

# Lagrådsremiss

## Skärpta straff för olovlig körning och rattfylleribrott

---

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 9 juni 2022

*Morgan Johansson*

*Martin Rhodin*  
(Justitiedepartementet)

## Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

Det finns ett behov av skärpta straffrättsliga reaktioner vid upprepade och allvarliga fall av olovlig körning och rattfylleribrott.

I lagrådsremissen lämnas bl.a. följande förslag.

- Maximistrafpen för grov olovlig körning och rattfylleri höjs från fängelse i sex månader till fängelse i ett år.
- Maximistrafpen för grovt rattfylleri höjs från fängelse i två år till fängelse i tre år.
- En ny kvalifikationsgrund införs i straffbestämmelsen om grovt rattfylleri som innebär att det vid bedömningen av om brottet är grovt särskilt ska beaktas om föraren tidigare har gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri.
- Brottsbeteckningen grov olovlig körning införs samtidigt som det föreskrivs särskilda kvalifikationsgrunder för det brottet som innebär att det vid bedömningen av om brottet är grovt särskilt ska beaktas om föraren tidigare har haft ett körkort som blivit återkallat, om föraren tidigare har gjort sig skyldig till olovlig körning eller grov olovlig körning eller om gärningen annars har varit av allvarligt slag.
- Ett oaktsamhetsansvar införs för olovlig körning.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2023.

# Innehållsförteckning

1	Beslut .....	4
2	Lagtext .....	5
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.....	5
2.2	Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488) .....	9
3	Ärendet och dess beredning .....	10
4	Bakgrund och allmänna utgångspunkter .....	10
4.1	En tillbakablick .....	10
4.2	Den nuvarande lagstiftningen.....	11
4.2.1	Olovlig körning .....	11
4.2.2	Rattfylleri och grovt rattfylleri .....	12
4.2.3	Förverkande av fordon .....	12
4.2.4	Omhändertagande av fordonsnycklar.....	12
4.3	Påföljdsstatistik och praxis.....	13
4.3.1	Påföljdsstatistik .....	13
4.3.2	Praxis .....	14
4.4	Behov och allmänna utgångspunkter.....	15
4.4.1	Samlade insatser krävs för att minska trafikbrottsligheten .....	15
4.4.2	Upprepade och allvarliga fall av vissa trafikbrott behöver mötas av en kraftigare reaktion.....	16
5	Skärpta straff för grov olovlig körning, rattfylleri och grovt rattfylleri .....	18
6	Ett oaktsamhetsansvar införs för olovlig körning och regleringen renodlas.....	28
7	Tillfälligt omhändertagande av fordonsnycklar .....	31
8	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	32
9	Konsekvenser av förslagen .....	33
10	Författningskommentar .....	35
10.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.....	35
10.2	Förslaget till lag om ändring i körkortslagen (1998:488) .....	39
Bilaga 1	Utdrag ur sammanfattning av departementspromemorian Ett stärkt straffrättsligt skydd mot upprepade trafikbrottslighet och en utvärdering av den nedre promillegränsen för sjöfylleri (Ds 2019:22) .....	40
Bilaga 2	Promemorians lagförslag.....	45
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna (Ds 2019:22) .....	48

Bilaga 4	Lagförslaget enligt utkastet till lagrådsremiss .....	49
Bilaga 5	Förteckning över remissinstanserna (utkastet till lagrådsremiss).....	54

# 1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,
2. lag om ändring i körkortslagen (1998:488).

## 2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

### 2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

*dels* att 3–4 a och 7 §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att det ska införas en ny paragraf, 3 a §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### 3 §<sup>1</sup>

*För någon uppsåtligen körkortspliktigt fordon utan att vara berättigad att föra sådant fordon, dömes för olovlig körning till böter. Har han tidigare innehaft körkort som blivit återkallat eller har brottet skett vanemässigt eller är det eljest att anse som grovt, må dömas till fängelse i högst sex månader.*

*För någon körkortspliktigt fordon med uppsåtligt eller oaktsamt åsidosättande av föreskrift, som meddelats i fråga om rätten att föra sådant fordon, dömes till böter.*

*Om någon uppsåtligen eller av oaktsamhet såsom förare av körkortspliktigt fordon anställer och brukar den som inte äger rätt att föra fordonet, eller i annat fall tillåter någon annan att föra sådant fordon utan att denne är berättigad därtill, dömes likaledes till böter.*

*Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet för ett körkortspliktigt fordon utan att ha rätt till det eller i strid med särskilda villkor som beslutats i fråga om rätten att föra ett sådant fordon, döms för olovlig körning till böter.*

*Om brottet är grovt döms för grov olovlig körning till böter eller fängelse i högst ett år. Vid bedömningen av om brottet är grovt ska det särskilt beaktas om*

*1. föraren tidigare har haft ett körkort som blivit återkallat,*

*2. föraren tidigare har gjort sig skyldig till olovlig körning eller grov olovlig körning, eller*

*3. gärningen annars har varit av allvarligt slag.*

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2009:122.

Första–tredje styckena äger motsvarande tillämpning på förare av traktor, moped klass II, snöskoter, terränghjuling, motorredskap eller spårvagn och på den som anställer eller brukar sådan förare eller eljest tillåter någon att föra sådant fordon.

Första och andra styckena gäller även förare av traktor, moped klass II, snöskoter, terränghjuling, motorredskap eller spårvagn.

### 3 a §

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet anlitar någon som förare av körkortspliktigt fordon, traktor, moped klass II, snöskoter, terränghjuling, motorredskap eller spårvagn, trots att den anlidade inte har rätt att föra fordonet, eller på annat sätt tillåter någon att föra ett sådant fordon utan att denne har rätt till det, döms för tillåtande av olovlig körning till böter.

### 4 §<sup>2</sup>

Den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha intagit alkohol i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften döms för rattfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.

För rattfylleri döms till böter eller fängelse i högst ett år den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn

1. efter att ha intagit alkohol i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften,

2. efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter färden finns något narkotiskt ämne kvar i blodet, eller

3. under sådan påverkan av alkohol eller annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan föra fordonet på ett betryggande sätt.

För rattfylleri enligt första stycket döms också den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastraff-

lagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter färden finns något narkotiskt ämne kvar i blodet. Detta gäller dock inte om narkotikan intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination.

För rattfylleri enligt första stycket döms också den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn och då är så påverkad av alkohol att det kan antas att han eller hon inte kan framföra fordonet på ett betryggande sätt. Detsamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel.

Första och andra styckena gäller inte förare av ett motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

Första, andra och tredje styckena gäller inte om förandet av fordonet ingår som ett led i en vetenskaplig eller därmed jämförlig undersökning till vilken tillstånd har lämnats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Första stycket 1 och 2 gäller inte förare av ett motordrivet fordon som är avsett att föras av gående. Första stycket 2 gäller inte heller om narkotikan intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination.

Första stycket gäller inte om förandet av fordonet ingår som ett led i en vetenskaplig eller därmed jämförlig undersökning till vilken tillstånd har lämnats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

#### 4 a §<sup>3</sup>

Är ett brott som avses i 4 § första, andra eller tredje stycket att anse som grovt, skall föraren dömas för grovt rattfylleri till fängelse i högst två år. Vid bedömning av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,

2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller

3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafik-säkerheten.

Om ett brott som avses i 4 § är grovt, döms för grovt rattfylleri till fängelse i högst tre år. Vid bedömningen av om brottet är grovt ska det särskilt beaktas om

2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel,

3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafik-säkerheten, eller

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1999:217.

*4. föraren tidigare har gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri.*

7 §<sup>4</sup>

Ett fordon som har använts vid brott enligt denna lag får förklaras förverkat, om det behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet och förverkande inte är uppenbart oskäligt. Detsamma gäller annan egendom som har använts som hjälpmedel vid brott enligt denna lag.

Om någon har gjort sig skyldig till olovlig körning, rattfylleri eller grovt rattfylleri ska det vid bedömningen av om förverkande behövs för att förebygga fortsatt brottslighet särskilt beaktas om gärningsmannen tidigare har gjort sig skyldig till sådan brottslighet.

Om någon har gjort sig skyldig till olovlig körning, *grov olovlig körning*, rattfylleri eller grovt rattfylleri ska det vid bedömningen av om förverkande behövs för att förebygga fortsatt brottslighet särskilt beaktas om gärningsmannen tidigare har gjort sig skyldig till sådan brottslighet.

Första stycket gäller även i fråga om egendom som varit avsedd att användas som hjälpmedel vid brott enligt denna lag, om brottet har fullbordats.

Bestämmelser om tillfälligt omhändertagande av egendom i syfte att förhindra rattfylleribrott finns i 24 a–24 d §§ polislagen (1984:387) och i 9–11 §§ lagen (2008:322) om Tullverkets och Kustbevakningens befogenheter att ingripa mot rattfylleribrott.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2023.



## 2.2 Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)

Härigenom föreskrivs att 5 kap. 9 § körkortslagen (1998:488) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **5 kap.**

#### **9 §<sup>1</sup>**

I stället för att körkortet återkallas ska körkortshavaren varnas i sådana fall som avses i 3 § 2–6, om varning av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Detsamma gäller om körkortshavaren har gjort sig skyldig till rattfylleri enligt 4 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller brott mot 30 § första stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 7 kap. 2 § första stycket järnvägssäkerhetslagen (2022:367) eller 8 kap. 2 § första stycket lagen (2022:368) om nationella järnvägs-system och alkoholkoncentrationen under eller efter färden inte uppgått till 0,5 promille i blodet eller 0,25 milligram per liter i utandningsluften.

Detsamma gäller om körkortshavaren har gjort sig skyldig till rattfylleri enligt 4 § första stycket 1 lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller brott mot 30 § första stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 7 kap. 2 § första stycket järnvägssäkerhetslagen (2022:367) eller 8 kap. 2 § första stycket lagen (2022:368) om nationella järnvägs-system och alkoholkoncentrationen under eller efter färden inte uppgått till 0,5 promille i blodet eller 0,25 milligram per liter i utandningsluften.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2023.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2022:374.

## 3 Ärendet och dess beredning

Den 30 augusti 2018 beslutade chefen för Justitiedepartementet att uppdra åt en utredare att biträda departementet med att utreda vissa frågor om trafikbrott och sjöfylleri (Ju2018/04226).

Utredaren överlämnade den 19 november 2019 departementspromemorian Ett stärkt straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet och en utvärdering av den nedre promillegränsen för sjöfylleri (Ds 2019:22). I promemorian lämnas bl.a. förslag om en ny straffbestämmelse som träffar den som begår flera trafikbrott. En sammanfattning av promemorian i relevanta delar finns i *bilaga 1*. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 2*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. Remissyttrandena finns tillgängliga på regeringens webbplats ([www.regeringen.se](http://www.regeringen.se)) och i Justitiedepartementet (Ju2019/03808).

Vid remissbehandlingen ifrågasattes promemorians förslag om en ny straffbestämmelse samtidigt som det lämnades förslag på hur en skärpt reaktion vid upprepad trafikbrottslighet i stället kunde åstadkommas. Det föreslogs också att ett oaktsamhetsansvar borde övervägas för olovlig körning. Som ett led i den fortsatta beredningen av promemorian utarbetades därför ett utkast till lagrådsremiss med bl.a. sådana förslag (Ju2021/04215). Utkastet har remissbehandlats. Utkastets lagförslag finns i *bilaga 4* och en förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 5*. Remissyttrandena finns tillgängliga på regeringens webbplats ([www.regeringen.se](http://www.regeringen.se)) och i Justitiedepartementet (Ju2021/04215).

Riksdagen har tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om skärpta straff för rattfylleri och grov olovlig körning (bet. 2017/18:JuU14 punkt 20 rskr. 2017/18:240). Riksdagen har även tillkännagett det som utskottet anför om att regeringen skyndsamt ska återkomma till riksdagen med förslag om skärpta straff för rattfylleri och grov olovlig körning (bet. 2020/21:JuU24 punkt 40, rskr. 2020/21:344). Riksdagen har vidare tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om skärpta straff för grova trafikbrott (bet. 2021/22:JuU10 punkt 1, rskr. 2021/22:240).

I denna lagrådsremiss behandlas promemorians förslag avseende trafikbrott samt förslagen i utkastet till lagrådsremiss.

## 4 Bakgrund och allmänna utgångspunkter

### 4.1 En tillbakablick

Lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen) infördes 1952. Dessförinnan återfanns lagstiftningen om olovlig körning och rattfylleri i särskilda motorfordonsförordningar. Straffet för olovlig körning enligt 1936 års motorfordonsförordning var dagsböter. I den bestämmelse om olovlig körning som fördes in i trafikbrottslagen tillskapades en särskild straffskala vid återfall på fängelse i högst sex månader. Några år därefter ändrades tillämpningsområdet för den

särskilda straffskalan till att omfatta fall där föraren fått körkortet återkallat eller där brottet ägt rum vanemässigt eller på annat sätt är att anse som grovt (prop. 1958:69 Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till ändringar i vägtrafikförordningen m. m.). Bestämmelserna om olovlig körning har sedan dess i allt väsentligt varit oförändrade.

De första bestämmelserna om rattfylleri fanns i 1923 års motorfordonsförordning och innebar att påverkan av alkohol kunde inverka på straffet i skärpande riktning i samband med andra brott i trafiken. Regleringen om rattfylleri har därefter successivt utvidgats och kravet på nykterhet skärpts. De s.k. promillegränserna infördes 1941 samtidigt som brottet delades in i två svårhetsgrader, rattonykterhet och rattfylleri, med högsta föreskrivna straff på fängelse i sex månader respektive ett år. Straffbestämmelserna fördes 1952 över till trafikbrottslagen i vilken det också tillskapades en reglering om drograttfylleri. År 1990 sänktes promillegränsen för straffbar påverkan från 0,5 till 0,2 promille alkohol i blodet. Samtidigt delades brottet in i svårhetsgraderna rattfylleri och grovt rattfylleri, med maximistraff på fängelse i sex månader respektive ett år (prop. 1989/90:2 om trafiknykterhetsbrotten m.m.). Några år senare sänktes gränsvärdet för när ett rattfylleribrott normalt är att betrakta som grovt från 1,5 till 1,0 promille alkohol i blodet. I samband med det höjdes också maximistraffet för grovt rattfylleri från ett till två års fängelse och det uttalades att normalpåföljden för det brottet ska vara fängelse (prop. 1993/94:44 Grovt rattfylleri m.m.). En nollgräns för narkotika i trafiken infördes 1999 (prop. 1998/99:43 Drograttfylleri och sjöfylleri).

I slutet på 1980-talet trädde särskilda bestämmelser i trafikbrottslagen i kraft som gjorde det möjligt att förverka fordon i brottsförebyggande syfte (prop. 1986/87:81 om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, m.m.). Dessa möjligheter har utökats allteftersom bl.a. genom att det införts en presumtion för förverkande vid upprepad trafikbrottslighet i form av olovlig körning, rattfylleri och grovt rattfylleri (prop. 2014/15:26 Skärpta regler om förverkande av fordon vid trafikbrott).

För att förebygga trafiknykterhetsbrott har också tillskapats särskilda bestämmelser som ger polismän och tjänstemän vid Tullverket respektive Kustbevakningen rätt att tillfälligt omhänderta i första hand fordonsnycklar (prop. 2003/04:159 Tillfälligt omhändertagande av egendom för att förhindra trafiknykterhetsbrott och prop. 2007/08:53 Ökade möjligheter att ingripa mot rattfylleri och sjöfylleri).

## 4.2 Den nuvarande lagstiftningen

### 4.2.1 Olovlig körning

Den som uppsåtligen för körkortspliktigt fordon utan att vara berättigad till det döms enligt 3 § första stycket trafikbrottslagen för olovlig körning till böter. Har föraren tidigare innehaft körkort som blivit återkallat eller har brottet skett vanemässigt eller är det annars att anse som grovt, får dömas till fängelse i högst sex månader. Enligt andra stycket i samma paragraf döms den som för körkortspliktigt fordon med uppsåtligt eller oaktsamt åsidosättande av föreskrift, som meddelats i fråga om rätten att föra sådant fordon, till böter. I tredje stycket finns det straffbestämmelser

om tillåtande av olovlig körning som innebär att den som uppsåtligt eller av oaktsamhet som förare av körkortspliktigt fordon anställer och brukar den som inte äger rätt att föra fordonet, eller i annat fall tillåter någon annan att föra sådant fordon utan att denne är berättigad till det, döms till böter.

## **4.2.2 Rattfylleri och grovt rattfylleri**

Enligt 4 § trafikbrottslagen döms den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha intagit alkohol i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften för rattfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader. För rattfylleri döms också den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha intagit narkotika i så stor mängd att det under eller efter färden finns något narkotiskt ämne kvar i blodet. Detta gäller dock inte om narkotikan intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination. Även den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn och då är så påverkad av alkohol att det kan antas att han eller hon inte kan framföra fordonet på ett betryggande sätt döms för rattfylleri. Detsamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel.

