

# Justitieutskottets betänkande 2021/22:JuU10

## Skärpta straff för grova trafikbrott

---

### Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen gör två tillkännagivanden till regeringen med anledning av motionsyrkanden.

Enligt utskottet bör regeringen skyndsamt återkomma med ett lagförslag i enlighet med det förslag som presenterades i promemorian Ett stärkt straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet och en utvärdering av den nedre promillegränsen för sjöfylleri (Ds 2019:22). I denna del finns en reservation (S, V, MP).

Regeringen bör även återkomma till riksdagen med ett förslag om förbud mot s.k. eftersupning. I denna del finns en reservation (V).

Utskottet föreslår att utskottet avslår övriga motionsförslag.

I betänkandet finns totalt tre reservationer (S, SD, V, MP).

### *Behandlade förslag*

19 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2021/22.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet .....	5
Utskottets överväganden.....	6
Skärpta straff för grova trafikbrott.....	6
Rattfylleri och dråp.....	12
Eftersupning .....	14
Drograttfylleri.....	16
Reservationer .....	18
1. Skärpta straff för grova trafikbrott, punkt 1 (S, V, MP) .....	18
2. Rattfylleri och dråp, punkt 2 (SD) .....	19
3. Eftersupning, punkt 3 (V).....	19
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	21
Motioner från allmänna motionstiden 2021/22 .....	21

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Skärpta straff för grova trafikbrott

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om skärpta straff för grova trafikbrott och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:3502 av Anders Åkesson och Johan Hedin (båda C) yrkandena 1 och 2,

2021/22:3781 av Johan Forssell m.fl. (M) yrkande 30,

2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 2,

2021/22:3974 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 77 och

2021/22:4189 av Andreas Carlson m.fl. (KD) yrkandena 28–30 och avslår motion

2021/22:1286 av Roza Güclü Hedin (S).

*Reservation 1 (S, V, MP)*

## 2. Rattfylleri och dråp

Riksdagen avslår motion

2021/22:2527 av Adam Marttinen m.fl. (SD) yrkande 42.

*Reservation 2 (SD)*

## 3. Eftersupning

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om förbud mot s.k. eftersupning och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:1143 av Hans Eklind (KD),

2021/22:1225 av Abraham Halef (S),

2021/22:1518 av Borianana Åberg (M),

2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 4,

2021/22:3974 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 78 och

2021/22:4189 av Andreas Carlson m.fl. (KD) yrkande 31 och bifaller delvis motionerna

2021/22:2615 av Lotta Olsson (M) och

2021/22:3579 av Johan Hedin m.fl. (C) yrkande 41.

*Reservation 3 (V)*

## 4. Drograttfylleri

Riksdagen avslår motion

2021/22:2807 av Maria Malmer Stenergard (M).

Stockholm den 7 april 2022

På justitieutskottets vägnar

*Fredrik Lundh Sammeli*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Fredrik Lundh Sammeli (S), Johan Forssell (M), Petter Löberg (S), Louise Meijer (M), Maria Strömkvist (S), Johan Hedin (C), Ellen Juntti (M), Katja Nyberg (SD), Gustaf Lantz (S), Carina Ödebrink (S), Johan Pehrson (L), Tobias Andersson (SD), Martin Marmgren (MP), Ingemar Kihlström (KD), Pontus Andersson (SD), Magnus Oscarsson (KD) och Gudrun Nordborg (V).

## Redogörelse för ärendet

I betänkandet behandlar utskottet 19 motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2021/22 som rör rattfylleri och olovlig körning. Yrkandena återfinns i bilaga 1.

I ärendet har inhämtats en sammanställning av remissvaren till regeringens utkast till lagrådsremiss om skärpta straff för olovlig körning och rattfylleribrott. Vid utskottssammanträdet den 24 mars 2022 informerade företrädare för justitiedepartementet utskottet om regeringens arbete med utkastet till lagrådsremiss.

# Utskottets överväganden

## Skärpta straff för grova trafikbrott

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om skärpta straff för grova trafikbrott och tillkännager detta för regeringen.

Jämför reservation 1 (S, V, MP).

### Motionerna

I kommittémotionerna 2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 2 och 2021/22:4189 av Andreas Carlson m.fl. (KD) yrkandena 28–30 begär motionärerna ett tillkännagivande om att flera av de förslag som lämnades i promemorian Ett stärkt straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet och en utvärdering av den nedre promillegränsen för sjöfylleri (Ds 2019:22) bör genomföras. Det gäller förslagen om skärpta straff för grov olovlig körning, rattfylleri och grovt rattfylleri samt införande av ett nytt brott, grov trafikbrottslighet.

