



Justitiedepartementet

Uppdrag om trafikbrott och sjöfylleri

Sammanfattning

En utredare ges i uppdrag att kartlägga tillämpningen av trafikbrottslagens bestämmelser om olovlig körning, grovt brott, rattfylleri och grovt rattfylleri samt att se över straffskalorna för dessa brott. Utredaren ska också se över regelverket om befogenhet för polismän m.fl. att tillfälligt omhänderta fordonsnycklar.

Utredaren ska vidare utreda behovet av ett starkare straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet och särskilt överväga om det bör införas ett nytt, samlat brott i trafikbrottslagen.

I dessa delar av uppdraget ingår att lämna förslag på författningsändringar.

Utredaren ska därutöver utvärdera tillämpningen och effekterna av lagstiftningen om ett utvidgat straffansvar för sjöfylleri i form av en fast, nedre promillegräns som infördes 2010.

Uppdraget ska redovisas senast den 29 augusti 2019.

Bakgrund

Återfall i olovlig körning och rattfylleri

Vanemässiga och upprepade trafikbrott innebär lagtrots. Den som återfaller i trafikbrott såsom olovlig körning och rattfylleri utgör inte sällan en stor trafikfara. I samband med polisinsatser förekommer även att gärningspersoner orsakar särskilt trafikfarliga situationer, t.ex. vid biljakter. Det finns mot den bakgrunden anledning att se allvarligt på sådan brottslighet.

I lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen) straffbeläggs vissa trafikbrott. Straffet för olovlig körning är böter eller, om brottet är grovt, böter eller fängelse i högst sex månader (3 §). Brottet anses som grovt bl.a. om gärningspersonen tidigare har innehaft ett körkort som blivit återkallat eller om brottet har skett vanemässigt. Straffet för rattfylleri är böter eller fängelse i högst sex månader (4 §) eller, om brottet är grovt, fängelse i högst två år (4 a §).

Påföljdsbestämningen för olovlig körning följer en i praxis fastlagd ordning. Vid det första tillfället döms normalt till dagsböter. Ytterligare olovliga körningar bedöms i regel som vanemässiga och rubriceras då som olovlig körning, grovt brott. Det krävs dock normalt ett antal återfall för att straffet för olovlig körning, grovt brott, ska leda till ett kort fängelsestraff. Straffet för rattfylleri bestäms vanligen till dagsböter och straffet för grovt rattfylleri ofta till ett kortare fängelsestraff.

Under senare år har möjligheterna att på olika sätt ingripa mot den som begår trafikbrott utökats. Den 1 april 2015 skärptes förverkandereglererna i trafikbrottslagen i syfte att öka möjligheterna att förverka fordon vid upprepade trafikbrottslighet (prop. 2014/15:26 Skärpta regler om förverkande av fordon vid trafikbrott). Den 1 juli 2016 trädde en reform i kraft som innebar att fler gärningar ska behandlas som återfall och därmed mötas av en skärpt straffrättslig reaktion (prop. 2015/16:151 Ny påföljd efter tidigare dom).

Omhändertagande av fordonsnycklar

En polisman får, i syfte att förhindra rattfylleri enligt 4 eller 4 a § trafikbrottslagen, tillfälligt omhänderta fordonsnycklar eller annat som behövs för färden eller, om så krävs, fordonet (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 andra trafikbrott, t.ex. olovlig körning, saknas en uttrycklig reglering om motsvarande befogenheter.

2010 års lagändring om sjöfylleri

Den 1 juni 2010 utvidgades straffansvaret för sjöfylleri genom att det i 20 kap. 4 § sjölagen (1994:1009) infördes en bestämmelse om en fast, nedre promillegräns på 0,2 promille alkohol i blodet motsvarande 0,10 milligram per liter i utandningsluften. Straffansvaret gäller den som framför ett fartyg

eller i övrigt på ett fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss, förutsatt att fartyget antingen med motordrift kan framföras med en hastighet om minst 15 knop eller har ett skrov med en största längd av minst tio meter. Regeln gäller både yrkessjöfart och fritidssjöfart. Även straffansvaret för grovt sjöfylleri (20 kap. 5 § sjölagen) utvidgades så att ansvar kan följa direkt vid en alkoholkoncentration om minst 1,0 promille i blodet motsvarande 0,50 milligram per liter i utandningsluften (prop. 2009/10:76 En nedre promillegräns för sjöfylleri). Straffet för sjöfylleri är böter eller fängelse i högst sex månader eller, om brottet är grovt, fängelse i högst två år.