Grovt rattfylleri regleras i 4 a § trafikbrottslagen. Vid bedömningen av om rattfylleriet är att anse som grovt ska särskilt beaktas om föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften, föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten. För grovt rattfylleri är straffet fängelse i högst två år.

Bestämmelser om straffansvar för vårdslöshet i trafik, grov vårdslöshet i trafik, hinder i trafik och smitning från trafikolycksplats finns i 1, 2 respektive 5 § trafikbrottslagen.

## **4.2.3 Förverkande av fordon**

Ett fordon som har använts vid brott enligt trafikbrottslagen får enligt 7 § trafikbrottslagen förklaras förverkat, om det behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet och förverkande inte är uppenbart oskäligt. Detsamma gäller annan egendom som har använts som hjälpmedel vid brott enligt trafikbrottslagen. Om någon har gjort sig skyldig till olovlig körning, rattfylleri eller grovt rattfylleri ska det vid bedömningen av om förverkande behövs för att förebygga fortsatt brottslighet särskilt beaktas om gärningsmannen tidigare har gjort sig skyldig till sådan brottslighet.

## **4.2.4 Omhändertagande av fordonsnycklar**

Om det av särskilda skäl kan anses finnas risk för att rattfylleri eller grovt rattfylleri kommer att begås, får en polisman, i syfte att förhindra brottet, enligt 24 a § polislagen (1984:387) tillfälligt omhänderta fordonsnycklar eller annat som behövs för färden eller, om så krävs, fordonet. Mot-

svarande befogenheter för tjänstemän vid Tullverket och Kustbevakningen finns i 9 § lagen (2008:322) om Tullverkets och Kustbevakningens befogenheter att ingripa mot rattfylleribrott.

## 4.3 Påföljdsstatistik och praxis

### 4.3.1 Påföljdsstatistik

#### **Anmälda trafikbrott**

Brott mot trafikbrottslagen är vanligt förekommande. Enligt Brottsförbyggande rådets statistik anmäldes 2021 ca 76 000 trafikbrott. Sett över perioden 2012–2020 har antalet anmälda brott beträffande olovlig körning varit relativt stabilt och varierat mellan ca 30 400 och ca 32 800 brott per år. År 2021 minskade dock antalet anmälda brott till 26 500 fall. Antalet anmälda drograttfylleribrott har i stället ökat mellan 2012 och 2020, från ca 12 000 till ca 16 800 brott, för att minska till ca 14 800 brott 2021. När det gäller alkoholrattfylleri minskade antalet anmälda brott i början av 2010-talet, från ca 15 200 brott 2012 till ca 12 100 brott 2016. Därefter var antalet anmälda brott relativt oförändrat fram till 2020 och 2021 då de minskade tydligt till ca 8 800 respektive 8 200 brott.

Antalet anmälda fall av alkoholrattfylleri var alltså betydligt lägre 2020 och 2021 än under åren 2016–2019, då antalet uppgått till ca 12 000 fall per år. Detta kan till stor del antas bero på att Polismyndigheten sedan i mars 2020 kraftigt minskat de generella nykterhetskontrollerna, med hänsyn till risken för spridning av covid-19.

#### **Lagföringsbeslut**

Antalet lagföringsbeslut (dom, strafföreläggande, straffvarning eller åtalsunderlåtelse) med olovlig körning som huvudbrott minskade i början av 2010-talet fram till och med 2017, för att därefter ha ökat något. Antalet lagföringsbeslut med alkoholrattfylleri som huvudbrott har minskat kraftigt under den senaste tioårsperioden. Mellan 2019 och 2021 var minskningen drygt 45 procent, vilken till stor del kan antas bero på en kraftig minskning av generella nykterhetskontroller. Utvecklingen för antalet lagföringsbeslut beträffande drograttfylleribrott har däremot varit den motsatta och nästan fyrdubblats från ca 550 fall 2011 till 1 938 fall 2021.

År 2021 meddelades ca 12 230 lagföringsbeslut med olovlig körning som huvudbrott. Den vanligaste påföljden var böter, ca 5 870 lagföringsbeslut. Påföljden bestämdes till fängelse i 582 fall, varav strafftiden i 125 fall bestämdes till mindre än en månads fängelse, i 371 fall till en månads fängelse, i 73 fall till mer än en men högst två månaders fängelse och i 11 fall till mer än två men högst tre månaders fängelse. Längre fängelsestraff än så är mycket ovanliga. År 2021 avsåg 2 lagföringsbeslut fängelsestraff längre än tre månader. Andelen fängelsedomar för olovlig körning har minskat från ca 21 procent av det totala antalet domslut 2011 till ca 9 procent 2021.

Antalet lagföringsbeslut med alkoholrattfylleri som huvudbrott uppgick år 2021 till 2 391 beslut. Påföljden bestämdes till böter i 838 fall och

fängelse i 7 fall. För huvudbrottet drograttfylleri fattades 1 938 lagföringsbeslut, varav påföljden bestämdes till böter i 1 371 fall och fängelse i 49 fall. Beträffande grovt rattfylleri meddelades 3 056 lagföringsbeslut. Påföljderna var fängelse, 1 712 beslut, villkorlig dom, 787 beslut och skyddstillsyn, 523 beslut. Av de utdömda fängelsestraffen uppgick straffet till mindre än en månads fängelse i 28 fall, en månads fängelse i 1 036 fall, till mer än en men högst två månaders fängelse i 511 fall, till mer än två men högst tre månaders fängelse i 84 fall, till mer än tre men högst fyra månader i 29 fall, till mer än fyra men högst sex månader i 9 fall och till exakt sex månader i 10 fall. År 2021 avsåg 5 lagföringsbeslut fängelsestraff längre än sex månader.

### **Återfall i trafikbrott**

Brott mot trafikbrottslagen tillhör en av de brottskategorier där återfall i brott i samma kategori är förhållandevis vanligt. Av dem som återfaller efter ett brott mot trafikbrottslagen, gör ungefär hälften det i ett nytt trafikbrott. Efter en ingångshändelse år 2014 med brott mot trafikbrottslagen som grävsta brott återföll ungefär en tredjedel, eller ca 5 430 personer, i vilket brott som helst inom tre år, varav 2 650 personer återföll i ett nytt brott mot trafikbrottslagen. Av dessa återföll ca 1 720 personer i olovlig körning, ca 500 i rattfylleri och ca 370 i grovt rattfylleri. Med ingångshändelse avses t.ex. att en person frigges från anstalt, avslutar intensivövervakning med elektronisk kontroll eller att ett domslut om andra påföljder, såsom skyddstillsyn, villkorlig dom eller böter, får laga kraft.

## **4.3.2 Praxis**

### **Olovlig körning**

Som framgår av lagföringsstatistiken är dagsböter den dominerade påföljden för olovlig körning. Vid brott av normalgraden är påföljden vanligtvis 30 dagsböter. När det gäller tillämpningsområdet för det grova brottet saknas vägledande praxis från Högsta domstolen om när en olovlig körning är att betrakta som grov på grund av återfall eller vanemässighet. I Åklagarmyndighetens RättsPM 2005:1 anges att en olovlig körning bör bedömas som grov om det är fråga om återfall inom två år från den tidigare lagföringen eller den tredje körningen inom sex månader eller femte körningen inom ett år (jfr beträffande återfall rättsfallet RH 2017:35). Om brottet bedöms som grovt sätts straffet normalt inte under 50 dagsböter. Efter ett antal återfall i grova brott bestäms påföljden i regel till ett kortare fängelsestraff (jfr Månsson m.fl., Elektronisk version, Studier rörande påföljdspraxis m.m., 2022, s. 1632 f., Åklagarmyndighetens Rättsliga vägledning 2021:21 och rättsfallet RH 2017:35). I litteraturen har uttalats att det förhållandet att den tilltalade har gjort sig skyldig till flera olovliga körningar endast måttligt påverkar strafflängden (se Månsson m.fl., Elektronisk version, Studier rörande påföljdspraxis m.m., 2022, s. 1632).

## **Rattfylleri och grovt rattfylleri**

Påföljden för rattfylleri är i regel böter. Vid påverkan av alkohol bestäms antalet dagsböter utifrån hur hög alkoholkoncentrationen varit. För drograttfylleri är 50 dagsböter normalstraffet (se Åklagarmyndighetens Rättsliga vägledning 2021:21).

Grovt rattfylleri är ett brott av sådan art att påföljden normalt ska bestämmas till fängelse. Utgångspunkten vid straffmätningen är att ett grovt rattfylleri utan särskilda försvårande eller förmildrande omständigheter har ett straffvärde på fängelse i en månad. Bedömningen blir strängare ju större trafikfaran har varit. Särskilt allvarligt är om fordonet har förts på ett sådant sätt eller på en sådan plats att risken för en trafikolycka typiskt sett har varit stor. Även en mycket hög alkoholkoncentration kan medföra att brottet har ett straffvärde som överstiger fängelse i en månad (se NJA 2003 s. 495 och NJA 2015 s. 895). I vissa fall kan skyddstillsyn eller villkorlig dom i förening med samhällstjänst utgöra en tillräckligt ingripande påföljd (se NJA 1997 s. 278, NJA 2000 s. 17 I och II samt NJA 2002 s. 653).

## **4.4 Behov och allmänna utgångspunkter**

### **4.4.1 Samlade insatser krävs för att minska trafikbrottsligheten**

#### **Det finns ett samband mellan trafikbrott och allvarliga trafikolyckor**

Det svenska trafiksäkerhetsarbetet utgår från den av riksdagen beslutade Nollvisionen och etappmål på vägen dit (prop. 1996/97:137 Nollvisionen och det trafiksäkra samhället). Det långsiktiga målet för visionen är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Regeringen beslutade 2016 om en nystart för Nollvisionen, med ett intensifierat arbete för trafiksäkerheten (N2016/05494). År 2020 satte regeringen även upp ett nytt etappmål som bl.a. innehåller en halvering av antalet omkomna i trafiken till 2030.

Andelen nyktra förare i trafiken är ur ett internationellt perspektiv hög i Sverige. Alkohol- och narkotikapåverkade förare utgör emellertid en riskfaktor och många trafikolyckor med dödlig utgång är alkohol- eller drogrelaterade. År 2020 omkom 57 personer i alkohol- eller drogrelaterade trafikolyckor, vilket motsvarar lite drygt en fjärdedel av alla omkomna i trafiken det året. De två åren dessförinnan omkom 53 respektive 75 personer i sådana olyckor. Det finns alltså ett samband mellan förekomsten av rattfylleri och allvarliga trafikolyckor. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det också av vikt att en förare har den kunskap och insikt som krävs för att fordonet ska kunna föras på ett trafiksäkert sätt. Av dem som omkom i motorcykelolyckor åren 2011–2020 saknade nästan en tredjedel körkort. Att minska antalet trafikbrott i form av olovlig körning och rattfylleri är alltså ett viktigt led i arbetet med att nå de mål som satts upp för trafiksäkerheten.

## **För att minska antalet trafikbrott krävs insatser på flera områden**

För att minska antalet trafikbrott krävs, utöver straffrättsliga åtgärder och satsningar för att stärka rättsväsendets förmåga att lagföra trafikbrott, också insatser på andra områden. Som en del i regeringens satsning på en nystart för Nollvisionen 2016 fick Trafikverket i uppdrag att övergripande leda samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik (N2016/05493). Ett resultat av detta arbete är Aktionsplan för säker vägtrafik 2019–2022 som innehåller åtgärder som 14 myndigheter och aktörer avser att vidta för ökad trafiksäkerhet. Åtgärderna tar bl.a. sikte på att motverka alkohol och droger i vägtrafiken. Vidare gav regeringen 2017 Trafikverket i uppdrag att införa anläggningar för nykterhetskontroller, s.k. alkobommar, i vissa hamnar (N2017/05711). År 2018 anslogs nästan 80 miljoner kronor för investeringar i sådana anläggningar och det finns för närvarande alkobommar installerade inom två olika hamnområden. En utredare har dessutom på regeringens uppdrag lämnat förslag om en lag som möjliggör rutinmässiga sållningsprov i fråga om narkotika i trafiken (SOU 2021:31 Kontroller på väg). Förslaget bereds nu i Regeringskansliet

Personer som återkommande begår trafikbrott har ofta ett skadligt bruk eller beroende av alkohol eller narkotika. Åtgärder som vidtas för ett minskat alkohol- och narkotikabruk har alltså betydelse för trafiksäkerhetsarbetet (se skr. 2021/22:213 En samlad strategi för alkohol-, narkotika-, dopnings- och tobakspolitiken samt spel om pengar 2022–2025 s. 70–71). Folkhälsomyndigheten har i uppdrag att stödja genomförandet av politiken inom områdena alkohol, narkotika, dopning, tobak och nikotin samt spel om pengar (S2021/03343) och att vara samordnande myndighet för samverkan mot alkohol och droger i trafiken. Som exempel på sådant samarbete kan nämnas samverkan mot alkohol och droger i trafiken, SMADIT-samarbetet. Metoden bygger på samarbete mellan olika samhällsaktörer som polis, kommuner och regioner, och innebär att personer som ertappats för rattfylleri ska ges ett erbjudande om vård, i syfte att minska antalet återfall i rattfylleribrott och förebygga fortsatt missbruk, beroende och kriminalitet (se samma skr. s. 71.).

### **4.4.2 Upprepade och allvarliga fall av vissa trafikbrott behöver mötas av en kraftigare reaktion**

#### **Upprepade och allvarliga trafikbrott medför en fara för andra**

Rattfylleribrott innebär typiskt sett en fara för andra människors liv och hälsa. En alkohol- eller narkotikapåverkad förare utsätter medvetet andra trafikanter för risker och det finns som redovisas ovan ett tydligt samband mellan förekomsten av trafikolyckor och rattfylleri. Även att köra ett fordon utan att vara behörig till det innebär ett åsidosättande av grundläggande krav på respekt för trafiksäkerheten. Upprepade trafikbrott utgör dessutom lagtrots och det är av väsentlig betydelse att återfallsaspekten kan beaktas i tillräcklig utsträckning när straffet bestäms. Om samhället inte ingriper tillräckligt kraftfullt när en gärningsman gång på gång gör sig skyldig till t.ex. olovlig körning eller rattfylleri kan det ge intryck av att rättsordningen är likgiltig inför den fara för andra som brottsligheten medför. Vid upprepade och allvarliga trafikbrott måste samhället kunna



reagera med adekvata sanktioner och på ett effektivt sätt kunna förhindra fortsatt brottslighet.

### **Flera åtgärder har genomförts för att åstadkomma skärpta reaktioner ...**

I syfte att förhindra återfall i trafikbrott och öka möjligheterna att förverka fordon genomfördes 2015 ändringar i trafikbrottslagen med innebörd att om någon har gjort sig skyldig till olovlig körning, rattfylleri eller grovt rattfylleri ska det vid bedömningen av om förverkandet behövs för att förebygga fortsatt brottslighet särskilt beaktas om gärningsmannen tidigare har gjort sig skyldig till sådan brottslighet (prop. 2014/15:26). Samtidigt skärptes oskälighetsrekvisitet genom att förverkande ska få ske i de fall det inte är uppenbart oskäligt. Regeringen har också genomfört en reform av regleringen om ny påföljdsbestämning efter tidigare dom (prop. 2015/16:151 Ny påföljd efter tidigare dom). Ändringarna innebär bl.a. att gemensam straffmätning endast ska tillämpas vid brott begångna före en tidigare dom (nyupptäckt brottslighet) och ger uttryck för en skärpt syn på återfall i brott. Vidare genomförs på regeringens uppdrag en försöksverksamhet med ett snabbförfarande i brottmål. Över hälften av det totala antalet anmälda fall av olovlig körning och rattfylleri i norra Stockholm har hanterats inom snabbspåret (se Brottsförebyggande rådets rapport 2020:3 Snabbare lagföring – Utvärdering av en försöksverksamhet i norra Stockholm). Försöksverksamheten har fortsatt och successivt byggts ut i hela polisregion Stockholm och även i delar av övriga polisregioner. Regeringen har den 9 juni 2022 beslutat en lagrådsremiss som möjliggör ett permanent snabbförfarande i brottmål. Vidare har Gångbrottsutredningen lämnat förslag om hur återfall i brott ska beaktas i högre utsträckning vid straffmätningen (SOU 2021:68 Skärpta straff för brott i kriminella nätverk). Regeringen har även tillsatt en utredning som ska överväga och föreslå förändringar av strafflagstiftningen som ger uttryck för en skärpt syn på flerfaldig brottslighet. Uppdraget ska redovisas senast den 20 januari 2023.