Även i kommittémotion 2021/22:3974 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 77 och motion 2021/22:3502 av Anders Åkesson och Johan Hedin (båda C) yrkandena 1 och 2 efterfrågas skärpt lagstiftning mot upprepat rattfylleri och olovlig körning.

I kommittémotion 2021/22:3781 av Johan Forssell m.fl. (M) yrkande 30 begärs att maximistraffet för rattfylleri och grov olovlig körning höjs från sex månader till ett års fängelse.

Enligt motionären i motion 2021/22:1286 av Roza Güclü Hedin (S) bör man se över hur man kan göra det möjligt att i större utsträckning döma en person som begått rattfylleri av normalgraden till skyddstillsyn.

### Gällande rätt

Av 3 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen) framgår att om någon uppsåtligen framför ett körkortspliktigt fordon utan att vara berättigad till det ska han eller hon dömas till böter för olovlig körning. Har personen 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 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 sådan 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. 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.

Enligt tredje stycket döms också den som framför ett motordrivet fordon eller en spårvagn och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han eller hon inte kan framföra fordonet på ett betryggande sätt för rattfylleri enligt första stycket. 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.

En förutsättning för att en person ska få häktas är att han eller hon misstänks för ett brott med fängelse i ett år eller mer i straffskalan (24 kap. 1 § rättegångsbalken).

## **Praxis**

### *Olovlig körning*

Av lagföringsstatistiken framgår att dagsböter är 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 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 Borgeke och Månsson, Studier rörande påföljdspraxis m.m., 2018, s. 1392, Åklagarmyndighetens RättsPM 2012:7 och RH 2017:35). I litteraturen har uttalats att påföljden ofta blir ett kortare fängelsestraff även vid återfall efter en tidigare fängelsedom för olovlig körning och att det förhållandet att den tilltalade har gjort sig skyldig till flera olovliga körningar endast måttligt påverkar strafflängden (se Borgeke och Månsson, Studier rörande påföljdspraxis m.m., 2018, s. 1392).

### *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 RättsPM 2012:7.)

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 försvarande 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 t.ex. 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 t.ex. NJA 1997 s. 278, NJA 2000 s. 17 I och II samt NJA 2002 s. 653). Den omständigheten att det varit fråga om återfall i grovt rattfylleri tycks ge ett begränsat genomslag i straffmätningsspraxis (se Borgeke och Månsson, Studier rörande påföljdspraxis m.m., 2018, s. 1355–1356).

### **Pågående arbete**

#### *Ett stärkt straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet och en utvärdering av den nedre promillegränsen för sjöfylleri*

Den 30 augusti 2018 fick en utredare i uppdrag av regeringen att utreda och utvärdera vissa frågor om trafikbrott och sjöfylleri. I uppdraget ingick att kartlägga tillämpningen av bestämmelserna om olovlig körning, grovt brott, rattfylleri och grovt rattfylleri i trafikbrottslagen samt att se över straffskalorna för dessa brott. I uppdraget ingick vidare 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.

Uppdraget redovisades den 19 november 2019 i promemorian *Ett stärkt straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet och en utvärdering av den nedre promillegränsen för sjöfylleri* (Ds 2019:22).

Utredaren föreslår bl.a. att straffmaximum för olovlig körning, grovt brott, respektive rattfylleri ska höjas från fängelse i sex månader till fängelse i ett år samt att straffmaximum för grovt rattfylleri ska höjas från fängelse i två år till fängelse i tre år.

Det föreslås vidare 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. Gärningarna ska ingå i ett mönster som sammantaget kan



utgöra en allvarlig fara för trafiksäkerheten. Särskild hänsyn bör enligt utredaren 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. Straffet för grov trafikbrottslighet föreslås vara fängelse i lägst sex månader och högst fem år.

### *Utkast till lagrådsremiss*

Regeringen remitterade den 14 december 2021 ett utkast till lagrådsremiss om skärpta straff för olovlig körning och rattfylleribrott.

I utkastet anför regeringen bl.a. att rattfylleribrott typiskt sett innebär en fara för andra människors liv och hälsa. En alkohol- eller narkotikapåverkad förare utsätter medvetet andra trafikanter för risker och det finns 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.