Regeringen har tidigare gjort en viss utvärdering av de nämnda lagändringarna. Resultatet av utvärderingen redovisades i en promemoria som upprättats i Justitiedepartementet den 20 mars 2017 (Ju2017/02678/L5).

Behovet av en utredning

Behovet av en kartläggning och översyn av straffskalorna för vissa trafikbrott, m.m.

Regeringen ser det som mycket angeläget att förhindra upprepade fall av trafikbrott. Det är också viktigt att den som återkommande begår brott straffas på ett sätt som står i proportion till brottslighetens allvar. Det är inte enbart en fråga om brottsbekämpning utan också om att rädda liv i trafiken. Det är därför nödvändigt att det straffrättsliga skyddet är starkt och att det säkerställs att det finns tillräckliga verktyg för att förhindra återfall i bl.a. olovlig körning och rattfylleri.

Dagens regelverk innefattar begränsningar när det gäller förhindrande av återfall i trafikbrott. Straffskalorna för olovlig körning, grovt brott, och rattfylleri ger inte utrymme att för ett brott döma ut ett strängare straff än böter eller ett kortare fängelsestraff. De straff som döms ut i praxis är i allmänhet låga. Det kan alltså hävdas att straffskalorna inte ger utrymme för en tillräckligt nyanserad bedömning av straffvärdet i allvarigare fall eller vid återfall. En konsekvens av att straffskalorna för dessa brott inte innefattar fängelse i ett år eller däröver är vidare att det saknas förutsättningar att gripa, anhålla eller häkta personer som kör olovligt eller påverkade, ens vid upprepade återfall. En vanemissbrukare kan således göra sig skyldig till rattfylleri gång på gång utan att riskera att frihetsberövas i väntan på rättegång.

Motsvarande gäller i fråga om en person som fått sitt körkort återkallat men ändå fortsätter att sätta sig bakom ratten.

Det finns mot denna bakgrund anledning att se över straffskalorna för olovlig körning, grovt brott, och rattfylleri, för att säkerställa att de straffrättsliga reaktionerna står i proportion till brottens allvar. Om maximistraffen skulle höjas till ett års fängelse eller däröver, skulle en konsekvens även bli att formella förutsättningar enligt rättegångsbalken för frihetsberövanden såsom gripande, anhållande och häktning skulle kunna föreligga i samband med att rättsväsendet ingriper mot dessa brott. Därmed skulle också kunna förhindras att en gärningsperson kör på nytt i nära anslutning till ett ingripande. Vid en skärpning av maximistraffet för rattfylleri bör övervägas om en sådan förändring bör föranleda en ändring även av straffskalan för grovt rattfylleri.

Frågan om straffskärpningar har även behandlats i riksdagen, som för regeringen har tillkännagett som sin mening att det finns skäl att göra en översyn av straffskalorna för olovlig körning, grovt brott, rattfylleri och grovt rattfylleri (bet. 2017/18:JuU14 punkt 20, rskr. 2017/18:240). Riksdagen har samtidigt tillkännagett att det finns skäl att göra en utvärdering av det gällande regelverket avseende befogenhet för polismän och vissa andra tjänstemän att tillfälligt omhänderta fordonsnycklar för att förhindra fortsatt färd i dessa situationer.

Straffrättslig lagstiftning vid upprepad trafikbrottslighet

Som framgår ovan blir påföljden för den som döms för rattfylleri eller olovlig körning, grovt brott, i regel böter eller ett kortare fängelsestraff. 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.

När en person som återkommande gör sig skyldig till ett stort antal trafikbrott döms till lindriga straff inställer sig frågan om samhället ser tillräckligt allvarligt på gärningarna. Enligt regeringen får det anses otillfredsställande att det finns risk att trafikbrottslighet av sådant slag, som alltså både kan vara omfattande och innebära stor trafikfara, kan leda till lägre straff än brottslighetens allvar borde motsvara.

I syfte att säkerställa ett starkt straffrättsligt skydd bör den straffrättsliga lagstiftningen mot upprepad trafikbrottslighet ses över. Det kan därvid finnas

skäl att överväga om det i trafikbrottslagen bör införas ett nytt, samlat brott med en egen straffskala, som träffar den som återkommande gör sig skyldig till trafikbrott, såsom exempelvis olovlig körning, rattfylleri, vårdslöshet i trafik eller smitning från trafikolycksplats. En sådan straffbestämmelse skulle som sin förebild kunna ha grunderna för brotten grov fridskränkning och grov kvinnofridskränkning (4 kap. 4 a § brottsbalken) eller olaga förföljelse (4 kap. 4 b § brottsbalken). Straffbestämmelsen skulle då med större kraft än dagens reglering kunna träffa och motverka gärningar som på ett upprepat och systematiskt sätt innebär allvarlig fara för trafiksäkerheten. För ett sådant brott kan vidare övervägas en straffskala som bättre motsvarar brottslighetens allvar och som innebär en mer kännbar påföljd än vad som normalt följer vid tillämpningen av dagens regler vid flerfaldig trafikbrottslighet eller vid återfall i trafikbrott.