### **... men det finns ett behov av ytterligare åtgärder**

Ovanstående åtgärder om utvidgade möjligheter till förverkande av fordon och snabb lagföring tillsammans med en skärpt reglering om ny påföljdsbestämning efter tidigare dom markerar samhällets avståndstagande från bl.a. upprepad trafikbrottslighet. Ändringarna kan successivt komma att medföra skärpta reaktioner och förbättringar i arbetet med att förhindra återfall i trafikbrott. Ytterligare åtgärder behöver emellertid övervägas. Den nuvarande straffmätningsspraxisen innebär att de straff som döms ut för grov olovlig körning och rattfylleribrott är förhållandevis låga även i upprepade och allvarliga fall. Särskilt beträffande rattfylleri får återfallsaspekten ett begränsat genomslag vid påföljdsbestämningen. Den skärpta synen på grova vållandebrott, som utmärks av att någon tar en påtaglig risk i förhållande till andra människors liv och hälsa, utgör vidare ett skäl att se strängare även på allvarligare fall av vissa trafikbrott (jfr prop. 2009/10:147 Skärpta straff för allvarliga våldsbrott m.m. s. 23–26 och NJA 2017 s. 138 p. 10–15). Risktagandet i trafiken vid framförande

av fortskaffningsmedel i onyktert tillstånd är något som många människor exponeras för varje dag och det kan med fog hävdas att det borde finnas utrymme för en mer nyanserad straffmätning vid allvarliga fall av rattfylleribrott. En genomgång av påföljdsstatistiken för grovt rattfylleri ger vid handen att det i princip genomgående är den allra nedersta delen av straffskalan som används. Straff som överstiger tre månaders fängelse är mycket ovanligt.

Sammanfattningsvis anser regeringen att det finns ett behov av att åstadkomma skärpta straffrättsliga reaktioner vid upprepade och allvarliga fall av vissa trafikbrott. Hur det behovet ska tillgodoses övervägs nedan (avsnitt 5). I samband med det bör även frågan om ett oaktsamhetsansvar för olovlig körning behandlas (avsnitt 6), liksom behovet av ändringar i regleringen om tillfälligt omhändertagande av fordonsnycklar (avsnitt 7).

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

**Regeringens förslag:** I straffbestämmelsen om grovt rattfylleri ska det införas en ny kvalifikationsgrund som innebär att det vid bedömningen av om brottet är grovt särskilt ska beaktas om föraren tidigare har gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri.

Bestämmelserna om olovlig körning ska utformas i överensstämmelse med vad som normalt gäller vid gradindelade brott. Brottsbeteckningen grov olovlig körning införs samtidigt som det ska föreskrivas särskilda kvalifikationsgrunder för brottet som innebär att det vid bedömningen av om brottet är grovt särskilt ska beaktas om föraren tidigare har haft ett körkort som blivit återkallat, om föraren tidigare har gjort sig skyldig till olovlig körning eller grov olovlig körning eller om gärningen annars har varit av allvarligt slag.

Maximistrafpen för grov olovlig körning och rattfylleri ska höjas från fängelse i sex månader till fängelse i ett år. Maximistrafpen för grovt rattfylleri ska höjas från fängelse i två år till fängelse i tre år.

**Regeringens bedömning:** Det bör inte införas en straffbestämmelse om grov trafikbrottslighet.

**Promemorians förslag** överensstämmer delvis med regeringens. I promemorian föreslås att det i trafikbrottslagen ska införas en ny straffbestämmelse om grov trafikbrottslighet. Straffbudet föreslås omfatta den som begår flera trafikbrott, om var och en av gärningarna har utgjort led i ett upprepat särskilt hänsynslöst trafikbeteende och gärningarna varit ägnade att utgöra en allvarlig fara för trafiksäkerheten. Det föreslås inte att en ny kvalifikationsgrund för grovt rattfylleri ska införas. Det föreslås att det vid bedömningen av om en olovlig körning är grov särskilt ska beaktas om föraren tidigare har innehaft körkort som blivit återkallat, brottet har skett vanemässigt eller omständigheterna annars är försvårande.

**Remissinstanserna:** Flera remissinstanser, t.ex. *Gotlands tingsrätt, Luleå tingsrätt, Förvaltningsrätten i Linköping, Åklagarmyndigheten,*

*Polismyndigheten, Kriminalvården, Kustbevakningen, Brottsoffermyndigheten, Folkhälsomyndigheten, Rättsmedicinalverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, Riksförbundet M Sverige, Svensk Försäkring, Sveriges Trafikutbildares Riksförbund och Trafikförsäkringsföreningen*, tillstyrker i allt väsentligt eller har inte några invändningar mot promemorians förslag. *Göteborgs tingsrätt, Lunds universitet, Stockholms universitet, Sveriges advokatsamfund* och *Sveriges Domareförbund* avstyrker eller ifrågasätter behovet av förslagen. *Justitiekanslern* ställer sig tveksam till om skärpta straff är ett effektivt sätt att värna trafiksäkerheten.

*Åklagarmyndigheten, Polismyndigheten* och *Sveriges Motorcyklister* tillstyrker uttryckligen eller är positiva till förslaget att införa en ny straffbestämmelse om grov trafikbrottslighet. Flera andra remissinstanser, t.ex. *Hovrätten för Nedre Norrland, Svea hovrätt, Göteborgs tingsrätt, Nacka tingsrätt, Justitiekanslern, Brottförebyggande rådet, Lunds universitet, Stockholms universitet, Sveriges advokatsamfund, Sveriges Domareförbund* och *Sveriges Åkeriföretag*, avstyrker eller har invändningar mot förslaget bl.a. med hänvisning till att brottskonstruktionen inte är lämplig eftersom trafikbrott upptäcks allteftersom de begås samt att upprepade trafikbrott inte innehåller något särskilt straffvärt utöver de enskilda brotten allvar. *Svea hovrätt, Göteborgs tingsrätt, Nacka tingsrätt, Justitiekanslern* och *Lunds universitet* framför att förslaget inte går att förena med målsättningen om en snabbare lagföring. *Hovrätten för Nedre Norrland, Svea hovrätt, Nacka tingsrätt* och *Justitiekanslern* uttalar att förslaget innebär att upprepad trafikbrottslighet kommer att behandlas olika beroende på hur snabbt de enskilda brotten lagförs. Även *Åklagarmyndigheten* gör liknande påpekanden. *Hovrätten för Nedre Norrland, Göteborgs tingsrätt, Justitiekanslern, Lunds universitet, Stockholms universitet, Sveriges Advokatsamfund* och *Sveriges Domareförbund* anser att det föreslagna brottet är förenat med vissa tillämpningsproblem, bl.a. eftersom flera av de omständigheter som ingår i brottsrekvisiten ska beaktas redan vid rubriceringen av de enskilda brotten. *Lunds universitet* anser inte att det är motiverat att vid trafikbrottslighet göra avsteg från hur straffmätning vanligtvis görs vid flerfaldig brottslighet eller återfall i brott.

*Hovrätten för Nedre Norrland, Svea hovrätt, Göteborgs tingsrätt, Åklagarmyndigheten, Lunds universitet, Sveriges Domareförbund, Sveriges Motorcyklister* och *Sveriges Åkeriföretag* tillstyrker uttryckligen förslaget att bestämmelserna om olovlig körning ska utformas i överensstämmelse med vad som normalt gäller vid gradindelade brott. Ingen remissinstans ifrågasätter promemorians förslag till utformning av kvalifikationsgrunder för grov olovlig körning.

*Åklagarmyndigheten, Polismyndigheten, Riksförbundet M Sverige, Sveriges Motorcyklister* och *Sveriges Åkeriföretag* tillstyrker uttryckligen förslagen om höjda maximistraff för grov olovlig körning, rattfylleri och grovt rattfylleri. *Åklagarmyndigheten* framhåller att förslagen skulle skapa ökade möjligheter att frihetsberöva den som gör sig skyldig till upprepade fall av grov olovlig körning eller rattfylleri samt att det finns ett behov av en skärpt syn på grovt rattfylleri. *Svea hovrätt* och *Brottförebyggande rådet* tillstyrker förslaget om ett skärpt maximistraff för grov olovlig körning, men avstyrker eller ifrågasätter behovet av motsvarande förslag

vad avser rattfylleri och grovt rattfylleri. *Brottsförebyggande rådet* påpekar att förslaget avseende grovt rattfylleri innebär att det brottet skulle få ett högre straffmaximum än grov vårdslöshet i trafik, vilket enligt myndigheten inte framstår som motiverat. *Göteborgs tingsrätt*, *Justitiekanslern*, *Lunds universitet*, *Sveriges advokatsamfund* och *Sveriges Domareförbund* avstyrker eller motsätter sig förslagen om höjda straffmaximum bl.a. med hänvisning till att de nuvarande straffskalorna ger ett tillräckligt utrymme för en adekvat straffmätning. *Göteborgs tingsrätt* framför att en mer nyanserad straffvärdebedömning förmodligen inte kommer uppnås genom höjda maximistraff. Liknande synpunkter framförs av *Hovrätten för Nedre Norrland*.

Enligt *Svea hovrätt* kan en skärpt syn på återfall i rattfylleri åstadkommas genom att införa en reglering om att det vid bedömningen av om ett rattfylleribrott är grovt särskilt ska beaktas om gärningsmannen vid flera tidigare tillfällen dömts för rattfylleri. *Åklagarmyndigheten* och *Rättsmedicinalverket* anser att möjligheterna att införa gränsvärden för när ett drograttfylleribrott ska betraktas som grovt borde utredas.

**Förslaget och bedömningen i utkastet till lagrådsremiss** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Majoriteten av de remissinstanser som yttrar sig, t.ex. *Gotlands tingsrätt*, *Luleå tingsrätt*, *Förvaltningsrätten i Linköping*, *Domstolsverket*, *Kriminalvården*, *Polismyndigheten*, *Åklagarmyndigheten*, *Brottsoffermyndigheten*, *Folkhälsomyndigheten*, *Kustbevakningen*, *Rättsmedicinalverket*, *Trafikverket*, *Transportstyrelsen*, *Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande* och *Sveriges Trafikutbildares Riksförbund*, tillstyrker i allt väsentligt eller har inga synpunkter på förslagen. *Nacka tingsrätt*, *Lunds universitet* och *IOGT-NTO* delar uttryckligen bedömningen att en ny straffbestämmelse om grovt trafikbrott inte bör införas. *Tullverket* anser att det finns behov av strängare straff för rattfylleribrott, men att det inte är troligt att förslagen kommer få den effekten beträffande de fall som hanteras av myndigheten. *Hovrätten för Nedre Norrland*, *IOGT-NTO*, *Motorförarnas Helykterhetsförbund* och *Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande* understryker vikten av att även andra åtgärder vidtas för att minska trafikbrottsligheten och stärka trafiksäkerheten. *Sveriges advokatsamfund* ställer sig tveksam till om skärpta straff är ett effektivt sätt att minska trafikbrottsligheten och betonar i stället vikten av återfallsförebyggande arbete. *Stockholms universitet* avstyrker förslagen med hänvisning till att det inte redovisas något beaktansvärt behov för dem.

Ett antal remissinstanser, t.ex. *Svea hovrätt*, *Åklagarmyndigheten*, *Motorförarnas Helykterhetsförbund* och *Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande*, tillstyrker uttryckligen förslaget om en ny kvalifikationsgrund för grovt rattfylleri som träffar den som tidigare gjort sig skyldig till rattfylleribrott. Även *Brottsförebyggande rådet* anser att det förslaget framstår som rimligt. Några remissinstanser, t.ex. *Sveriges advokatsamfund*, *Lunds universitet* och *Sveriges Åkeriföretag*, avstyrker eller ifrågasätter däremot förslaget framför allt med hänvisning till att återfallsaspekten inte bör beaktas vid gradindelningen. *Lunds universitet* anser dessutom att förslaget innebär ett åsidosättande av den s.k. asperationsprincipen vid flerfaldig brottslighet och för fram att det finns skäl att avvakta resultatet av andra initiativ som tagits för att skärpa synen

på återfall i brott och flerfaldig brottslighet. Enligt *Justitiekanslern* behöver det tydliggöras att återfallet inte ska beaktas vid påföljdsbestämningen om det varit avgörande för gradindelningen. Vidare anser *Hovrätten för Nedre Norrland*, *Svea hovrätt* och *Justitiekanslern* att den föreslagna kvalifikationsgrunden bör formuleras på ett annat sätt eftersom formuleringen tidigare har gjort sig skyldig till används med en delvis annan innebörd i brottsbalkens bestämmelser om återfallets betydelse vid straffmätningen och valet av påföljd. *Hovrätten för Nedre Norrland* efterlyser besked om sådana rattfylleribrott som träffas av kvalifikationsgrunden ska utgöra artbrott.

*Hovrätten för Nedre Norrland*, *Svea hovrätt*, *Göteborgs tingsrätt*, *Åklagarmyndigheten*, *Lunds universitet*, *Motorförarnas Helnykterhetsförbund*, *Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande* och *Sveriges Domareförbund* tillstyrker uttryckligen förslaget att bestämmelserna om olovlig körning ska utformas i överensstämmelse med vad som normalt gäller vid gradindelade brott. När det gäller kvalifikationsgrunden som tar sikte på tidigare brottslighet hänvisar *Lunds universitet* till synpunkterna på motsvarande förslag beträffande bestämmelsen om grovt rattfylleri och ifrågasätter om den bör införas. Liknande synpunkter framförs av *Sveriges Åkeriföretag*. *Åklagarmyndigheten* efterlyser förtydliganden om när återfall kan kvalificera en olovlig körning som grov. *Sveriges advokatsamfund* avstyrker, bl.a. med hänvisning till legalitetsskäl, den föreslagna kvalifikationsgrunden att gärningen annars har varit av allvarligt slag. Den kvalifikationsgrunden kritiseras även av *Justitiekanslern* som, i likhet med *Sveriges advokatsamfund*, efterlyser en närmare utveckling av när den ska vara tillämplig. *Sveriges Motorcyklister* anser att körningar av dem som aldrig haft körkort eller körkortstillstånd normalt bör betecknas som grova.

Några remissinstanser, t.ex. *Åklagarmyndigheten*, *Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande*, *Sveriges Motorcyklister* och *Sveriges Trafikutbildares Riksförbund*, tillstyrker uttryckligen förslagen om höjda maximistraff för grov olovlig körning, rattfylleri och grovt rattfylleri. Enligt *Svensk Trafikmedicinsk Förening* är det rimligt att påföljderna för trafikbrott skärps. *Riksförbundet M Sverige* anser att även minimistraffen för rattfylleribrotten bör skärpas. *Svea hovrätt* tillstyrker att straffmaximum för olovlig körning höjs, men ifrågasätter behovet av motsvarande höjning för rattfylleri och avstyrker förslaget om skärpt maximistraff för grovt rattfylleri. *Hovrätten för Nedre Norrland*, *Justitiekanslern*, *Brottsförebyggande rådet*, *Lunds universitet*, *Stockholms universitet* och *Sveriges Domareförbund* avstyrker eller ifrågasätter helt eller delvis förslagen om höjda straffmaximum, bl.a. med hänvisning till att de befintliga straffskalorna ger ett tillräckligt utrymme för en adekvat straffmätning även i de allvarligare fallen. *Sveriges Domareförbund* framhåller att straffskärpningar inte bör genomföras med hänvisning till att de kan möjliggöra användande av straffprocessuella tvångsmedel. *Gotlands tingsrätt* ifrågasätter om förslagen kommer leda till en mer nyanserad straffvärdebedömning och efterfrågar ytterligare vägledning om vilka fall som ska bedömas strängare. Liknande synpunkter framförs av *Svensk Försäkring* och *Trafikförsäkringsföreningen* som anser att det snarare finns behov av att höja minimistraffen. *Åklagarmyndigheten* anser att det

bör utvecklas vilken betydelse förslagen om skärpta maximistraff kommer att få i den nedre delen av strafflatituden.

*Åklagarmyndigheten, IOGT-NTO och Motorförarnas Helnykterhetsförbund* anser att möjligheterna att införa gränsvärden för när ett drograttfylleribrott ska betraktas som grovt borde utredas. *Tullverket* anser att ytterligare en kvalifikationsgrund bör införas för grovt rattfylleri som tar sikte på att föraren haft en särskilt ansvarsfull eller krävande uppgift.

### **Skälen för regeringens förslag och bedömning**

*Det bör inte införas en ny straffbestämmelse om grov trafikbrottslighet*

Utgångspunkten för påföljdsbestämningen är hur allvarlig och klandervärd den begångna brottsligheten är. Enligt 29 kap. 1 § första stycket brottsbalken ska straff bestämmas efter brottets eller den samlade brottslighetens straffvärde inom ramen för den tillämpliga straffskalan. Straffskalan ger uttryck för hur allvarlig lagstiftaren anser att brottstypen är. Av 29 kap. 1 § andra stycket brottsbalken följer att vid bedömningen av straffvärdet ska den skada, kränkning eller fara som gärningen inneburit beaktas.