Vissa åtgärder har vidtagits – bl.a. utvidgade möjligheter till förverkande av fordon och snabb lagföring tillsammans med en skärpt återfallsreglering – som 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 men ytterligare åtgärder behöver övervägas. Den nuvarande straffmätningsspraxisen innebär enligt regeringen att de straff som döms ut för grov olovlig körning och rattfylleribrott är förhållandevis låga även i upprepade och allvarliga fall.

Regeringen anser dock att utredningens förslag att införa en straffbestämmelse om grov trafikbrottslighet inte bör införas. Visserligen 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 uppdragas vanligtvis i efterhand i ett sammanhang. Trafikbrott upptäcks och utreds emellertid regelmässigt allteftersom de begås.

Som flera remissinstanser påpekar framstår därför promemorians förslag till nytt brott inte heller som ändamålsenligt i förhållande till de åtgärder som genomförts för att åstadkomma en snabbare lagföring och en strängare syn på återfall. Regeringen anser sammantaget att nackdelarna med det av promemorian föreslagna brottet är så pass betydande att det inte bör ligga till grund för arbetet med att åstadkomma en skärpt straffrättslig reaktion vid upprepad och allvarlig trafikbrottslighet. För att åstadkomma en sådan skärpt syn framstår det i stället som en lämpligare metod att skärpa straffskalorna för grov olovlig körning, rattfylleri och grovt rattfylleri. Även en utvidgning av tillämpningsområdet för det grova rattfylleribrottet kan bidra till att straffnivån höjs vid upprepade fall av trafikonykterhetsbrott.

I utkastet till lagrådsremiss föreslår regeringen därför att det i straffbestämmelsen om grovt rattfylleri ska 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.

Vidare föreslås att 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, föraren tidigare har gjort sig skyldig till olovlig körning eller grov olovlig körning, eller gärningen annars har varit av allvarligt slag.

Regeringen föreslår även att maximistraffen för grov olovlig körning och rattfylleri ska höjas från fängelse i sex månader till fängelse i ett år samt att maximistraffet för grovt rattfylleri ska höjas från fängelse i två år till fängelse i tre år.

I utkastet till lagrådsremiss föreslås slutligen att det införs ett oaktsamhetsansvar för olovlig körning samt att straffbestämmelserna om olovlig körning även ska omfatta den som framför ett fordon i strid med särskilda villkor.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2023.

Regeringen har aviserat att en proposition om skärpta straff för olovlig körning och rattfylleribrott kommer att överlämnas till riksdagen i september 2022.

## **Tidigare riksdagsbehandling**

I betänkande 2017/18:JuU14 behandlade utskottet motionsyrkanden om skärpta straff för rattfylleri (s. 55 f.). Utskottet anförde följande:

Alkohol och droger är en av de absolut viktigaste orsakerna till olyckor i trafiken, ofta med allvarliga skador eller dödsfall som resultat. Att identifiera påverkade förare och få dem ur trafik handlar inte bara om brottsbekämpning, utan också om att rädda liv i trafiken.

I dag är straffet för rattfylleri böter eller fängelse i högst 6 månader och för grovt rattfylleri fängelse i högst två år. Straffet för olovlig körning är

böter och för grov olovlig körning fängelse i högst 6 månader. Det är utskottets uppfattning att en skärpning av straffskalorna för rattfylleri och grov olovlig körning så att straffmaximum uppgår till ett års fängelse skulle göra att straffskalorna står i bättre proportion till brottens allvar.

Dagens straffskalor för rattfylleri, drograttfylleri och grov olovlig körning innebär dessutom att personer som är misstänkta för dessa brott inte kan anhållas och häktas. Enligt utskottets uppfattning är det inte acceptabelt att en person som gång efter gång gör sig skyldig till rattfylleri eller grov olovlig körning inte kan frihetsberövas i väntan på huvudförhandling. En skärpning av straffmaximum för dessa brott till ett års fängelse skulle ge åklagare möjlighet att anhålla och begära dessa personer häktade.

Mot denna bakgrund anser utskottet att det bör göras en översyn av straffskalorna för rattfylleri, grovt rattfylleri och grov olovlig körning. I samband med översynen bör vidare en utvärdering göras av det gällande regelverket för polisens, tullens och Kustbevakningens befogenhet att tillfälligt omhänderta fordonsnycklar för att hindra fortsatt färd i dessa situationer. Utskottet föreslår att riksdagen tillkännager detta för regeringen.