Behovet av en utvärdering av 2010 års lagändring om sjöfylleri

Riksdagen har för regeringen tillkännagett som sin mening att det finns skäl att gå vidare med en grundligare utvärdering av lagstiftningen om det utvidgade straffansvaret för sjöfylleri i form av en fast, nedre promillegräns som infördes i sjölagen 2010. Utvärderingen bör avse lagstiftningens tillämpning och effekter. Vid en sådan utvärdering bör det även övervägas om det finns behov av ändringar i något avseende (bet. 2017/18CU2, rskr. 2017/18:34).

Uppdraget

Uppdraget består av tre huvudsakliga delar.

Skärpta straffskalor för olovlig körning och rattfylleri

Utredaren ska kartlägga tillämpningen av trafikbrottslagens bestämmelser om olovlig körning, grovt brott, rattfylleri och grovt rattfylleri, samt göra en översyn av straffskalorna för dessa trafikbrott.

Utredaren ska i denna del

- analysera utformningen och tillämpningen av den nuvarande lagstiftningen, bl.a. i fråga om reaktionen vid återfall i brott,
- göra en översyn av straffskalorna för olovlig körning, grovt brott, rattfylleri och grovt rattfylleri och, oavsett ställningstagande, lämna fullständiga författningsförslag som innebär att maximistraffet för olovlig körning, grovt brott, respektive rattfylleri höjs till fängelse i ett år,

- utvärdera det gällande regelverket avseende befogenhet för polismän och tjänstemän vid Tullverket respektive Kustbevakningen att tillfälligt omhänderta fordonsnycklar m.m., samt

- analysera vilka konsekvenser eventuella författningsändringar skulle medföra för andra relevanta bestämmelser.

Utredaren ska, utöver vad som framgår ovan, utifrån sina överväganden lämna förslag till de författningsändringar som utredaren bedömer att det finns behov av.

Ett starkare straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet

Utredaren ska analysera och ta ställning till om det finns behov av ett utvidgat eller på annat sätt starkare straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet (t.ex. olovlig körning, rattfylleri, vårdslöshet i trafik eller smitning från trafikolycksplats). Utredaren ska särskilt överväga behovet av och förutsättningarna för ett införande av ett nytt, samlat brott i trafikbrottslagen.

Utredaren ska analysera vilka konsekvenser eventuella författningsändringar skulle medföra för andra relevanta bestämmelser.

Utredaren ska utifrån sina överväganden lämna förslag till de författningsändringar som utredaren bedömer att det finns behov av.

Utvärdering av 2010 års lagändring om sjöfylleri

Mot bakgrund av riksdagens tillkännagivande rörande sjöfylleri och då den frågan har ett visst samband med utredningens uppdrag rörande trafikbrott i form av bl.a. rattfylleri, ska utredaren även utvärdera 2010 års lagändring avseende sjöfylleri samt ta ställning till om det finns behov av ändringar i något avseende.

Utredaren ska i denna del

- utvärdera den reform som vidtagits i fråga om en fast, nedre promillegräns för sjöfylleri av normalgraden, med beaktande av lagstiftningens tillämpning och effekter, samt

- överväga om det finns behov av ändringar i något avseende.

Utredaren ska hålla sig informerad om sådant arbete som bedrivs inom Regeringskansliet på de områden som uppdraget avser. Utredaren ska därvid särskilt beakta arbetet såvitt avser förslagen i Justitiedepartementets promemoria Snabbare lagföring (Ds 2018:9). Vid behov ska samråd ske med berörda myndigheter, t.ex. Polismyndigheten, Kustbevakningen och Tullverket. Utredaren ska även inhämta det material från berörda myndigheter som bedöms nödvändigt.

En konsekvensanalys ska göras i enlighet med förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. Om förslagen innebär offentliga finansiella kostnader, ska lämpliga finansieringsförslag lämnas.

Uppdraget ska redovisas senast den 29 augusti 2019.