Som redogörs för i avsnitt 4.4.2 finns det ett behov av skärpta straffrättsliga reaktioner vid upprepade och allvarliga fall av vissa trafikbrott. Ett tänkbart sätt att få till stånd en höjd straffnivå vid upprepad brottslighet är att införa en särskild straffbestämmelse där det brottsliga handlandet utgörs av flera brottsliga gärningar vilka kvalificeras genom rekvisit som anger när brottsligheten är särskilt straffvärd. I promemorian föreslås ett sådant samlat brott som betecknas grov trafikbrottslighet och som ska omfatta den som begår upprepade brottsliga gärningar enligt trafikbrottslagen, om var och en av gärningarna har utgjort led i ett upprepat särskilt hänsynslöst trafikbeteende och gärningarna varit ägnade att utgöra en allvarlig fara för trafiksäkerheten. Straffminimum föreslås vara fängelse i sex månader och straffmaximum fängelse i fem år.

Som påpekas i utkastet till lagrådsremiss skulle promemorians förslag medföra att upprepad trafikbrottslighet i vissa fall skulle mötas av en kraftigare reaktion än med hittillsvarande ordning. Vid remissbehandlingen har det emellertid framförts flera nackdelar med förslaget, som också uppmärksammas i promemorian. De tyngst vägande invändningarna har att göra med att brottets konstruktion innebär att den förstärkta reaktionen mot upprepad trafikbrottslighet förutsätter att lagföringen av de brottsliga gärningarna inte sker allteftersom utan vid ett tillfälle. En sådan ordning kan vara motiverad på andra områden, t.ex. när det gäller våld i nära relationer. Gärningar som ingår i en fortlöpande kränkning av en närstående person uppdagas vanligtvis i efterhand i ett sammanhang. Trafikbrott upptäcks och utreds emellertid regelmässigt allteftersom de begås. Flera remissinstanser påpekar att promemorians förslag till nytt brott därför inte heller framstår som ändamålsenligt i förhållande till de åtgärder som genomförts för att åstadkomma en snabbare lagföring och en strängare syn på återfall (se avsnitt 4.4.2).

Sammantaget delar regeringen bedömningen i utkastet att nackdelarna med det i promemorian föreslagna brottet är så pass betydande att det inte bör ligga till grund för arbetet med att åstadkomma skärpta straffrättsliga reaktioner på trafikbrottsområdet.

*En ny kvalifikationsgrund bör införas som betonar allvaret i att en förare tidigare har gjort sig skyldig till rattfylleribrott*

För att åstadkomma en kraftigare straffrättslig reaktion vid upprepad trafikbrottslighet föreslås i utkastet till lagrådsremiss i stället, i likhet med vad *Svea hovrätt* förespråkar, att det i straffbestämmelsen om grovt rattfylleri införas en ny s.k. kvalifikationsgrund som tar sikte på att det vid bedömningen av om brottet är grovt särskilt ska beaktas om föraren återfallit i rattfylleri eller grovt rattfylleri. Straffbestämmelsen om grovt rattfylleri innehåller kvalifikationsgrunder om att föraren haft en viss högre alkoholkoncentration i blodet eller utandningsluften, annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller att framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Något brottsinternt rekvisit som, på motsvarande sätt som avseende olovlig körning, tar sikte på återfall vid gradindelningen finns dock inte beträffande grovt rattfylleri.

Som påpekas av t.ex. *Lunds universitet*, *Sveriges advokatsamfund* och *Sveriges Åkeriföretag* är en konstruktion av ett slag där tidigare begångna brott kan påverka bedömningen av svårheten av ett senare begånget brott ovanlig inom straffrätten. Återfall i brott beaktas normalt vid valet av påföljd, genom förverkande av villkorligt medgiven frihet och vid straffmätningen, se 29 kap. 4 §, 30 kap. 4 § och 34 kap. 5 § brottsbalken. Det kan mot den bakgrunden också hävdas att utkastets förslag kan leda till att regelsystemet blir svåröverskådligt. Mot dessa invändningar måste emellertid ställas det angelägna i att återfallsaspekten vid upprepade rattfylleribrott ges ett tillräckligt genomslag vid den straffrättsliga bedömningen. Så är inte fallet i dag. Av lagföringsstatistiken framgår att lagstiftarens uttalande att det vid upprepade fall av rattfylleri bör kunna bli aktuellt med fängelse som påföljd (se prop. 1989/90:2 s. 48 och prop. 1998/99:43 s. 26) inte återspeglas i praxis. Utkastets förslag bygger också på den i trafikbrottslagen inarbetade ordningen för hur återfall i olovlig körning beaktas vid gradindelningen av det brottet. Den föreslagna sårslösningen är alltså väl känd i rättstillämpningen på trafikbrottsområdet, vilket skulle bidra till såväl förutsebarheten som förutsättningarna för ett väl avvägt genomslag för återfallsaspekten vid upprepade rattfylleribrott, vilket *Justitiekanslern* efterlyser. Förslaget innebär också, till skillnad från promemorians förslag, att de positiva effekterna av det pågående arbetet med att åstadkomma en snabbare lagföring inte äventyras.

Sammantaget gör regeringen, i likhet med bl.a. *Svea hovrätt*, *Åklagarmyndigheten* och *Brottsförebyggande rådet*, bedömningen att en ny kvalifikationsgrund i bestämmelsen om grovt rattfylleri som tar sikte på att gärningsmannen har återfallit i rattfylleribrott är ett ändamålsenligt sätt att säkerställa att det upprepade inslaget får ett tydligare genomslag vid den straffrättsliga bedömningen och höja straffnivån för sådan brottslighet. En sådan grund bör därför införas i lagtexten.

Som anges i utkastet till lagrådsremiss bör kvalifikationsgrunden inte begränsas till återfallssituationer. För att åstadkomma en heltäckande reglering bör den också kunna tillämpas när flera rattfylleribrott är uppe till bedömning vid ett och samma tillfälle, utan att personen i fråga tidigare har lagförts för rattfylleribrott. En sådan ordning går, till skillnad från vad *Lunds universitet* ger uttryck för, på motsvarande vis som gäller för olovlig

körning att i rättstillämpningen hantera tillsammans med regleringen i 30 kap. 3 § första stycket brottsbalken om att bestämma en gemensam påföljd för brotten med utgångspunkt i den samlade brottslighetens straffvärde.

När det gäller frågan om hur kvalifikationsgrunden ska utformas föreslås i utkastet till lagrådsremiss, med förebild i bestämmelserna om förverkande av fordon i 7 § trafikbrottslagen, att låta den omfatta den som tidigare har gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri. Som påpekas av *Hovrätten för Nedre Norrland*, *Svea hovrätt* och *Justitiekanslern* förekommer uttrycksättet ”tidigare har gjort sig skyldig till” i brottsbalkens bestämmelser om betydelsen av återfall i brott vid straffmätningen och vid valet av påföljd (29 kap. 4 § och 30 kap. 4 § brottsbalken). Den regleringen avser emellertid senare led i den straffrättsliga bedömningen där enbart återfallssituationer är av relevans. Att använda delvis samma formulering i ett brottsinternt rekvisit i trafikbrottslagen som tar sikte på gradindelningen borde inte medföra några tillämpningsproblem. Något förslag till en annan lydelse har inte heller lämnats vid remissbehandlingen. Sammantaget anser regeringen att utkastets förslag till utformning av den nya kvalifikationsgrunden kan godtas. Det har också den fördelen att begreppsanvändningen i trafikbrottslagen blir enhetlig (jfr prop. 2014/15:26 s. 16).

Hur den nya kvalifikationsgrunden är avsedd att tillämpas behandlas närmare i författningskommentaren.

#### *Brottsbeteckningen grov olovlig körning bör införas och särskilda kvalifikationsgrunder anges för det brottet*

Bestämmelserna om olovlig körning i 3 § första stycket trafikbrottslagen avviker från vad som normalt gäller vid gradindelade brott. Någon särskild straffskala för en grövre svårhetsgrad är inte uttryckligen föreskriven utan det anges att om föraren tidigare innehaft körkort som blivit återkallat, om har brottet skett vanemässigt eller om det eljest är att anse som grovt, får dömas till fängelse i högst sex månader.

Som föreslås i utkastet till lagrådsremiss bör bestämmelserna om olovlig körning utformas i överensstämmelse med vad som normalt gäller vid gradindelade brott. Brottsbeteckningen grov olovlig körning bör alltså införas. Tillämpningsområdet för det grova brottet bör också göras tydligare genom att kvalifikationsgrunder införas som anger i vilka fall det ska tillämpas.

När det gäller vilka omständigheter som det vid gradindelningen bör läggas särskild vikt vid har i den nuvarande lagstiftningen, samt i motiv och praxis, betydelse framför allt tillmätts sådana förhållanden som är hänförliga till att föraren tidigare haft körkort som blivit återkallat, att det är fråga om återfall i olovlig körning eller att brottet annars skett vanemässigt (se prop. 1958:69, Hoflund, Trafikkommentarer, 1995, s. 62 och Åklagarmyndighetens RättsPM 2005:1). Dessa omständigheter framstår alltså som relevanta och en reglering av kvalifikationsgrunder bör därför, som anges i utkastet till lagrådsremiss, ta sin huvudsakliga utgångspunkt i dem.

Det förhållandet att föraren tidigare haft körkort som blivit återkallat bör alltså, som också föreslås i utkastet till lagrådsremiss, vara en omständig-



het som särskilt ska beaktas vid gradindelningen. I utkastet till lagrådsremiss föreslås dessutom att det bör införas en kvalifikationsgrund som omfattar såväl återfallssituationer som fall när flera brott är uppe till bedömning samtidigt, utan att personen i fråga tidigare har lagförts för olovlig körning. Några remissinstanser, t.ex. *Lunds universitet* och *Sveriges Åkeriföretag*, framför liknande invändningar mot det förslaget som beträffande motsvarande förslag avseende grovt rattfylleri. Av skäl som ovan redovisas i anslutning till de synpunkterna anser regeringen emellertid att den föreslagna kvalifikationsgrunden är lämplig och bör godtas. Det kan också konstateras att utkastets förslag i denna del vilar på en sedan länge inarbetad ordning för hur upprepade fall av olovlig körning ska bedömas. På motsvarande sätt som föreslås beträffande grovt rattfylleri bör regleringen om grov olovlig körning alltså omfatta den som tidigare har gjort sig skyldig till olovlig körning eller grov olovlig körning.

När det gäller hur den kvalifikationsgrunden ska tillämpas finns det, som påpekas i utkastet till lagrådsremiss och som *Åklagarmyndigheten* frågar om, anledning att i enlighet med hittillsvarande praxis se allvarigare på återfall i brott efter tidigare lagföring än på upprepade körningar utan tidigare lagföring. Det innebär exempelvis att återfall i olovlig körning inom en tvåårsperiod regelmässigt bör medföra att det nya brottet bedöms som grovt. Motsvarande synsätt gör sig inte fullt ut gällande beträffande upprepade körningar utan tidigare lagföring. Som framhålls i utkastet till lagrådsremiss kan det dock finnas skäl att beträffande de fallen nyansera nuvarande praxis, som exempelvis synes förutsätta att det i fall där det saknas en tidigare lagföring ska krävas fem olovliga körningar inom ett år för att ett grovt brott ska vara för handen. En sådan praxis framstår som alltför tillåtande.

Som föreslås i utkastet bör bestämmelsen också tillföras ytterligare en kvalifikationsgrund som avser gärningar som annars har varit av allvarligt slag. Det kan t.ex. handla om skälen till att föraren inte har behörighet att föra fordonet (jfr prop. 1972:137 med förslag till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, m.m. s. 21). Att regelmässigt, som *Sveriges Motorcyklister* efterlyser, bedöma en körning av den som inte innehåft ett körkort som grov framstår emellertid som alltför långtgående. Till skillnad från vad *Sveriges advokatsamfund* ger uttryck för anser regeringen inte att den föreslagna kvalifikationsgrunden är tveksam ur ett legalitetsperspektiv eller att den, som *Justitiekanslern* framför, riskerar att bli svårtillämpad. Det är fråga om en bekant lagstiftningsteknik som dessutom säkerställer att den ändrade utformningen av bestämmelserna om olovlig körning inte leder till en oavsiktlig inskränkning eller låsning av tillämpningsområdet för det grova brottet.

Sammanfattningsvis bör de omständigheter som särskilt ska beaktas vid bedömningen av om en olovlig körning är att bedöma som grov vara om föraren tidigare har haft ett körkort som blivit återkallat, om föraren tidigare har gjort sig skyldig till olovlig körning eller grov olovlig körning eller om gärningen annars har varit av allvarligt slag.

Hur de olika kvalifikationsgrunderna är avsedda att tillämpas behandlas närmare i författningskommentaren.

### *Straffmaximum för grov olovlig körning, rattfylleri och grovt rattfylleri bör höjas*

Straffet för grov olovlig körning och rattfylleri är böter eller fängelse i högst sex månader. Straffet för grovt rattfylleri är fängelse i högst två år. Straffskalorna för grov olovlig körning och rattfylleri har varit oförändrade under lång tid. Den nuvarande straffskalan för grov olovlig körning infördes vid trafikbrottslagens tillkomst 1952 och för den lägre svårhetsgraden av rattfylleribrott har straffskalan varit densamma sedan 1941. Straffskalan för grovt rattfylleri ändrades 1994 genom att straffmaximum höjdes från ett till två års fängelse. Skärpningen gjordes bl.a. för att straffskalan bättre skulle spegla brottets allvar och för att den borde kunna ge upphov till en ökad nyansering vid straffmätningen (se prop. 1993/94:44 s. 27–29). Straffminimum för grovt rattfylleri har varit oförändrat sedan brottstypen infördes 1990.

Ett sätt att få till stånd en straffskärpning för grov olovlig körning, rattfylleri och grovt rattfylleri skulle, som bl.a. *Riksförbundet M Sverige* förespråkar, vara att höja minimistraffen. Mot en sådan lösning talar emellertid att det måste finnas utrymme för en differentierad straffmätning och att kunna bestraffa grov olovlig körning och rattfylleri med böter och grovt rattfylleri med ett kort fängelsestraff. I promemorian och utkastet till lagrådsremiss föreslås i stället att straffmaximum för grov olovlig körning och rattfylleri höjs till fängelse i ett år. Detta är också i överensstämmelse med den uppfattning riksdagen har uttryckt genom sina tillkännagivanden till regeringen. Som redovisas i avsnitt 3 har riksdagen för regeringen tillkännagett det som utskottet anför om skärpta straff för rattfylleri och grov olovlig körning samt att regeringen ska återkomma till riksdagen med förslag om skärpta straff för de brotten (bet. 2017/18:JuU14 punkt 20, rskr. 2017/18:240 och bet. 2020/21:JuU24 punkt 40, rskr. 2020/21:344). I promemorian och utkastet till lagrådsremiss föreslås vidare att straffmaximum för grovt rattfylleri höjs till fängelse i tre år.

Som t.ex. *Hovrätten för Nedre Norrland, Göteborgs tingsrätt, Brottsförebyggande rådet, Lunds universitet* och *Sveriges Domareförbund* påpekar är de nuvarande straffskalorna visserligen tillräckligt vida för att i de allra flesta fall möjliggöra tillräckligt nyanserade straffvärdebedömningar även vid allvarliga fall av grov olovlig körning, rattfylleri och grovt rattfylleri. Nämnda remissinstanser ställer sig därför också tveksamma till behovet av förslagen. Som redovisas i avsnitt 4.4.2 kan det emellertid med fog hävdas, vilket bl.a. *Åklagarmyndigheten och Tullverket* instämmer i, att den nuvarande straffmätningsspraxisen för de aktuella brotten inte är tillräckligt nyanserad och att det borde finnas utrymme för en strängare bedömning av gärningar som framstår som allvarliga inom respektive brottstyp. Det kan t.ex. handla om att risken för en trafikolycka varit mycket hög, att föraren haft en särskilt ansvarsfull eller krävande uppgift eller att det är fråga om en graverande återfallssituation. Att höja maximistraffen kan som anges i utkastet till lagrådsremiss vara ett sätt att uppnå en skärpt syn på sådana allvarliga fall. Närmare om vilka allvarliga fall som kan bli föremål för en sådan skärpt straffmätningsspraxis, som *Gotlands tingsrätt* frågar om, måste emellertid bli en fråga för rättstillämpningen.

