

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

## **STR:s remissvar: Ett stärkt straffrättsligt skydd mot upprepade trafikbrottslighet och en utvärdering av den nedre promillegränsen för sjöfylleri (Ds 2019:22) (Ju2019/03808/L5)**

Det är positivt att Sveriges Trafikutbildares Riksförbund, STR, har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat förslag och koncentrerar sig på förslagen i del 1 - Trafikbrott.

### **Sammanfattning**

**STR ställer sig mycket positivt till förslaget då det tydliggör samhällets lägre tolerans mot återkommande trafikbrott.**

STR anser att den föreslagna höjningen av maximistraffet för grov olovlig körning respektive rattfylleri höjs till fängelse i ett år och att maximistraffet för grovt rattfylleri höjs till fängelse i tre år, ger bra signaler till alla trafikanter i samhället. STR:s bedömning är att åtgärderna bör mötas av acceptans av den absoluta majoriteten av trafikanter och delar uppfattningen i konsekvensutredningen att förslagen kommer att få en allmänpreventiv verkan.

STR anser vidare att den nya föreslagna brottsrubriceringen i trafikbrottslagen – grov trafikbrottslighet – vilket ska ge ett minimistraff om fängelse i sex månader och ett maximistraff om fängelse i fem år, är en bra och nödvändig skärpning av synen på upprepade trafikbrottslighet och i någon mån förstärker det vikten av det attitydpåverkande arbetet som landets trafikutbildare har i samband med bl.a. introduktionsutbildning och främst riskutbildning.

Avseende trafiknykterhet kan i sammanhanget nämnas att STR har genomfört alkotestkontroller på elever sedan 10 år tillbaka. Sedan 2017 är det obligatoriskt att alla elever, oavsett behörighet, genomför en nykterhetskontroll inför alla körlektioner. Totalt sett har uppskattningsvis ca en halv miljon elever vid det här laget blåst i ett EU-godkänt alkolås, eller alkomätare inför lektion. Kunskapen och acceptansen för vikten av trafiknykterhet är hög. STR har sedan 80-talet en reklamationsnämnd. Ett mått på att acceptansen är hög för dessa obligatoriska kontroller (vilka dessutom görs på elevens betalda lektionstid), är att nämnden inte fått in ett enda ärende kring varför dessa kontroller görs. Snarare framkommer kritik i en del reklamationer att elev *inte* får genomgå testet av olika skäl. Trots att kontrollen tydligt föraviserats och

eleven ingår avtal där man visar att man är införstådd med denna kontroll, blåser ett antal elever varje år positivt. Kontrollens främsta syfte är dock pedagogiskt.

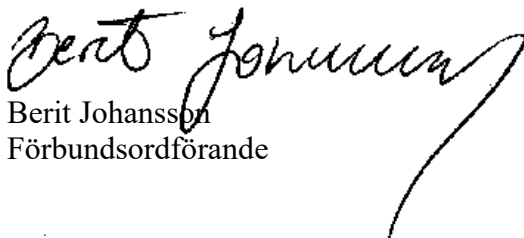
I sammanhanget kan även nämnas att det finns ett växande behov i förarutbildningsbranschen av juridiskt, ekonomiskt och praktiskt genomförbara drogtestar för trafikskolornas elever då en del alkoholbruk uppenbarligen ersatts av drogbruk. STR konstaterar att drograttfylleribrott har ökat med 21% på 10 år och hoppas att skärpt lagstiftning ska inverka pådrivande även på denna utveckling så att det blir möjligt att införa denna typ av test inom en rimlig framtid.

En annan konsekvens av den tuffare lagstiftningen kring olovlig körning är att det torde få en avskräckande effekt på det mycket stora problemet med illegal trafikskoleliknande verksamhet, eller brottslig konkurrens som det också kan benämnas. Dvs. då kund köper förarutbildning av en aktör som vare sig har tillstånd och/eller betalar skatt. Denna verksamhet är idag en miljardindustri och skulle störas av förstärkta straff men även ökade kontroller.

STR vill i sammanhanget, avslutningsvis, framhålla att en nyckelfråga i sammanhanget torde vara trafikkontroller. Det har ju inte med själva lagstiftningen att göra och det framgår heller inte i förslaget eller dess konsekvensutredning, huruvida polisen ges resurser och uppdrag till ökat antal vägkontroller i allmänhet och t.ex. specifika razzior t.ex. vid förarprov i syfte att upptäcka olovlig och grov olovlig körning. Ges mer resurser till Polisen och Polisen prioriterar trafikkontroller högre i sin verksamhet, ökar förutsättningarna för att önskad effekt uppnås i lagstiftningen. Fler rutinmässiga vägkontroller skulle även fånga in den illegala övningskörningen och åtminstone störa denna är STR:s ståndpunkt.

Landskrona den 19 mars 2020

Med vänlig hälsning  
SVERIGES TRAFIKUTBILDARES RIKSFÖRBUND

  
Berit Johansson  
Förbundsordförande