

Borlänge den 18 mars 2020

Till: Regeringskansliet
Justitiedepartementet

Remissvar gällande ett straffrättsligt skydd mot upprepat trafikbrott och utvärdering av nedre promillgränsen för sjorattfylleri (Ds 2019:22)

Sveriges MotorCyklister tackar Justitiedepartementet för möjligheten att yttra oss angående utredning gällande en skärpt lagstiftning för trafikbrott. Trafikbrott är en av våra kärnfrågor för vårt arbete för en ökad trafiksäkerhet i Sverige.

Vi välkomnar en skärpt lagstiftning. Det finns dock några enstaka synpunkter som vi vill uppmärksamma. Eftersom SMC är en organisation som arbetar först och främst med vägtrafik lämnar vi de punkterna som enbart berör sjorattfylleri i vårt svar

Generella synpunkter

En skärpt lagstiftning ger möjlighet att motverka att brott enligt lagen begås och/eller att återfall förebyggs. Som utredningen skriver är återfall, oftast inom samma brott, ganska vanliga och sker oftast inom ett år ifrån att första brottet begåtts. Påföljderna är i regel låga med böter eller korta fängelsestraff. En skärpt lagstiftning sänder därför en stark signal till människorna och visar hur allvarligt samhället ser på detta beteende. Det sänder även en stark signal som visar att politiken inte accepterar att människor skadas eller dödas i samband med rattfylleri mm. i trafiken.

SMC vill samtidigt uppmärksamma att enbart en skärpt lagstiftning inte löser alla problem. Det är viktigt att antalet trafikkontroller utökas för att utöka risken att bli tagen på bar gärning när man begår trafikbrott. Detta skulle öka trafiksäkerheten avsevärt. Det finns också behov av behandling för människor med beroendesjukdomar och konkreta åtgärder som alkohol i fordon.

En annan omdiskuterad punkt är eftersupning som används som ursäkt vid trafikolyckor i samband med alkohol eller narkotika. SMC håller med om att en sådan lagstiftning är svår ur en straffrättslig synpunkt (Ds 2013:28). SMC vill dock påpeka att det behövs en närmare utredning vad gäller denna fråga, då det fortsättningsvis kommer att göra en stor skillnad vad gäller straffskalan vid vållande brott i trafiken.

SMC vill också tillägga till att trafiksituationen i storstäderna har förändrats sedan lagen om trafikbrott infördes. Det finns nya fordonskategorier som exempelvis el-sparcyklar och andelen cyklister har ökat markant. Även om dessa fordonskategorier inte är kopplade till något körkort eller någon motor bör de omfattas av lagstiftningen. Det ska vara straffbart att föra dessa fordon i ett påverkat tillstånd eller på ett vårdslöst sätt.

Författningsförslaget

3 § olovlig körning och grovt olovlig körning

Inledningsvis finner SMC att utredningen har visat tydliga överväganden huruvida straffskalan ska sättas och på vilken grund. SMC välkomnar att lydelsen har blivit mer tydlig och klar. Det är lättförståeligt att se vad som ska anses vara ett grovt brott. SMC ser även mycket positivt på pragrafens andra stycke p.2 som kvalificerar detta brott som grovt om brottet sker vanemässigt. Förare utan körkort är en stor trafikfara för samhället vilket syns i motorcyklisternas dödsstatistik där en tredjedel av dem som dödas saknade giltigt körkort.

Det är också positivt att lagstiftaren är tydligare med att olovlig körning under omständigheten att körkortet har återkallats ska anses vara grovt. Att återkalla ett körkort är en allvarlig åtgärd för att sanktionera ett trafikbrott och föraren har genom att köra ett fordon utan giltigt körkort uppvisat en uppenbar likgiltighet för lagen.

Sveriges MotorCyklister

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
0243-669 70
www.svmc.se



Sveriges MotorCyklister

Borlänge den 18 mars 2020

Under dessa förutsättningar är det också rimligt att straffpåföljden höjs till ett år.

4 § och 4a § rattfylleri respektive grovt rattfylleri

SMC välkomnar en skärpt lagstiftning vad gäller rattfylleri och grovt rattfylleri. Att påföljden för rattfylleri skärps är en logisk konsekvens av skärpningen för olovlig körning. Påföljderna är varken orimliga eller oproportionerliga.

Maximistraflet föreslås vara fem år vilket är en välkommen åtgärd mot bakgrund av att trafikbrott ofta sker i samband med andra brott. I samband med att påföljden för grovt rattfylleri höjs till tre år anser SMC att det är lättare att fastställa en praxis om att grovt rattfylleri i samband med vållandebrott per automatik leder till att brottet kommer att bedömas som grovt och därmed kommer att få en större betydelse framöver.

6 § upprepande svår trafikbrottslighet

SMC anser att denna paragraf är den viktigaste åtgärden i den nya lagstiftningen. Trafikbrott upprepas ofta och myndigheterna och domstolarna har hittills haft för få möjligheter och verktyg att sanktionera sådana personer.

Precis som utredningen finner SMC att det sker en viss "lagtrots" eller likgiltighet när sådana brott upprepas. Denna paragraf är också viktig i de fallen där andra brott, framförallt vållande till annans kroppsskada eller död, är inblandade. Påföljden som högst fem år för upprepande trafikbrott indikerar att personen har varit medveten om sitt risktagande. Det kan inte föreligga någon ursäkt om man har blivit dömd tidigare för trafikbrott och gärningsmannens agerande i slutändan resulterar i någon annans kroppsskada. Den höga påföljden bör leda till den som genom upprepad trafikbrottslighet skadar någon annan kommer att bli dömd till en strängare påföljd.

Slutsatser

SMC välkomnar en skärpt lagstiftning vad gäller trafikbrottslighet. Det sänder en tydlig signal att dessa **brott** inte toleras av samhället. Den reformerade lagstiftningen ger viktiga verktyg till de rättsvårdande myndigheter att agera konsekvent mot dessa brott. Det krävs dock fler åtgärder som fler trafikkontroller för att öka risken att faktiskt kunna bli dömd för dessa brott samt missbruksbehandling för att avsluta ett beroende.

SMC står till er tjänst i alla frågor som berör motorcyklism.

Jesper Christensen
Generalsekreterare
070 55 77 500

Christian Paral
Jurist
070 272 40 80