Riksdagen följde utskottets förslag (rskr. 2017/18:240).

Även under våren 2020 behandlade utskottet motioner om skärpta straff för rattfylleri liknande de som nu behandlas (bet. 2019/20:JuU26 s. 77 f.). Utskottet konstaterade att det pågick beredning av en departementspromemoria med förslag om bl.a. höjda straff för olovlig körning, grovt brott och rattfylleri av både normalgraden och grovt brott samt införandet av ett nytt, samlat brott – grov trafikbrottslighet. Utskottet, som ansåg att beredningen av utredningens förslag inte borde föregripas, avstyrkte motionerna. Riksdagen följde utskottets förslag (rskr. 2019/20:258).

Senaste gången utskottet behandlade frågor om rattfylleri och olovlig körning var våren 2021 (bet. 2020/21:JuU24 s. 81 f.). Utskottet anförde då att straffskalorna för rattfylleri och grov olovlig körning borde skärpas så att de står i bättre proportion till brottens allvar. Utskottet föreslog därför ett tillkännagivande om att regeringen skyndsamt skulle återkomma till riksdagen med ett förslag till skärpta straffrättsliga åtgärder mot upprepad trafikbrottslighet i enlighet med det utredningsförslag som tagits fram. Riksdagen ställde sig bakom utskottets förslag (rskr. 2020/21:344).

## Utskottets ställningstagande

Som utskottet tidigare har konstaterat bör straffskalorna för rattfylleri och grov olovlig körning skärpas så att de står i bättre proportion till brottens allvar. Detta gäller inte minst i fall av upprepad brottslighet. Detta har riksdagen också tidigare tillkännagett för regeringen.

Trots riksdagens tillkännagivanden och trots att en promemoria med ett lagförslag presenterades redan 2019 har regeringen ännu inte återkommit till riksdagen med något förslag om skärpta straff för rattfylleri och grov olovlig körning och skärpta straffrättsliga åtgärder mot upprepad trafikbrottslighet. I stället remitterade regeringen först i december 2021 ett utkast till

lagrådsremiss och aviserade i januari 2022 att en proposition kommer att överlämnas till riksdagen i september 2022. I utkastet föreslås flera straffrättsliga skärpningar när det gäller olovlig körning och rattfylleribrott, vilket är positivt. Däremot har regeringen, som framgår ovan, avstått från att gå vidare med utredningens förslag att införa en straffbestämmelse om grov trafikbrottslighet.

Även om promemorians förslag mött kritik från flera remissinstanser anser utskottet att fördelarna med förslaget, bl.a. att upprepad trafikbrottslighet i vissa fall skulle mötas av en kraftigare reaktion än med hittillsvarande ordning, överväger. Regeringen bör därför skyndsamt återkomma till riksdagen med ett lagförslag i enlighet med promemorians förslag. Detta bör riksdagen tillkänna för regeringen. Därmed tillstyrker utskottet motionerna 2021/22:3502 (C) yrkandena 1 och 2, 2021/22:3781(M) yrkande 30, 2021/22:3878 (KD) yrkande 2, 2021/22:3974 (L) yrkande 77 och 2021/22:4189 (KD) yrkandena 28–30.

Utskottet anser inte att det finns skäl för riksdagen att ta några initiativ för att ändra reglerna om val av påföljd vid grovt rattfylleri. Utskottet avstyrker därmed motion 2021/22:1286 (S).

## Rattfylleri och dråp

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om rattfylleri och dråp.

Jämför reservation 2 (SD).

### Motionen

I kommittémotion 2021/22:2527 av Adam Marttinen m.fl. (SD) yrkande 42 begär motionärerna ett tillkännagivande om att regeringen bör utreda hur gärningar som innefattar rattfylleri som leder till annans död kan anses mer allvarliga än de gör idag. Utgångspunkten bör vara att sådana gärningar anses utgöra dråp, och de bör därmed medföra en straffskärpning jämfört med vad som gäller idag.