Eftersom den föreskrivna straffskalan för ett brott också har betydelse för sådant som vilka straffprocessuella tvångsmedel som får tillgripas, är

det även av det skälet angeläget att straffskalorna ger uttryck för en aktuell syn på hur klandervärt brottet ska anses vara. För häktning krävs som utgångspunkt att det för brottet är föreskrivet fängelse i ett år eller mer. Att det på grund av de nuvarande straffskalorna för grov olovlig körning och rattfylleri som utgångspunkt inte finns förutsättningar att gripa, anhålla och häkta den som är misstänkt för de brotten har av *Åklagarmyndigheten* påtalats som ett hinder i arbetet med att effektivt kunna förhindra fortsatt brottslighet.

Sammantaget gör regeringen bedömningen att förslagen i promemorian och utkastet till lagrådsremiss om höjda straffmaximum är lämpliga och medför att straffskalorna för grov olovlig körning, rattfylleri och grovt rattfylleri bättre återspeglar de brottstypernas allvar. Beträffande grovt rattfylleri skulle förslaget till höjning visserligen innebära att det brottet får ett högre straffmaximum än grov vårdslöshet i trafik. En sådan skillnad kan, som *Brottsförebyggande rådet* påpekar, framstå som omotiverad mot bakgrund av den proportionalitet som bör prägla förhållandet mellan straffskalorna för olika brott. Den omständigheten är emellertid inte så tungt vägande att den bör hindra ett höjt straffmaximum för grovt rattfylleri i enlighet med vad som föreslås i promemorian och i utkastet till lagrådsremiss. Maximistrafet för grovt rattfylleri bör alltså höjas till fängelse i tre år samtidigt som, i enlighet med riksdagens tillkännagivanden, straffmaximum för grov olovlig körning och rattfylleri höjs till fängelse i ett år.

Någon ändring av straffmättingspraxis för mindre allvarliga fall inom respektive brottstyp, som *Åklagarmyndigheten* frågar om, är inte avsedd som en konsekvens av de höjda maximistrafen. De ändrade straffskalorna för grov olovlig körning och rattfylleri medför emellertid att straffprocessuella tvångsmedel som gripande, anhållande och häktning kan användas vid misstanke om de brotten, t.ex. för att förhindra fortsatt brottslighet.

#### *Påföljdsval och andra frågor*

Som redovisas i avsnitt 4.3.2 är grovt rattfylleri ett brott av sådan art att påföljden normalt ska bestämmas till fängelse. Den utgångspunkten bör, som *Hovrätten för Nedre Norrland* frågar om, gälla även vid rattfylleribrott som bedöms som grova med anledning av den nya kvalifikationsgrunden om att föraren tidigare gjort sig skyldig till rattfylleribrott. Hur starkt brottslighetens art talar för fängelse måste på sedvanligt sätt avgöras utifrån omständigheterna i det enskilda fallet.

Frågan, som bl.a. *Åklagarmyndigheten* lyfter, om det bör införas gränsvärden även för drograttfylleri är som påpekas i utkastet till lagrådsremiss komplex och behandlas inte i detta lagstiftningsärende. Frågan har analyserats i samband med införandet av nollgränsen för narkotika i trafiken och även därefter. Det ansågs då inte möjligt att införa gränsvärden för att kvalificera ett drograttfylleri som grovt brott (se prop. 1998/99:43 s. 20–21 och prop. 2007/08:53 s. 29–30). Det finns inte heller underlag för att, som *Tullverket* efterfrågar, här överväga behovet av ytterligare en ny kvalifikationsgrund som till sin ordalydelse tar sikte på att föraren haft en särskilt ansvarsfull eller krävande uppgift. Det bör i det sammanhanget emellertid framhållas att straffbestämmelsen om grovt

rattfylleri, som redovisas ovan, innehåller en kvalifikationsgrund om att framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Med det avses bl.a. att föraren varit berusad när han eller hon haft en särskilt ansvarsfull eller krävande föraruppgift. Det kan röra sig om förande av särskilt stora fordon, fordon med många passagerare eller sådana fordon som har farlig last (se prop. 1989/90:2 s. 39 och 50). Om det förhållandet att gärningsmannen haft en särskilt ansvarsfull eller krävande uppgift inte beaktats tillräckligt genom gradindelningen av ett rattfylleribrott bör det också kunna påverka straffvärdet (jfr prop. 1993/94:44 s. 28–29).

## 6 Ett oaktsamhetsansvar införs för olovlig körning och regleringen renodlas

**Regeringens förslag:** Ett oaktsamhetsansvar ska införas för olovlig körning. Straffbestämmelserna om olovlig körning ska även omfatta den som för ett fordon i strid med särskilda villkor som beslutats i fråga om rätten att göra det. Straffansvaret för tillåtande av olovlig körning ska regleras i en särskild straffbestämmelse och en sådan brottsbeteckning införs. För brottstypen ska samma straffskala gälla som hittills.

**Promemorians förslag:** Förslaget har inte övervägts i promemorian.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Flera remissinstanser, t.ex. *Hovrätten för Nedre Norrland*, *Svea hovrätt*, *Göteborgs tingsrätt*, *Nacka tingsrätt*, *Polismyndigheten*, *Åklagarmyndigheten*, *Brottsförebyggande rådet* och *Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande*, tillstyrker förslaget om att införa ett oaktsamhetsansvar för olovlig körning. *Lunds universitet* anser däremot att andra åtgärder först bör övervägas och enligt *Stockholms universitet* är det ur trafiksäkerhetssynpunkt inte motiverat med ett oaktsamhetsansvar i fall där förare har utländska körkort som inte är giltiga i Sverige. Enligt *Svea hovrätt* och *Nacka tingsrätt* bör det övervägas att komplettera förslaget med ett undantag från straffansvar i ringa fall.

Förslaget att straffbestämmelserna om olovlig körning även ska omfatta den som för ett fordon i strid med särskilda villkor tillstyrks av *Brottsförebyggande rådet* och *Lunds universitet*. Universitetet uttalar att en sådan olovlig körning dock knappast bör kunna betecknas som grov. *Åklagarmyndigheten* anser att förslaget underlättar tillämpningen av regleringen.

*Hovrätten för Nedre Norrland* och *Brottsförebyggande rådet* tillstyrker förslaget att tillåtande av olovlig körning ska regleras i en särskild straffbestämmelse. Med hänvisning till att tillåtande av olovlig körning kan sättas i system, exempelvis i form av s.k. svarta trafikskolor, anser *Åklagarmyndigheten* och *Sveriges Trafikutbildares Riksförbund* att fängelse bör ingå i straffskalan för det brottet.

## Skälen för regeringens förslag

### *Ett oaktsamhetsansvar bör införas för olovlig körning*

Enligt 3 § första stycket trafikbrottslagen döms den som uppsåtligt för körkortspliktigt fordon utan att vara berättigad att föra sådant fordon för olovlig körning till böter. Uppsåtskravet omfattar samtliga gärningsmoment, alltså bl.a. att föraren fört fordonet utan att vara berättigad till det. I enlighet med vad Högsta domstolen uttalat i avgörandet NJA 2019 s. 721 krävs för straffansvar antingen att gärningsmannen förstod att behörighet att föra fordonet saknades (insiktsuppsåt) eller att han eller hon insåg risken för detta och därtill var likgiltig inför den omständigheten att behörighet saknades (likgiltighetsuppsåt). Att en person varit medveten om risken för att behörighet saknats – eller borde ha insett den risken – men kört ändå räcker inte för straffansvar. Det finns inte heller utrymme för någon omvänd bevisbörd eller bevislättnad, utan det krävs i stället att åklagaren enligt sedvanliga principer om bevisbörd och beviskrav kan bevisa att gärningsmannen haft uppsåt i förhållande till den bristande behörigheten.

Som redovisas i utkastet till lagrådsremiss är det ur trafiksäkerhets-synpunkt av grundläggande betydelse att den som för ett fordon som kräver behörighet har den kunskap och insikt som krävs för att göra det på ett trafiksäkert sätt. Enligt 3 kap. körkortslagen (1998:488) gäller därför bl.a. att körkortstillstånd får meddelas endast för den som med hänsyn till sina personliga och medicinska förhållanden kan anses lämplig som förare samt att körkort endast får utfärdas för den som avlagt ett godkänt förarprov. Utländska körkort gäller i Sverige enligt sitt innehåll. Är körkortet utfärdat i en stat utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), gäller det dock inte i Sverige om innehavaren är folkbokförd i Sverige sedan mer än ett år, med undantag för om körkortet är från Förenade kungariket eller Färöarna. Efter att den tiden löpt ut måste ett svenskt körkort utfärdas och i regel ställs då krav på bl.a. körkortstillstånd och avlagt förarprov.

För att motverka att personer för fordon utan att uppfylla körkortslagens behörighetskrav är det beteendet kriminaliserat i enlighet med bestämmelserna om olovlig körning. Det nuvarande uppsåtskravet fördes in i lagstiftningen som en kodifiering av praxis, utan att det gjordes några uttryckliga överväganden i frågan om straffansvaret för olovlig körning även borde omfatta oaktsamma gärningar (se prop. 1997/98:124 s. 95, 163 och 164 samt NJA 1986 s. 392 och NJA 1993 s. 157). I rättstillämpningen förekommer inte sällan invändningar som tar sikte på bristande uppsåt i förhållande till frågan om behörighet. En typsituation är när den tilltalade kört bil med ett utländskt körkort som inte är giltigt i Sverige. Det kan också handla om att den tilltalade framfört en viss fordonskombination utan att vara berättigad till det. För att införa ett oaktsamhetsansvar för olovlig körning talar framför allt trafiksäkerhetshänsyn och det angelägna i att den som för ett fordon i trafiken uppfyller gällande behörighetskrav. Till skillnad från *Stockholms universitet* anser regeringen att det gäller även förare med utländska körkort som inte är giltiga i Sverige. Det framstår mot den bakgrunden som rimligt att kräva att den som avser att använda ett fordon i trafiken vidtar tillräckliga kontroller för att säkerställa att man har rätt att göra det. Som påpekas i utkastet till lagrådsremiss gäller

det särskilt som det finns goda möjligheter att få klarhet i frågan, t.ex. genom kontakt med myndigheter.

Sammanfattningsvis gör regeringen, i likhet med utkastet till lagrådsremiss och flera remissinstanser, bedömningen att även oaksamma gärningar som består i att någon för ett fordon utan att vara berättigad till det framstår som straffvärda. Det bör därför införas ett oaksamhetsansvar för olovlig körning. Att även andra åtgärder, som *Lunds universitet* påpekar, kan vidtas för att öka regelefterlevnaden i trafiken utgör inte något hinder mot en sådan utvidgning.

För att åstadkomma en lämplig avgränsning av det straffbara området krävs enligt regeringen inte, som *Svea hovrätt* och *Nacka tingsrätt* efterlyser, ett undantag från straffansvar i ringa fall. Något sådant undantag finns inte när det gäller det befintliga oaksamhetsansvaret för tillåtande av olovlig körning. Som utvecklas i författningskommentaren träffar det föreslagna oaksamhetsansvaret inte heller varje fall där det i efterhand går att säga att ytterligare åtgärder kunde ha vidtagits för att komma till insikt i behörighetsfrågan. För straffansvar krävs att oaksamheten i det enskilda fallet framstår som klandervärd.

Någon särskild straffskala för oaksamma fall av olovlig körning behöver inte heller införas.

*Straffbestämmelserna om olovlig körning ska även omfatta den som för ett fordon i strid med särskilda villkor*

Av 3 § andra stycket trafikbrottslagen följer att den som för körkortspliktigt fordon med uppsåtligt eller oaksamt åsidosättande av föreskrift som meddelats i fråga om rätten att föra sådant fordon, döms till böter. Med föreskrifter avses särskilda villkor för innehavet av ett körkortstillstånd eller ett körkort som har beslutats med stöd av 3 kap. 10 § körkortslagen. Genom sådana villkor får enligt 3 kap. 9 § körkortsförordningen (1998:980) den behörighet som följer av ett körkortstillstånd eller körkort begränsas, t.ex. till att avse fordon med viss utrustning, till körning endast om personliga hjälpmedel används, exempelvis glasögon, till körning i ett visst område, eller annat som är nödvändigt från trafiksäkerhetssynpunkt.

I samband med att ett oaksamhetsansvar föreslås införas för olovlig körning finns det som anförs i utkastet till lagrådsremiss skäl att samtidigt överväga om inte sådana brottsliga gärningar som omfattas av 3 § andra stycket trafikbrottslagen bör inordnas i bestämmelserna om olovlig körning. En sådan förändring framstår som motiverad eftersom de särskilda villkor som beslutats med stöd av körkortsregleringen innebär begränsningar i rätten att föra ett körkortspliktigt fordon. Den förare vars behörighet exempelvis är begränsad till att föra fordon med en viss utrustning eller på ett visst område får alltså inte föra ett fordon utan en sådan utrustning eller utanför det angivna området. En sådan körning kan med fog betecknas som olovlig. Den nuvarande ordningen innebär också att det i vissa fall kan vara oklart om ansvar ska dömas ut enligt första eller andra stycket i 3 § trafikbrottslagen. Att föra ihop bestämmelserna skulle, som påpekas av *Åklagarmyndigheten*, minska den otydligheten i lagstiftningen och dessutom innebära en eftersträfvansvärd renodling av regleringen i paragrafen. En sådan förändring bör därför genomföras

samtidigt som utformningen av regleringen moderniseras språkligt och anpassas till de uttrycksätt som förekommer i körkortslagen.

Straffskalan för olovlig körning behöver inte ändras som en konsekvens av förändringen. Även straffskalan för grovt brott bör gälla för gärningar som består i att föra ett fordon i strid med särskilda villkor. Till skillnad från *Lunds universitet* anser regeringen att det är rimligt att t.ex. den som gång på gång för ett fordon i strid med särskilda villkor kan dömas enligt den strängare straffskala som gäller för grovt brott.

#### *Straffansvaret för tillåtande av olovlig körning bör regleras i en särskild straffbestämmelse*

För att åstadkomma en mer enhetlig och överskådlig reglering bör slutligen straffbestämmelserna om tillåtande av olovlig körning i 3 § tredje stycket trafikbrottslagen flyttas till en ny paragraf. En särskild brottsbeteckning bör också införas för det brottet samtidigt som regleringen moderniseras språkligt. Som föreslås i utkastet till lagrådsremiss bör för brottet samma straffskala gälla som hittills.

I likhet med vad *Åklagarmyndigheten* och *Sveriges Trafikutbildares Riksförbund* anför innebär exempelvis illegala utbildningsverksamheter på transportområdet allvarliga risker från trafiksäkerhetssynpunkt. Regeringen har i propositionen *Åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet på transportområdet* (prop. 2021/22:190) därför lämnat förslag av innebörd att illegal utbildningsverksamhet på transportområdet ska straffbeläggas i större utsträckning än tidigare och att befintliga straffbestämmelser ska skärpas.

## 7 Tillfälligt omhändertagande av fordonsnycklar

**Regeringens bedömning:** Det bör inte göras några förändringar i det nuvarande regelverket om befogenhet för polismän och tjänstemän vid Tullverket respektive Kustbevakningen att tillfälligt omhänderta fordonsnycklar eller annat som behövs för färden eller, om så krävs, fordonet.

**Promemorians bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans invänder mot promemorians bedömning. *Göteborgs tingsrätt* och *Brottsförebyggande rådet* delar uttryckligen bedömningen.

**Bedömningen i utkastet till lagrådsremiss** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans invänder mot bedömningen i utkastet till lagrådsremiss. *Brottsförebyggande rådet* och *Sveriges Motorcyklister* delar uttryckligen bedömningen.

**Skälen för regeringens bedömning:** Om det av särskilda skäl kan anses finnas risk för att rattfylleri eller grovt rattfylleri kommer att begås, får en polisman, i syfte att förhindra brottet, enligt 24 a § polislagen tillfälligt

omhändertagande av fordonssnycklar eller annat som behövs för färden eller, om så krävs, fordonet. Samma befogenhet att ingripa mot rattfylleribrott tillkommer enligt 9 § lagen (2008:322) om Tullverkets och Kustbevakningens befogenheter en tjänsteman vid de myndigheterna. Av 24 c § polislagen följer att ett omhändertagande ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för det och inte får vara längre än 24 timmar.

Regelverket om tillfälligt omhändertagande av fordonssnycklar m.m. syftar till att omedelbart kunna avvärja ett förestående rattfylleribrott när det t.ex. inte finns behov av ett sådant permanent omhändertagande som förverkande av ett fordon utgör (se prop. 2003/04:159 s. 13). I promemorian och utkastet till lagrådsremiss görs bedömningen att det inte finns skäl att utvidga regleringen till att omfatta förebyggande av andra trafikbrott, t.ex. olovlig körning. Ingen remissinstans invänder mot den bedömningen. Om det behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet kan i stället fordonet förverkas i enlighet med bestämmelserna i 7 § trafikbrottslagen. Det förslag som lämnas om höjt maximistraff för grov olovlig körning medför också att straffprocessuella tvångsmedel som gripande, anhållande och häktning kan användas vid sådan brottslighet, om det finns risk för att den misstänkte fortsätter sin brottsliga verksamhet (se avsnitt 5).

