkort genom långa väntetider till prov, svårt att få plats i trafikskola, minskade möjligheter till att hitta handledare för privat övningskörning. Detta kan vara orsaker till att fler struntar helt i att ens försöka ta ett körkort. Problemet finns inte bara bland motorcyklister utan även bland personbils- och lastbilsförare.

**SMC föreslår att Justitiedepartementet och Infrastrukturdepartementet samarbetar för att ta fram möjliga åtgärder och en strategi för att minska antalet allvarliga olyckor som begås av förare som står vid sidan av lagen. SMC deltar gärna i ett sådant arbete.**

## Omhändertade fordonsnycklar

SMC har inget att invända mot att gällande regelverk som ger polismän och tjänstemän vid Tullverket respektive Kustbevakningen befogenhet att tillfälligt omhänderta fordonsnycklar eller annat som behövs för färderna, då syftet är att stoppa färderna. Gällande regelverk bör därför kvarstå oförändrat.

## Ekonomiska konsekvenser

Utredaren säger att de ändrade straffskalorna för grov olovlig körning och rattfylleri kan leda till att fler personer frihetsberövas. Det är en självklarhet anser SMC och det är ju detta som är syftet med skärpning av straffen. Det handlar enligt utredaren om en kostnadsökning med cirka **13 miljoner** kronor per år.

SMC anser att detta är en felaktig beräkningsmodell då syftet är ökad trafiksäkerhet. Den ökade kostnaden för att fler döms till fängelsestraff eller får vård för sitt missbruk är marginell i förhållande till kostnaderna för det mänskliga lidandet och den höga kostnaden för samhället som trafikbrotten innebär. Det handlar om kostnad motsvarande en allvarligt skadad.

Nästan var tredje dödad motorcyklist under perioden 2011-2020 saknade körkort. Av dessa var 72 procent påverkade av alkohol och/eller droger och 78 procent körde en olaglig MC. Det handlar om 108 personer under en tioårsperiod som avled i samband med att flera trafikbrott begicks. Till detta kommer minst 399 svårt skadade under perioden 2011-2020



Borlänge den 1 februari 2022

Trafikverket har en olycksvärdering som består av riskvärdering samt en värdering av materiella kostnader. Riskvärderingen består av ett humanvärde som speglar samhällets nyttoförlust vid förlust av ett människoliv eller uppoffringen på grund av fysiskt och psykiskt lidande för skadade i en trafikolycka. Materiella kostnader för en trafikolycka består av kostnader för sjukvård, nettoproduktionsbortfall på grund av personskada och/eller förlust av liv, administration samt skador på fordon och annan egendom.

Enligt Trafikverkets beräkningsmodell är varje liv värt 44 miljoner kronor och varje allvarligt skadad cirka 13 miljoner kronor (2). Kostnaden för de dödade motorcyklister 2011-2020 uppgår till drygt 4,7 miljarder kronor och för svårt skadade motorcyklister 2013-2020 uppgår till knappt 5,2 miljarder kronor. **Totalt handlar enbart MC-olyckorna under ett decennium om tio miljarder kronor!**

SMC står till departementets förfogande i frågor som rör allvarliga trafikbrott bland motorcyklister.

För Sveriges MotorCyklister

Jesper Christensen  
Generalsekreterare  
Tel: 070-557 75 00  
E-post: [jesper.christensen@svmc.se](mailto:jesper.christensen@svmc.se)

Maria Nordqvist  
Politisk sekreterare  
Tel: 070-538 39 38  
E-post: [maria.nordqvist@svmc.se](mailto:maria.nordqvist@svmc.se)

#### Källor:

1. [Allvarliga trafikbrott bland dödade och svårt skadade](#) - med fokus på tvåhjulig motorcykel, version 8.0, SMC september 2021
2. Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 7.0, [Kapitel 9 Trafiksäkerhet och olyckskostnader](#), Version 2020-12-01, Trafikverket