### Gällande rätt

Enligt 3 kap. 1 § brottsbalken döms den som berövar någon annan livet för mord till fängelse på viss tid, lägst tio och högst arton år, eller på livstid. Som skäl för livstids fängelse ska det särskilt beaktas om gärningen föregåtts av noggrann planering, präglats av särskild förlagenhet, syftat till att främja eller dölja annan brottslighet, inneburit svårt lidande för offret eller annars varit särskilt hänsynslös. Om brottet med hänsyn till de omständigheter som föranlett gärningen eller annars är att anse som mindre grovt, dömes för dråp till fängelse, lägst sex och högst tio år (2 §).

I 3 kap. 7 § brottsbalken anges att den som av oaktsamhet orsakar annans död, döms för vållande till annans död till fängelse i högst två år eller, om brottet är ringa, till böter. Är brottet grovt, döms till fängelse i lägst ett och högst sex år. Vid bedömning av om brottet är grovt ska särskilt beaktas om gärningen har innefattat ett medvetet risktagande av allvarligt slag, eller om gärningsmannen, när det krävts särskild uppmärksamhet eller skicklighet, har varit påverkad av alkohol eller något annat medel eller annars gjort sig skyldig till en försummelse av allvarligt slag.

I samband med att straffskalan för grovt vållande till annans död höjdes den 1 juli 2010 anförde regeringen att den gällande straffnivån inte återspeglade den skärpta synen på brottet. Man hänvisade i detta sammanhang bl.a. till vållande till annans död i samband med trafikbrott. Regeringen anförde dock också att det inte bör införas en särskild reglering för vållandebrott i samband med fordonstrafik. Skälet är att det skulle riskera att innebära att lika allvarliga fall av vållande till annans död behandlas olika beroende på i vilket sammanhang de begåtts (prop. 2009/10:47 s. 25).

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har tidigare bl.a. behandlat ett motionsyrkande om att regeringen bör tillsätta en utredning i syfte att se över om vållande till annans död genom framförande av motorfordon under påverkan av alkohol eller annat medel bör bedömas som dråp (bet. 2019/20:JuU26 s. 77 f.). Med hänvisning bl.a. till att den ovan nämnda departementspromemorian (Ds 2019:22) kunde antas leda till att trafikbrott generellt bedöms strängare än i dag fann utskottet inte skäl att ta något sådant initiativ som motionärerna efterfrågade och utskottet avstyrkte yrkandet. Riksdagen följde utskottets förslag (rskr. 2019/20:258).

### **Utskottets ställningstagande**

När det gäller frågan om vållande till annans död genom framförande av motorfordon under påverkan av alkohol eller annat medel bör bedömas som dråp vidhåller utskottet de bedömningar som utskottet tidigare har gjort. Utskottet konstaterar därvid att regeringen har aviserat att en proposition om skärpta straff för olovlig körning och rattfylleribrott, som kan antas leda till att trafikbrott generellt bedöms strängare än i dag, kommer att överlämnas till riksdagen i september 2022. Utskottet avstyrker därmed motion 2021/22:2527 (SD) yrkande 42.

## Eftersupning

**Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om förbud mot s.k. eftersupning och tillkännager detta för regeringen.

Jämför reservation 3 (V).

### Motionerna

I kommittémotionerna 2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 4, 2021/22:4189 av Andreas Carlson m.fl. (KD) yrkande 31 och 2021/22:3974 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 77 samt motionerna 2021/22:1225 av Abraham Halef (S), 2021/22:1518 av Boriana Åberg (M) och 2021/22:1143 av Hans Eklind (KD) begärs att det införs ett förbud mot s.k. eftersupning.

I kommittémotion 2021/22:3579 av Johan Hedin m.fl. (C) yrkande 41 och motion 2021/22:2615 av Lotta Olsson (M) efterfrågar motionärerna en översyn av lagen för att se om en kriminalisering av efterförtäring skulle vara möjlig.

### Bakgrund

Med eftersupning menas att en person som misstänks för rattfylleri men som anträffats en stund efter körningen har druckit alkohol först efter färden eller påstår att han eller hon har gjort det. Bakom ett påstående om eftersupning kan ligga olika sakförhållanden. Den misstänkte kan ha druckit före eller under färden men inte efteråt. Den misstänkte kan ha druckit både före eller under färden och efter denna. Det kan också vara så att den misstänkte har druckit enbart efter färden.