Sammantaget gör regeringen därför bedömningen att det inte finns behov av förändringar i regelverket om tillfälligt omhändertagande av fordonssnycklar eller annat som behövs för färden.

## 8 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

**Regeringens förslag:** Lagändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2023.

**Regeringens bedömning:** Inga särskilda övergångsbestämmelser behövs.

**Promemorians förslag och bedömning** överensstämmer med regeringens utom vad gäller föreslaget datum för ikraftträdande. Enligt promemorians förslag ska lagändringarna träda i kraft den 1 januari 2021.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans yttrar sig särskilt i denna del.

**Förslaget och bedömningen i utkastet till lagrådsremiss** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Endast *Åklagarmyndigheten* yttrar sig i denna del och ser gärna att förslagen genomförs tidigare än som föreslagits.

**Skälen för regeringens förslag och bedömning:** Lagändringarna bör träda i kraft så snart som möjligt. Det föreslås att detta sker den 1 januari 2023.

När det gäller frågan om övergångsbestämmelser följer det av 2 kap. 10 § regeringsformen bl.a. att inte någon får dömas till svårare brottspåföljd för en gärning än den som var föreskriven när brottet begicks. En bestämmelse av samma innebörd återfinns i artikel 7 i den europeiska konventionen den 4 november 1950 angående skydd för de mänskliga



rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen). Den nu beskrivna principen har också kommit till uttryck i 5 § lagen (1964:163) om införande av brottsbalken. Enligt paragrafens andra stycke ska straff bestämmas efter den lag som gällde när gärningen företogs, om inte den lag som gäller när domen meddelas leder till frihet från straff eller till lindrigare straff. Denna bestämmelse anses generellt tillämplig inom straffrätten om inte något annat har föreskrivits beträffande en viss författning. Mot denna bakgrund är några särskilda övergångsbestämmelser inte nödvändiga.

## 9 Konsekvenser av förslagen

**Regeringens bedömning:** Förslagen bedöms innebära vissa ökade kostnader för rättsväsendet. Dessa ryms dock inom ramen för befintliga anslag.

**Promemorians bedömning** stämmer överens med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Kriminalvården* framhåller att beräkningen av kostnadseffekter av straffskärpningar är behäftade med betydande osäkerhetsmoment, bl.a. eftersom prioriteringar hos polis och åklagare är svåra att förutsäga liksom praxisutvecklingen hos domstolarna. Den rådande ansträngda beläggningssituationen på anstalterna innebär enligt myndigheten att även små ökningar av utdömda strafftider kan ge inte obetydliga effekter för verksamheten. Att skapa nya platser medför enligt Kriminalvården vidare marginalkostnader som ökar den beräknade vårdbyggs-kostnaden. *Göteborgs tingsrätt*, *Nacka tingsrätt* och *Domstolsverket* framhåller att promemorians förslag kan förväntas leda till ett ökat antal mål där den tilltalade är frihetsberövad samt att fler offentliga försvarare kommer att behöva förordnas, något som kommer att leda till ökade kostnader som inte ryms inom befintliga anslag. Även *Polismyndigheten* och *Åklagarmyndigheten* framhåller att antalet ärenden med frihetsberövade personer kommer att öka vilket är resurs- och kostnadskrävande. Enligt Polismyndigheten kan det innebära icke försumbara ökade kostnader för myndigheten. Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten framför även att skärpta påföljder för trafikbrott kan leda till att fler personer kan få adekvat missbruksvård inom ramen för påföljdssystemet.

**Bedömningen i utkastet till lagrådsremiss** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Kriminalvården* bedömer att förslagen kommer att leda till kostnadsökningar med ca 36 miljoner kronor per år, vilket enligt myndigheten inte kan anses rymmas inom ramen för befintliga anslag. *Domstolsverket* framhåller att en viss ökning av kostnaderna för Sveriges domstolar kan förväntas till följd av förslagen. *Hovrätten för Nedre Norrland* ställer sig tveksam till om kostnadsökningarna kan rymmas inom domstolarnas anslag och pekar särskilt på att förslagen om skärpta straff innebär att tingsnotarier inte får handlägga mål om grov olovlig körning och rattfylleri samt att nämnd måste delta i avgörandet. Liknande synpunkter framförs av *Nacka tingsrätt* som också framhåller att för-

slagen, t.ex. i de fall en personutredning behöver inhämtas, kan påverka förutsättningarna att handlägga trafikbrottsmål inom ramen för en snabbare lagföring. *Åklagarmyndigheten* pekar på att fler ärenden med frihetsberövade personer kan komma att få konsekvenser för myndigheten som redan är hårt belastad.

*Svensk Trafikmedicinsk Förening* framhåller att ett minskat antal alkoholrelaterade trafikolyckor innebär minskade kostnader för vården och för samhället i övrigt. Liknande synpunkter framförs av *Sveriges Motorcyklister*.

## **Skälen för regeringens bedömning**

### *Ekonomiska konsekvenser*

Förslagen om skärpta straff för grov olovlig körning, rattfylleri och grovt rattfylleri samt om en ny kvalifikationsgrund för grovt rattfylleri kommer att innebära längre strafftider och att fler lagöverträdare kommer att dömas till fängelse, villkorlig dom eller skyddstillsyn i stället för böter.

Framför allt förslaget om en ny kvalifikationsgrund för grovt rattfylleri kommer att leda till att fler personer kommer att dömas för det brottet och då till en fängelse- eller frivårdspåföljd i stället för böter. Med utgångspunkt i tillgänglig återfallstatistik kan uppskattas att ytterligare ca 250 personer om året skulle lagföras för grovt rattfylleri. Införandet av den kvalifikationsgrunden kan i sin tur också antas innebära en viss ökning av antalet personer som häktas för rattfylleribrott, och därmed också avtjänar en del av straffet i häkte. Även den ändrade straffskalan för grov olovlig körning antas leda till att fler misstänkta än tidigare för det brottet kommer att frihetsberövas i avvaktan på rättegång. Skillnaden i den genomsnittliga vårddygnskostnaden för anstalt och häkte är begränsad, men sammantaget kan det ändå antas ge ett visst utslag. Utifrån bl.a. nuvarande påföljdspraxis och en beräknad framtida dygnskostnad för en plats i anstalt och häkte ser regeringen inte skäl att frångå bedömningen i utkastet att Kriminalvårdens kostnader för förslagen sammantaget kan uppskattas till ca 13 miljoner kronor per år. Dessa kostnader bedöms rymmas inom ramen för myndighetens befintliga anslag. Det har i budgetpropositionen för 2022 tillskjutits betydande medel till Kriminalvården för att ge förutsättningar att kunna tillskapa ytterligare tillfälliga och permanenta platser på häkten och anstalter mot bakgrund av den ansträngda beläggningssituationen samt kommande straffrättsliga reformer (prop. 2020/21:1 utg.omr. 4 avsnitt 2.9.6, bet. 2021/22:JuU1, rskr. 2021/22:89).

Att förslagen kan leda till att fler personer frihetsberövas i avvaktan på rättegång är något som även påpekas av *Göteborgs tingsrätt*, *Nacka tingsrätt*, *Polismyndigheten*, *Åklagarmyndigheten* och *Domstolsverket*. Fler s.k. förtursmål och häktningsförhandlingar, som under vissa förutsättningar bör kunna hållas gemensamt med en huvudförhandling, påverkar domstolarnas arbete, men även polis, åklagare och offentliga försvarare. Några nämnvärt ökade kostnader med anledning av en sådan förändring kan emellertid inte förutses för andra myndigheter än Kriminalvården. Förslagen kan inte heller i övrigt antas leda till mer än marginella kostnadskonsekvenser för Polismyndigheten, åklagarväsendet och Sveriges Domstolar. För domstolarnas del gäller den bedömningen trots att förslagen om skärpta straff, som *Hovrätten för Nedre Norrland* påpekar,

innebär att tingsnotarier inte får handlägga vissa mål samt att nämnd måste delta i avgöranden i högre utsträckning. Eventuella kostnadskonsekvenser bedöms därför rymmas inom myndigheternas befintliga anslag.

Kostnaderna för rättsliga biträden beräknas öka, bl.a. eftersom en försvarare på begäran ska förordnas för den som är anhållen eller häktad. De ytterligare kostnaderna bedöms dock vara på en sådan begränsad nivå att de kan hanteras inom befintligt anslag.

### *Övriga konsekvenser*

Förslagen markerar en skärpt syn på upprepad och allvarlig trafikbrottslighet och kan bidra till att minska antalet sådana brott. Förändringarna kan, som *Polismyndigheten* och *Åklagarmyndigheten* påpekar, också antas leda till att fler individer kan få t.ex. missbruksvård inom ramen för ett fängelsestraff eller en frivårdspåföljd, vilket i sin tur kan medföra färre återfall i trafikbrott. En minskad risk för återfall i trafikbrott leder till en ökad trafiksäkerhet, vilket i sin tur medför ett minskat lidande för enskilda och, som framhålls av *Svensk Trafikmedicinsk Förening* och *Sveriges Motorcyklister*, minskade kostnader för samhället och myndigheterna. Med anledning av *Nacka tingsrätts* synpunkt om handläggningen av trafikbrottsmål konstaterar regeringen att den omständigheten att en personutredning behöver inhämtas inte utesluter att ett brott handläggs inom ramen för försöksverksamheten med ett snabbförfarande i brottmål.

När det gäller jämställdhet mellan män och kvinnor är de förslag som lämnas könsneutrala. Även med bestämmelser som gäller lika för alla kan emellertid olika grupper påverkas av dem i olika utsträckning. Enligt kriminalstatistiken lagförs fler män än kvinnor för trafikbrott. Detta innebär att fler män än kvinnor kommer att beröras av de nya reglerna.

## 10 Författningskommentar

### 10.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

**3 §** *Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet för ett körkortspliktigt fordon utan att ha rätt till det eller i strid med särskilda villkor som beslutats i fråga om rätten att föra ett sådant fordon, döms för olovlig körning till böter.*

*Om brottet är grovt döms för grov olovlig körning till böter eller fängelse i högst ett år. Vid bedömningen av om brottet är grovt ska det särskilt beaktas om*

- 1. föraren tidigare har haft ett körkort som blivit återkallat,*
- 2. föraren tidigare har gjort sig skyldig till olovlig körning eller grov olovlig körning, eller*
- 3. gärningen annars har varit av allvarligt slag.*

Första och andra styckena gäller även förare av traktor, moped klass II, snöskoter, terränghjulning, motorredskap eller spårvagn.

Paragrafen innehåller bestämmelser om straff för olovlig körning och grov olovlig körning. I paragrafen införs i första stycket ett oaktsamhetsansvar för olovlig körning. En särskild brottsbeteckning tillskapas i andra stycket

för den grova svårhetsgraden samtidigt som straffet skärps för det brottet. I andra stycket införs också omständigheter som särskilt ska beaktas vid bedömningen av om ett brott är grovt. Regleringen i det hittillsvarande andra stycket om framförande av fordon med åsidosättande av vissa föreskrifter inordnas i bestämmelserna om olovlig körning i första stycket, samtidigt som reglerna om tillåtande av olovlig körning enligt det hittillsvarande tredje stycket flyttas till en ny paragraf, 3 a §. Övriga ändringar är språkliga. Övervägandena finns i avsnitt 5 och 6.

För oaktsamhetsansvar enligt *första stycket* är det tillräckligt att föraren borde ha insett risken för att det varit fråga om ett körkortspliktigt fordon, eller annat fordon som krävt behörighet, och att han eller hon saknade rätt att föra fordonet, men kört ändå (s.k. omedveten oaktsamhet). I fallet att förandet skett i strid med särskilda villkor som beslutats i fråga om rätten att köra, görs oaktsamhetsbedömningen i stället i förhållande till dessa. Vad föraren borde ha gjort för att komma till insikt om risken varierar beroende på omständigheterna i det enskilda fallet. Som utgångspunkt får emellertid krävas att föraren i tillräcklig utsträckning informerar sig om gällande regelverk för att t.ex. bedöma om han eller hon har rätt att föra fordonet. Det gäller särskilt om det inte är fråga om ett helt tillfälligt eller kortvarigt bruk av fordonet. Ofta är det som personen kan göra för att komma till insikt något ganska enkelt, som att fråga en behörig myndighet. Den omständigheten att föraren inte har vidtagit några kontrollåtgärder alls kan alltså innebära att han eller hon får anses ha agerat oaktsamt. Detsamma kan vara fallet om föraren frågat någon om upplysningar som inte kan förmodas besitta särskilda kunskaper på området. Om föraren däremot ansträngt sig för att få klarhet i de korrekta förhållandena kan det tala för att han eller hon varit tillräckligt aktsam. Regleringen avser alltså inte att träffa varje fall där det i efterhand går att säga att ytterligare åtgärder kunde ha vidtagits för att komma till insikt. Kravet på att vidta tillräckliga kontrollåtgärder ökar om förhållandena är sådana att behörighetsfrågan framstår som osäker. För straffansvar krävs att oaktsamheten i det enskilda fallet framstår som klandervärd.

Med särskilda villkor i första stycket avses – på samma sätt som med uttrycket föreskrift i det hittillsvarande andra stycket – sådana villkor för innehav av körkortstillstånd eller körkort som från trafiksäkerhets-synpunkt beslutas med stöd av 3 kap. 10 § körkortslagen (1998:488) och 3 kap. 9 § körkortsförordningen (1998:980). Det kan t.ex. handla om att den behörighet som följer av ett körkort begränsats till att avse fordon med viss utrustning eller till körning endast om vissa personliga hjälpmedel används.

Genom det *andra stycket* införs en särskild brottsbeteckning, grov olovlig körning, för brottets grova svårhetsgrad. Maximistraffet höjs från fängelse i sex månader till fängelse i ett år. Vidare införs en punktlista med omständigheter som särskilt ska beaktas vid bedömningen av om ett brott ska bedömas som grovt.

I den *första punkten* föreskrivs att det, i likhet med hittillsvarande ordning, vid bedömningen av om brottet är grovt särskilt ska beaktas om föraren tidigare har haft ett körkort som blivit återkallat.

Den *andra punkten* innebär att den omständigheten att föraren tidigare har gjort sig skyldig till olovlig körning eller grov olovlig körning kan kvalificera ett brott som grovt. Kvalifikationsgrunden omfattar inte bara

tidigare domar utan även strafförelägganden och åtalsunderlåtelse. Uttrycket tidigare har gjort sig skyldig till innebär vidare att bestämmelsen är tillämplig även när flera brott är uppe till bedömning vid ett och samma tillfälle (jfr 7 § andra stycket och prop. 2014/15:26 s. 16). Det krävs alltså inte att personen i fråga tidigare har lagförts för olovlig körning eller grov olovlig körning, utan den samlade brottsligheten kan vara av en sådan omfattning och ha ett sådant tidsmässigt samband att något eller några av brotten bör betraktas som grova. Om det är fråga om den tredje olovliga körningen inom ett år bör brottet som utgångspunkt vara att betrakta som grovt även utan tidigare lagföring. När det gäller skälen att bedöma ett brott som grovt med hänvisning till att person tidigare har lagförts ökar de ju närmare i tiden den tidigare brottsligheten ligger. Tiden räknas i normalfallet från den tidigare lagföringen. Återfall i olovlig körning inom en tvåårsperiod bör regelmässigt medföra att det nya brottet bedöms som grovt. Beroende på omständigheterna kan det vara motiverat att beakta även senare återfall. Om den tidigare brottsligheten är äldre än fyra år bör den normalt inte medföra att den nya brottsligheten bedöms som grov.

I den *tredje punkten* anges som kvalifikationsgrund att gärningen annars har varit av allvarligt slag. Genom bestämmelsen betonas att även andra omständigheter än de som anges i de tidigare punkterna kan vara av betydelse vid bedömningen av om brottet är grovt. Det kan exempelvis handla om att gärningsmannen fört fordonet efter att ha vägrats körkortstillstånd på grund av olämplighet.

Som alltid vid bedömningen av om ett brott är grovt ska en samlad bedömning av samtliga relevanta omständigheter i det enskilda fallet göras.

I det *tredje stycket*, som delvis motsvarar hittillsvarande fjärde stycket, görs vissa ändringar till följd av att bestämmelserna om tillåtande av olovlig körning flyttas till 3 a §.

*3 a § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet anlitar någon som förare av körkortspliktigt fordon, traktor, moped klass II, snöskoter, terränghjulning, motorredskap eller spårvagn, trots att den anlitate inte har rätt att föra fordonet, eller på annat sätt tillåter någon att föra ett sådant fordon utan att denne har rätt till det, döms för tillåtande av olovlig körning till böter.*

Paragrafen, som är ny, reglerar straffansvar för tillåtande av olovlig körning. Paragrafen motsvarar tredje och delvis fjärde stycket i 3 § i dess hittillsvarande lydelse. En särskild brottsbeteckning införs för tillåtande av olovlig körning samtidigt som bestämmelsen moderniseras språkligt. Med uttrycket anlitar avses detsamma som det tidigare använda uttrycket anställer och brukar. För brottet föreskrivs liksom hittills enbart böter. Övervägandena finns i avsnitt 6.

**4 § För rattfylleri döms till böter eller fängelse i högst ett år den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn**

*1. efter att ha intagit alkohol i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften,*

*2. efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter färden finns något narkotiskt ämne kvar i blodet, eller*

3. under sådan påverkan av alkohol eller annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan föra fordonet på ett betryggande sätt.

Första stycket 1 och 2 gäller inte förare av ett motordrivet fordon som är avsett att föras av gående. Första stycket 2 gäller inte heller om narkotikan intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdarens ordination.

Första stycket gäller inte om förandet av fordonet ingår som ett led i en vetenskaplig eller därmed jämförlig undersökning till vilken tillstånd har lämnats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Paragrafen föreskriver straffansvar för rattfylleri. Övervägandena finns i avsnitt 5.

Paragrafen ändras på så sätt att maximistrafket för brottet höjs från fängelse i sex månader till fängelse i ett år. Paragrafen ändras också redaktionellt bl.a. genom att bestämmelserna om straffansvar för rattfylleri i de hittillsvarande första, andra och tredje styckena samlas i ett ändrat första stycke med en punktlista. De befintliga undantagen från straffansvar i hittillsvarande andra och fjärde styckena samlas i ett ändrat andra stycke, medan tredje stycket motsvarar hittillsvarande femte stycket. Ändringarna syftar till att förenkla regleringen och innebär inte någon saklig ändring.

**4 a §** Om ett brott som avses i 4 § är grovt, döms för grovt rattfylleri till fängelse i högst tre år. Vid bedömningen av om brottet är grovt ska det särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,

2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel,

3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten, eller

4. föraren tidigare har gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri.

Paragrafen reglerar straffansvar för grovt rattfylleri. Övervägandena finns i avsnitt 5.

Paragrafen ändras dels genom att straffmaximum för brottet höjs från fängelse i två år till fängelse i tre år, dels genom att det införs en ny kvalifikationsgrund.

Den nya kvalifikationsgrunden i fjärde punkten innebär att det vid bedömningen av om brottet är grovt särskilt ska beaktas om föraren tidigare har gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri. Angående innebörden av uttrycket tidigare gjort sig skyldig till hänvisas till författningskommentaren till 3 § andra stycket 2.

I fråga om påföljdsval är grovt rattfylleri ett brott av sådan art att påföljden normalt ska bestämmas till fängelse. Det gäller även vid rattfylleribrott som bedöms som grova med tillämpning av den nya kvalifikationsgrunden. Frågan om hur starkt brottslighetens art talar för fängelse måste avgöras utifrån omständigheterna i det enskilda fallet.

Övriga ändringar är språkliga.

**7 §** Ett fordon som har använts vid brott enligt denna lag får förklaras förverkat, om det behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet och förverkande inte är uppenbart oskäligt. Detsamma gäller annan egendom som har använts som hjälpmedel vid brott enligt denna lag.

Om någon har gjort sig skyldig till olovlig körning, *grov olovlig körning*, rattfylleri eller grovt rattfylleri ska det vid bedömningen av om förverkande behövs för att förebygga fortsatt brottslighet särskilt beaktas om gärningsmannen tidigare har gjort sig skyldig till sådan brottslighet.

Första stycket gäller även i fråga om egendom som varit avsedd att användas som hjälpmedel vid brott enligt denna lag, om brottet har fullbordats.

Bestämmelser om tillfälligt omhändertagande av egendom i syfte att förhindra rattfylleribrott finns i 24 a–24 d §§ polislagen (1984:387) och i 9–11 §§ lagen (2008:322) om Tullverkets och Kustbevakningens befogenheter att ingripa mot rattfylleribrott.

Paragrafen, som reglerar förverkande av fordon som har använts vid brott enligt trafikbrottslagen, ändras endast på så sätt att det i *andra stycket* görs ett tillägg för grov olovlig körning till följd av att det i 3 § andra stycket införs en särskild brottsbeteckning för det brottet.

## 10.2 Förslaget till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)

### 5 kap.

9 § I stället för att körkortet återkallas ska körkortshavaren varnas i sådana fall som avses i 3 § 2–6, om varning av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Detsamma gäller om körkortshavaren har gjort sig skyldig till rattfylleri enligt 4 § första stycket 1 lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller brott mot 30 § första stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 7 kap. 2 § första stycket järnvägssäkerhetslagen (2022:367) eller 8 kap. 2 § första stycket lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem och alkoholkoncentrationen under eller efter färden inte uppgått till 0,5 promille i blodet eller 0,25 milligram per liter i utandningsluften.

Paragrafen reglerar förutsättningarna för varning i stället för återkallelse av körkort. Hänvisningen till trafikbrottslagen i *andra stycket* ändras till följd av att bestämmelserna om straffansvar för rattfylleri i hittillsvarande 4 § första, andra och tredje styckena trafikbrottslagen samlas i ett ändrat första stycke med en punktlista.

# Utdrag ur sammanfattning av departementspromemorian Ett stärkt straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet och en utvärdering av den nedre promillegränsen för sjöfylleri (Ds 2019:22)

## Uppdraget

Utredaren har haft i uppdrag att utreda och utvärdera vissa frågor avseende trafikbrott och sjöfylleri.

I uppdraget har ingått att kartlägga tillämpningen av bestämmelserna om olovlig körning, grovt brott, rattfylleri och grovt rattfylleri i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen) samt att se över straffskalorna för dessa brott. Utredaren har också haft att se över regelverket om befogenhet för polismän m.fl. att tillfälligt omhänderta fordonsnycklar.

I uppdraget har vidare ingått att utreda behovet av ett starkare straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet och att särskilt överväga om det bör införas ett nytt, samlat brott i trafikbrottslagen.

I uppdraget har slutligen ingått att utvärdera tillämpningen och effekterna av lagstiftningen om ett utvidgat straffansvar för sjöfylleri i form av en fast, nedre promillegräns som infördes i sjölagen (1994:1009) år 2010.

## TRAFIKBROTT

### Bakgrund och allmänna utgångspunkter

Under senare år har möjligheterna att på olika sätt ingripa mot den som begår trafikbrott utökats. Förverkandereglererna i trafikbrottslagen har skärpts i syfte att öka möjligheterna att förverka fordon vid upprepad trafikbrottslighet och bestämmelserna i 34 kap. brottsbalken har ändrats så att fler gärningar ska behandlas som återfall och mötas med en skärpt straffrättslig reaktion.

Utöver det finns flera andra samhällliga verktyg att tillgripa för att förhindra trafikbrottslighet. Hit hör bl.a. möjligheterna att gripa med stöd av regelverken om rattfylleri-kontroller, tillfälligt omhändertagande av fordonsnycklar m.m., körkortsingripanden och straffprocessuella tvångsmedel. Myndigheterna arbetar också fortlöpande med att på olika sätt förbättra trafiksäkerheten.

Frågan är nu om befintlig reglering är tillräcklig eller om det straffrättsliga skyddet mot upprepad trafikbrottslighet behöver stärkas.



## **Ett stärkt straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet**

### **Det finns behov av ett starkare straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet**

Brott mot trafikbrottslagen är mycket vanligt förekommande och de senaste åren har antalet anmälda brott mot lagen ökat. De klart mest frekventa brotten är olovlig körning (även grovt brott) enligt 3 § och rattfylleribrott enligt 4 och 4 a §§. Straffet för olovlig körning är böter eller, om brottet är grovt, böter eller fängelse i högst sex månader och straffet för rattfylleri är böter eller fängelse i högst sex månader eller, om brottet är grovt, fängelse i högst två år.

Risken för återfall i nya brott mot trafikbrottslagen är hög. Det är också vanligt med återfall i samma brott. Detta gäller alldeles särskilt olovlig körning och olovlig körning, grovt brott. En stor majoritet av återfallen sker redan inom ett år från ingångshändelsen.

Samtidigt är det bland de som omkommer i vägtrafiken många som är inblandade i alkohol- och drogrelaterade olyckor. Det har också på senare tid inträffat ett antal massmedialt uppmärksammade trafikolyckor med dödlig utgång, där gärningspersoner som tidigare lagförts för trafikbrott dömts på nytt.

Påföljden för den som döms för olovlig körning, grovt brott, eller rattfylleri blir i regel böter eller ett kortare fängelsestraff och återfall i sådana brott leder sällan till straffskärpning. Detta kan sägas innebära att synen på dessa brott har varit att de är förhållandevis lindriga. Samtidigt begås de inte sällan vanemässigt och ger uttryck för lagtrots. Den som återkommande gör sig skyldig till trafikbrott, såsom olovlig körning och rattfylleri, utgör inte sällan en stor trafikfara. Med andra ord finns det anledning att se allvarligt på upprepade trafikbrott och det kan ifrågasättas om den som begår sådana brott straffas på ett sätt som står i proportion till brottslighetens allvar.

Den nuvarande straffrättsliga regleringen kan därför inte anses fullt ut ändamålsenlig. Det behövs ett starkare straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet och en skärpt syn på sådan brottslighet bör återspeglas i straffnivån. Det som först och främst föranleder en skärpt syn är de upprepade brotten. Enskilda gärningar (som inte är upprepade) bör i regel inte föranleda samma skärpta syn.

### **Straffmaximum för olovlig körning, grovt brott, respektive rattfylleri höjs**

Även om de nuvarande straffskalorna för olovlig körning, grovt brott, och rattfylleri – böter eller fängelse i högst sex månader – får anses ge ett tillräckligt utrymme för att i de flesta fall göra en nyanserad bedömning, kan de i vissa fall framstå som otillräckliga. Straffskalornas övre delar kommer visserligen sällan till användning med det torde kunna förekomma fall av t.ex. rattfylleri där det föreligger exceptionellt försvarande omständigheter och där nuvarande straffmaximum framstår som alltför lågt. Så torde också kunna vara fallet vid flerfaldig brottslighet och återfall i brott. Det finns alltså behov av att skapa ytterligare utrymme för att kunna göra en mer nyanserad bedömning av straffvärdet i allvarligare fall eller

vid återfall än vad som är möjligt inom ramen för de nuvarande straffskalorna.

Straffmaximum för olovlig körning, grovt brott, respektive rattfylleri föreslås därför höjas från fängelse i sex månader till fängelse i ett år.

Den övre delen av straffskalorna är avsedd för fall som har ett exceptionellt högt straffvärde. Vidgningen av straffskalorna bör dock även i övrigt kunna ge upphov till en ökad nyansering vid straffmätningen. Här kan försvårande omständigheter, t.ex. systematik, och återfall få genomslag.

Det föreslås också att straffbestämmelsen om olovlig körning i 3 § trafikbrottslagen förtydligas och moderniseras och att grov olovlig körning etableras som en egen, formell brottsbeteckning.

### **Straffmaximum för grovt rattfylleri höjs också**

Det bör finnas en viss överlappning av straffskalorna för de olika graderna av brott. Den föreslagna höjningen av maximistraffet för rattfylleri kan förväntas medföra en större spridning i straffmätningen inom den straffskalan. Genomförs förändringen isolerat blir följden emellertid en mindre överlappning i förhållande till det grova rattfylleribrottet än vad som följer av nuvarande reglering.

Straffmaximum för grovt rattfylleri föreslås därför höjas från fängelse i två år till fängelse i tre år.

### **En ny straffbestämmelse om grov trafikbrottslighet**

Nuvarande straffbestämmelser i trafikbrottslagen tar sikte på olika konkreta gärningar som avgränsas och preciseras tidsmässigt och som ofta, var och en för sig, anses vara mindre allvarliga. Samtidigt begås trafikbrott inte sällan vanemässigt och ger uttryck för lagtrots. När det gäller den som återkommande gör sig skyldig till ett stort antal trafikbrott finns det anledning att överväga om brottslighetens allvar beaktas tillräckligt. Det kan t.ex. röra sig om vårdslöshet i trafik enligt 1 § tillsammans med ett antal olovliga körningar och rattfyllerier. Även om straffvärdet för den samlade brottsligheten i en del fall anses motsvara ett fängelsestraff stannar påföljden, efter en gemensam påföljdsbestämning, ibland vid böter också vid mer omfattande brottslighet och när det blir fråga om fängelsestraff rör det sig ofta om kortare sådana. Nuvarande straffmätningsspraxis för sådan brottslighet kan därför inte anses återspegla brottslighetens allvar. Förslagen om skärpta straffskalor för grov olovlig körning och rattfylleri bör kunna leda till en ökad nyansering vid straffmätningen som avser dessa brott. Dessa åtgärder bedöms emellertid inte vara tillräckliga för att uppnå ett starkare straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet. Det finns därför ett behov av att också mera allmänt höja straffnivån för sådan brottslighet.

Straffbestämmelserna i trafikbrottslagen har alla samma primära skyddsintresse, att upprätthålla trafiksäkerheten. Brotstyperna bygger också på en presumtion om att gärningar som omfattas av kriminaliseringen är farliga för trafiksäkerheten. Det är särskilt allvarligt att upprepat utsätta trafiksäkerheten för fara genom en serie i och för sig straffbelagda (och trafikfarliga) gärningar.

Det föreslås därför att ett nytt, samlat brott – grov trafikbrottslighet – införs i trafikbrottslagen. Den särskilda straffbestämmelsen föreslås omfatta den som begår brottsliga gärningar enligt trafikbrottslagen under förutsättning att var och en av gärningarna har utgjort led i ett upprepat särskilt hänsynslöst trafikbeteende och gärningarna varit ägnade att utgöra en allvarlig fara för trafiksäkerheten. I trafikbrottslagen finns, utöver bestämmelserna om olovlig körning, rattfylleri och grovt rattfylleri, bestämmelser om vårdslöshet i trafik (1 §), hinder i trafik (2 §) och smitning från trafikolycksplats (5 §).

Den nya straffbestämmelsen om grov trafikbrottslighet tar sikte på ett brottsligt handlande som utgörs av flera brottsliga gärningar vilka kvalificeras genom rekvisit som anger när brottsligheten är särskilt straffvärd. Det är alltså inte tillräckligt att flera brottsliga gärningar enligt trafikbrottslagen begåtts. Var och en av gärningarna måste härutöver, för det första, ha utgjort led i ett upprepat beteende som objektivt sett ger uttryck för särskild hänsynslöshet i trafiken. Något särskilt syfte bör inte krävas för att det ska vara fråga om ett sådant beteende, så länge beteendet objektivt sett ger uttryck för särskild hänsynslöshet i trafiken. Här kan vanemässighet och uttryck för lagtrots beaktas. Det kan handla om en slags likgiltighet inför trafiksäkerhetens krav. Särskild hänsyn bör tas till den samlade brottslighetens allvar och intensitet. Ju allvarligare de enskilda gärningarna är desto färre gärningar bör det krävas för att trafikbeteendet ska anses upprepat och särskilt hänsynslöst.

För ansvar enligt bestämmelsen krävs, för det andra, som ytterligare kvalificering att gärningarna varit ägnade att utgöra en allvarlig fara för trafiksäkerheten. Gärningarna ska ingå i ett mönster som sammantaget kan utgöra en allvarlig fara för trafiksäkerheten. I det enskilda fallet behöver inte bevisas att gärningarna utgjort en sådan fara eller att gärningspersonen haft det syftet med gärningarna.

Straffet för grov trafikbrottslighet föreslås vara fängelse i lägst sex månader och högst fem år.

Ändringarna i trafikbrottslagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2021.

### **Konsekvenser för annat än straffmätningen**

Förslagen om höjt straffmaximum för grov olovlig körning respektive rattfylleri och det nya, samlade brottet grov trafikbrottslighet kommer att få andra konsekvenser än sådana som är hänförliga till straffmätningen. När maximistrafpen för de förstnämnda brotten höjs till fängelse i ett år, blir ytterligare en konsekvens att det finns formella förutsättningar att gripa, anhålla och häkta personer som kör olovligt eller rattfulla, förutsatt att övriga krav i rättegångsbalken är uppfyllda. Även det nya brottet kommer att vara ett s.k. häktningsgrundande brott.