Justitieministern gav i juli 2012 en utredare i uppdrag att biträda departementet med att överväga lagstiftning om eftersupning. Utredaren redovisade uppdraget i promemorian Straffansvar för eftersupning (Ds 2013:28). Den analys som görs i promemorian mynnar ut i bedömningen att ett straffansvar för efterförtäring och efterbruk inte bör införas. Som huvudsakliga skäl anføres följande (s. 7 f.):

Ett straffansvar skulle visserligen skydda intresset av att utreda och lagföra trafiknykterhetsbrott. Det skulle dock skilja sig från andra straffbestämmelser som syftar till att skydda utredning och lagföring av brott. Ansvaret skulle innebära att en trafiknykterhetsbrottsling straffas för att han eller hon har förvanskat bevisningen om sitt trafiknykterhetsbrott. Detta är oförenligt med den grundläggande och generella straffrättsliga principen om att det inte är straffbart att dölja egen brottslighet. Principen bör inte frångås. Det gäller särskilt som en brottsling får undanröja eller förvanska bevis om andra straffbelagda handlingar som är allvarligare än trafiknykterhetsbrott, såsom mord och rån. Det kan också ifrågasättas om efterförtäring och efterbruk är särskilt straffvärt jämfört med dessa fall som alltså hitintills inte har ansetts värda att bestraffa.

En straffsanktion skulle vidare endast delvis utgöra ett effektivt medel för att motverka efterförtäring och efterbruk. Det beror bl.a. på att det finns faktorer som kan göra att trafiknykterhetsbrottslingar väljer att efterförtära och efterbruka, eller påstå att de gjort det, i syfte att de ska dömas för detta och inte för trafiknykterhetsbrott. Dessutom finns andra åtgärder än lagstiftningsåtgärder som är effektiva för att möta problemet. Utredningsåtgärder kan många gånger visa att det inte varit fråga om efterförtäring eller efterbruk, åtminstone inte enbart. Det gäller särskilt alkoholförtäring som är det vanligaste.

## Tidigare riksdagsbehandling

När det gäller frågor om eftersupning föreslog socialutskottet i mars 2011 i ett betänkande att riksdagen skulle ge regeringen till känna att den skulle återkomma till riksdagen med ett förslag om kriminalisering av eftersupning (bet. 2010/11:SoU8 s. 47 f.). Socialutskottet anförde att det inte är rimligt att någon ska kunna klara sig undan ansvar för rattfylleri genom att hävda att han eller hon i efterhand förtärt exempelvis alkohol. Justitiekommittén hade i ett yttrande till socialutskottet framfört uppfattningen att eftersupning inte borde kriminaliseras och att den aktuella motionen borde avstyrkas. Riksdagen följde socialutskottets förslag (rskr. 2010/11:203).

I betänkande 2014/15:JuU14 (s. 55 f.) behandlade justitiekommittén motionsyrkanden om lagstiftning om eftersupning. Utskottet konstaterade då att frågan bereddes i Regeringskansliet. Denna beredning borde enligt utskottet inte föregripas, och utskottet avstyrkte därmed motionerna. Riksdagen följde utskottets förslag (rskr. 2014/15:138).

Regeringen anförde våren 2017 att man, efter utredning och remissbehandling, inte avsåg att återkomma med något sådant förslag om kriminalisering av eftersupning som riksdagen efterfrågat. Regeringen angav att tillkännagivandet är slutbehandlat (skr. 2016/17:75 s. 9).

Justitiekommittén har därefter avstyrkt liknande yrkanden om att kriminalisera eftersupning (bet. 2018/19:JuU11 s. 109 f., bet. 2019/20:JuU26 s. 77 f. och bet. 2020/21:JuU24 s. 81 f.). Riksdagen följde utskottets förslag (rskr. 2018/19:181, rskr. 2019/20:258 och rskr. 2020/21:344).

## Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att det är stötande att en person som gjort sig skyldig till rattfylleri och förorsakat en allvarlig trafikolycka i vissa fall kan gå fri från ansvar för rattfylleri genom att hävda att han eller hon har druckit alkohol efter och inte före olyckan. Även om utredningsåtgärder många gånger kan visa att det inte varit fråga om efterförtäring, åtminstone inte enbart, så har det i vissa fall inte varit möjligt att bevisa när föraren intagit alkohol. Som framgår har riksdagen också tidigare efterfrågat ett förbud mot eftersupning. Regeringen har dock valt att gå på samma linje som den utredare som utrett frågan, nämligen att ett förbud är oförenligt med den grundläggande och generella straffrättsliga principen om att det inte är straffbart att dölja egen brottslighet.