När det gäller gruppen personer som återkommande begår nya brott är det särskilt viktigt med en snabb reaktion från samhällets sida. En snabb lagföring av varje enskilt brott kan också innebära att fler brott bedöms som återfall i stället för att prövas gemensamt.

Förslagen om vidgade straffskalor och det nya, samlade brottet bör kunna ge upphov till en ökad nyansering vid påföljdsbestämningen i stort. I vissa fall kan detta komma att innebära ökade möjligheter till adekvat behandling.

### **Regelverket om tillfälligt omhändertagande av fordonsnycklar m.m. ändras inte**

En polisman får, i syfte att förhindra rattfylleribrott, tillfälligt omhänderta fordonsnycklar m.m. (24 a–d §§ polislagen [1984:387]). En tjänsteman vid Tullverket eller Kustbevakningen har i dessa avseenden samma befogenheter som en polisman (9–11 §§ lagen [2008:322] om Tullverkets och Kustbevakningens befogenheter att ingripa mot rattfylleribrott). Såvitt avser de andra trafikbrotten saknas en uttrycklig reglering om motsvarande befogenheter.

Det nuvarande regelverket syftar till att på ett enkelt sätt omedelbart kunna avvärja ett förestående rattfylleribrott genom att tillfälligt omhänderta egendom. I dessa fall finns alltså inte behov av ett sådant permanent omhändertagande som ett förverkande utgör.

Om ett omhändertagande sker från någon för att förhindra rattfylleri, kommer den personen i de flesta fall att hinna nyktra till under den tid egendomen är omhändertagen (24 timmar). Risker för att han eller hon gör sig skyldig till ett nytt trafikbrott minskar därmed. När det gäller de andra trafikbrotten, särskilt olovlig körning, minskar inte risken på samma sätt efter det att omhändertagandet upphört. Personen är fortfarande lika obehörig att köra bil. Det är alltså mycket tveksamt vilken effekt ett tillfälligt omhändertagande skulle ha för att förhindra andra typer av trafikbrott.

Det nuvarande regelverket framstår därför som välfungerande och bedöms inte behöva ändras.

## Förslag till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

*dels att 3–4 a §§ ska ha följande lydelse,*

*dels att det ska införas en ny paragraf, 6 § av följande lydelse.*

### *Nuvarande lydelse*

### *Föreslagen lydelse*

#### 3 §<sup>1</sup>

*För någon uppsåtligen körkortspliktigt fordon utan att vara berättigad att föra sådant fordon, döms för olovlig körning till böter. Har han tidigare innehaft körkort som blivit återkallat eller har brottet skett vanemässigt eller är det eljest att anse som grovt, må dömas till fängelse i högst sex månader.*

*Den som uppsåtligen för körkortspliktigt fordon utan att ha rätt till det, döms för olovlig körning till böter.*

*Om brottet är grovt döms för grov olovlig körning till böter eller fängelse i högst ett år. Vid bedömningen av om brottet är grovt ska det särskilt beaktas om*

*1. föraren tidigare har innehaft körkort som blivit återkallat,*

*2. brottet har skett vanemässigt, eller*

*3. omständigheterna annars är försvårande.*

*För någon körkortspliktigt fordon med uppsåtligt eller oaktsamt åsidosättande av föreskrift, som meddelats i fråga om rätten att föra sådant fordon, döms till böter.*

*Om någon uppsåtligen eller av oaktsamhet såsom förare av körkortspliktigt fordon anställer och brukar den som inte äger rätt att föra fordonet, eller i annat fall tillåter någon annan att föra sådant fordon utan att denne är berättigad därtill, döms likaledes till böter.*

*Den som för körkortspliktigt fordon och uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter en föreskrift, som meddelats i fråga om rätten att föra sådant fordon, döms till böter.*

*Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet som förare av körkortspliktigt fordon anställer och brukar den som inte har rätt att föra fordonet, eller i annat fall tillåter någon annan att föra sådant fordon utan att denne har rätt till det, döms också till böter.*

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2009:122.

Första-tredje styckena äger motsvarande tillämpning på förare av traktor, moped klass II, snöskoter, terränghjuling, motorredskap eller spårvagn och på den som anställer eller brukar sådan förare eller *eljest* tillåter någon att föra sådant fordon.

Första-fjärde styckena äger motsvarande tillämpning på förare av traktor, moped klass II, snöskoter, terränghjuling, motorredskap eller spårvagn och på den som anställer eller brukar sådan förare eller *annars* tillåter någon att föra sådant fordon.

4 §<sup>2</sup>

Den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha intagit alkohol i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften döms för rattfylleri till böter eller fängelse i högst *sex månader*.

Den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha intagit alkohol i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften döms för rattfylleri till böter eller fängelse i högst *ett år*.

För rattfylleri enligt första stycket döms också den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter färden finns något narkotiskt ämne kvar i blodet. Detta gäller dock inte om narkotikan intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination.

För rattfylleri enligt första stycket döms också den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn och då är så påverkad av alkohol att det kan antas att han eller hon inte kan framföra fordonet på ett betryggande sätt. Detsamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel.

Första och andra styckena gäller inte förare av ett motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående. Första, andra och tredje styckena gäller inte om förandet av fordonet ingår som ett led i en vetenskaplig eller därmed jämförlig undersökning till vilken tillstånd har lämnats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

4 a §<sup>3</sup>

Är ett brott som avses i 4 § första, andra eller tredje stycket *att anse som grovt, skall föraren dömas* för grovt rattfylleri till fängelse i högst två år. Vid bedömning av om brottet är grovt *skall* särskilt beaktas om

Om ett brott som avses i 4 § första, andra eller tredje stycket *är grovt, döms* för grovt rattfylleri till fängelse i högst tre år. Vid bedömningen av om brottet är grovt *skall* särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,
2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2019:346.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1999:217

3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafik- Bilaga 2  
säkerheten.

6 §

*Den som begår brottsliga gärningar enligt denna lag döms, om var och en av gärningarna har utgjort led i ett upprepat särskilt hänsynslöst trafikbeteende och gärningarna varit ägnade att utgöra en allvarlig fara för trafiksäkerheten, för grov trafikbrottslighet till fängelse i lägst sex månader och högst fem år.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2021.

## Förteckning över remissinstanserna (Ds 2019:22)

Efter remiss har yttranden över promemorian avgetts av Arbetsgivarverket, Brottsförebyggande rådet, Brottsoffermyndigheten, Båtfolket, Domstolsverket, Folkhälsomyndigheten, Försvarmakten, Förvaltningsrätten i Linköping, Gotlands tingsrätt, Göteborgs tingsrätt, Hovrätten för Nedre Norrland, Justitiekanslern, Kriminalvården, Kustbevakningen, Luleå tingsrätt, Lunds universitet, Länsstyrelsen i Stockholms län, Riksförbundet M Sverige (tidigare Motormännens Riksförbund), Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Nacka tingsrätt, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Polismyndigheten, Rättsmedicinalverket, Sjöbefälsföreningen, Sjöfartsverket, Socialstyrelsen, Statens haverikommission, Stockholms universitet, Svea hovrätt, Sweboat, Svensk Försäkring, Svensk sjöfart, Svenska Kryssarklubben, Svenska Läkaresällskapet, Sveriges advokatsamfund, Sveriges Domareförbund, Sveriges Motorcyklister, Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR), Sveriges Åkeriföretag, Trafikförsäkringsföreningen, Trafikverket, Transportstyrelsen, TULL-KUST och Åklagarmyndigheten.

Yttranden har dessutom avgetts av Svenska Båtunionen och alltom02promillepasjon.se.

Landsorganisationen i Sverige (LO), Länsstyrelsen i Kalmar län, Riksdagens ombudsmän (JO), SACO, Svenska Transportarbetareförbundet samt Sveriges Kommuner och Regioner har avstått från att yttra sig.

Svar har inte inkommit från Brottsofferjourernas Riksförbund, Göteborgs kungliga segelsällskap, IOGT-NTO, Lotsförbundet, Motorförarnas Helnykterhetsförbund, Nämnden för båtlivsutbildning, Polisförbundet, SEKO sjöfolk, Sjöfartens Arbetsgivareförbund, Sjöräddningssällskapet, Sjösportens Samarbetsdelegation, Svenska Taxiförbundet, Svensk Trafikmedicinsk Förening, Svenska Livräddningssällskapet, Svenskt Näringsliv, Tjänstemännens centralorganisation, Transportföretagen och Vårdförbundet.



## Förslag till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

*dels att 3–4 a och 7 §§ ska ha följande lydelse,*

*dels att det ska införas en ny paragraf, 3 a §, av följande lydelse.*

### *Nuvarande lydelse*

### *Föreslagen lydelse*

#### 3 §<sup>1</sup>

*För någon uppsåtligen körkortspliktigt fordon utan att vara berättigad att föra sådant fordon, dömes för olovlig körning till böter. Har han tidigare innehaft körkort som blivit återkallat eller har brottet skett vanemässigt eller är det eljest att anse som grovt, må dömas till fängelse i högst sex månader.*

*För någon körkortspliktigt fordon med uppsåtligt eller oaktsamt åsidosättande av föreskrift, som meddelats i fråga om rätten att föra sådant fordon, dömes till böter.*

*Om någon uppsåtligen eller av oaktsamhet såsom förare av körkortspliktigt fordon anställer och brukar den som inte äger rätt att föra fordonet, eller i annat fall tillåter någon annan att föra sådant fordon utan att denne är berättigad därtill, dömes likaledes till böter.*

*Första–tredje styckena äger motsvarande tillämpning på förare av traktor, moped klass II, snöskoter, terränghjuling, motor-*

*Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet för ett körkortspliktigt fordon utan att ha rätt till det eller i strid med särskilda villkor som beslutats i fråga om rätten att föra ett sådant fordon, döms för olovlig körning till böter.*

*Om brottet är grovt döms för grov olovlig körning till böter eller fängelse i högst ett år. Vid bedömningen av om brottet är grovt ska det särskilt beaktas om*

*1. föraren tidigare har haft ett körkort som blivit återkallat,*

*2. föraren tidigare har gjort sig skyldig till olovlig körning eller grov olovlig körning, eller*

*3. gärningen annars har varit av allvarligt slag.*

*Första och andra styckena gäller även förare av traktor, moped klass II, snöskoter, terränghjuling, motorredskap eller spårvagn.*

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2009:122.

redskap eller spårvagn och på den som anställer eller brukar sådan förare eller eljest tillåter någon att föra sådant fordon.

### 3 a §

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet anlitar någon som förare av körkortspliktigt fordon, traktor, moped klass II, snöskoter, terränghjulning, motorredskap eller spårvagn, trots att den anlitate inte har rätt att föra fordonet, eller på annat sätt tillåter någon att föra ett sådant fordon utan att denne har rätt till det, döms för tillåtande av olovlig körning till böter.

### 4 §<sup>2</sup>

Den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha intagit alkohol i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften döms för rattfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.

För rattfylleri döms till böter eller fängelse i högst ett år den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn

1. efter att ha intagit alkohol i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften,

2. efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter färden finns något narkotiskt ämne kvar i blodet, eller

3. under sådan påverkan av alkohol eller annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan föra fordonet på ett betryggande sätt.

För rattfylleri enligt första stycket döms också den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter färden finns något narkotiskt ämne

*kvar i blodet. Detta gäller dock inte om narkotikan intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination.*

*För rattfylleri enligt första stycket döms också den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn och då är så påverkad av alkohol att det kan antas att han eller hon inte kan framföra fordonet på ett betryggande sätt. Detsamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel.*

Första och andra styckena gäller inte förare av ett motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

Första, andra och tredje styckena gäller inte om förandet av fordonet ingår som ett led i en vetenskaplig eller därmed jämförlig undersökning till vilken tillstånd har lämnats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Första stycket 1 och 2 gäller inte förare av ett motordrivet fordon som är avsett att föras av gående. Första stycket 2 gäller inte heller om narkotikan intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination.

Första stycket gäller inte om förandet av fordonet ingår som ett led i en vetenskaplig eller därmed jämförlig undersökning till vilken tillstånd har lämnats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

#### 4 a §<sup>3</sup>

*Är ett brott som avses i 4 § första, andra eller tredje stycket att anse som grovt, skall föraren dömas för grovt rattfylleri till fängelse i högst två år. Vid bedömning av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om*

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,
2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller
3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

*Om ett brott som avses i 4 § är grovt, döms för grovt rattfylleri till fängelse i högst tre år. Vid bedömningen av om brottet är grovt ska det särskilt beaktas om*

2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel,
3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten, eller

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1999:217.

*4. föraren tidigare har gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri.*

7 §<sup>4</sup>

Ett fordon som har använts vid brott enligt denna lag får förklaras förverkat, om det behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet och förverkande inte är uppenbart oskäligt. Detsamma gäller annan egendom som har använts som hjälpmedel vid brott enligt denna lag.

Om någon har gjort sig skyldig till olovlig körning, rattfylleri eller grovt rattfylleri ska det vid bedömningen av om förverkande behövs för att förebygga fortsatt brottslighet särskilt beaktas om gärningsmannen tidigare har gjort sig skyldig till sådan brottslighet.

Om någon har gjort sig skyldig till olovlig körning, *grovt olovlig körning*, rattfylleri eller grovt rattfylleri ska det vid bedömningen av om förverkande behövs för att förebygga fortsatt brottslighet särskilt beaktas om gärningsmannen tidigare har gjort sig skyldig till sådan brottslighet.

Första stycket gäller även i fråga om egendom som varit avsedd att användas som hjälpmedel vid brott enligt denna lag, om brottet har fullbordats.

Bestämmelser om tillfälligt omhändertagande av egendom i syfte att förhindra rattfylleribrott finns i 24 a–24 d §§ polislagen (1984:387) och i 9–11 §§ lagen (2008:322) om Tullverkets och Kustbevakningens befogenheter att ingripa mot rattfylleribrott.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2023.

Härigenom föreskrivs att 5 kap. 9 § körkortslagen (1998:488) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**5 kap.**

**9 §<sup>1</sup>**

I stället för att körkortet återkallas ska körkortshavaren varnas i sådana fall som avses i 3 § 2–6, om varning av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Detsamma gäller om körkortshavaren har gjort sig skyldig till rattfylleri enligt 4 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller brott mot 30 § första stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg eller 10 kap. 2 § första stycket järnvägslagen (2004:519) och alkoholkoncentrationen under eller efter färden inte uppgått till 0,5 promille i blodet eller 0,25 milligram per liter i utandningsluften.

Detsamma gäller om körkortshavaren har gjort sig skyldig till rattfylleri enligt 4 § första stycket 1 lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller brott mot 30 § första stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg eller 10 kap. 2 § första stycket järnvägslagen (2004:519) och alkoholkoncentrationen under eller efter färden inte uppgått till 0,5 promille i blodet eller 0,25 milligram per liter i utandningsluften.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2023.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2011:1580.

## Förteckning över remissinstanserna (utkastet till lagrådsremiss)

Efter remiss har yttranden över utkastet till lagrådsremiss avgetts av Arbetsgivarverket, Brottsförebyggande rådet, Brottsoffermyndigheten, Domstolsverket, Folkhälsomyndigheten, Försvarsmakten, Förvaltningsrätten i Linköping, Gotlands tingsrätt, Göteborgs tingsrätt, Hovrätten för Nedre Norrland, IOGT-NTO, Justitiekanslern, Kriminalvården, Kustbevakningen, Luleå tingsrätt, Lunds universitet, Motorförarnas Helykterhetsförbund, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Nacka tingsrätt, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Polismyndigheten, Riksförbundet M Sverige (tidigare Motormännens Riksförbund), Rättsmedicinalverket, Socialstyrelsen, Statens haverikommission, Stockholms universitet, Svea hovrätt, Svensk Försäkring, Svensk Trafikmedicinsk Förening, Svenska Transportarbetareförbundet, Sveriges advokatsamfund, Sveriges Domareförbund, Sveriges Motorcyklister, Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR), Sveriges Åkeriföretag, Trafikförsäkringsföreningen, Trafikverket, Transportföretagen, Transportstyrelsen, TULL-KUST och Åklagarmyndigheten.

Yttranden har dessutom avgetts av Kungliga Automobil Klubben och Tullverket.

Landsorganisationen i Sverige (LO), Länsstyrelsen i Kalmar län, Länsstyrelsen i Stockholms län, Riksdagens ombudsmän (JO), SACO, samt Sveriges Kommuner och Regioner har avstått från att yttra sig.

Svar har inte inkommit från Brottsofferjouren, Polisförbundet, Svenska Taxiförbundet, Svenska Läkaresällskapet, Svenskt Näringsliv, Tjänstemännens centralorganisation och Vårdförbundet.