Utskottet är dock kritiskt till denna slutsats, och anser att intresset av att stoppa människor som utsätter sina medtrafikanter för fara och inte låta dem komma undan ansvar för sina gärningar väger tyngre. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen med ett lagförslag som kriminaliserar eftersupning. Detta bör riksdagen tillkännage för regeringen. Därmed tillstyrker utskottet motionerna 2021/22:1143 (KD), 2021/22:1225 (S), 2021/22:1518 (M), 2021/22:3878 (KD) yrkande 4, 2021/22:3974 (L) yrkande 77 och 2021/22:4189 (KD) yrkande 31 samt tillstyrker delvis motionerna 2021/22:2615 (M) och 2021/22:3579 (C) yrkande 41.

## Drograttfylleri

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om drograttfylleri.

### Motionerna

I motion 2021/22:2807 av Maria Malmer Stenergard (M) anför motionären att den som kör bil under påverkan av andra droger än alkohol i större utsträckning än i dag bör kunna dömas för grovt brott och att regeringen därför bör utreda möjligheterna att låta påverkansgraden inverka på rubricering och påföljd.

### Gällande rätt

Som framgår av redogörelsen om gällande rätt i avsnittet om skärpta straff för grova trafikbrott döms den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha intagit sådan 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 för rattfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader enligt 4 § trafikbrottslagen. Detsamma gäller den som är så påverkad av annat medel än alkohol att det kan antas att han eller hon inte kan framföra fordonet på ett betryggande sätt.

Vid bedömningen av om rattfylleriet är att anse som grovt ska särskilt beaktas om föraren har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel eller om framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten. För grovt rattfylleri är straffet fängelse i högst två år.

### Pågående arbete

Utöver vad som redogjorts för ovan om regeringens utkast till lagrådsremiss om skärpta straff för olovlig körning och rattfylleribrott m.m. så har en utredare på uppdrag av regeringen 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.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har flera gånger tidigare behandlat liknande motionsyrkanden om att utreda möjligheterna att närmare låta påverkansgraden inverka på rubricering och påföljd vid drograttfylleri.

Våren 2017 behandlades ett yrkande om att skärpa straffen för drograttfylleri genom att låta påverkansgraden inverka på rubricering och påföljd (bet. 2016/17:JuU16 s. 68 f.). Motionen avstyrktes med motiveringen att den som framför ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha intagit narkotika under vissa omständigheter kan dömas för rattfylleri eller grovt rattfylleri och att denna reglering enligt utskottets uppfattning var väl avvägd. Riksdagen följde utskottets förslag (rskr. 2016/17:211).

Utskottet har därefter avstyrkt liknande yrkanden och då hänvisat till sin tidigare bedömning (bet. 2017/18:JuU14 s. 55. f. och 2018/19:JuU11 s. 109 f.).

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet gör ingen annan bedömning än tidigare och avstyrker därmed motion 2021/22:2807 (M).

# Reservationer

## 1. Skärpta straff för grova trafikbrott, punkt 1 (S, V, MP)

av Fredrik Lundh Sammeli (S), Petter Löberg (S), Maria Strömkvist (S), Gustaf Lantz (S), Carina Ödebrink (S), Martin Marmgren (MP) och Gudrun Nordborg (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:1286 av Roza Güclü Hedin (S),

2021/22:3502 av Anders Åkesson och Johan Hedin (båda C) yrkandena 1 och 2,

2021/22:3781 av Johan Forssell m.fl. (M) yrkande 30,

2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 2,

2021/22:3974 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 77 och

2021/22:4189 av Andreas Carlson m.fl. (KD) yrkandena 28–30.

### *Ställningstagande*

De straff som i dag döms ut för grov olovlig körning och rattfylleribrott är enligt vår mening förhållandevis låga även i upprepade och allvarliga fall. Vi instämmer således i motionärernas uppfattning att det finns anledning att se allvarigare på rattfylleri och grov olovlig körning än vad som är fallet i dag, inte minst i fall av upprepade brottslighet.

Som framgått har regeringen tagit fram ett utkast till lagrådsremiss med förslag till skärpta straff för olovlig körning och rattfylleribrott. Förslaget bygger på promemorians förslag men regeringen har även tagit hänsyn till den remisskritik som framförts. Vi delar därvid regeringens uppfattning att det inte är lämpligt att införa en sådan straffbestämmelse om grov trafikbrottslighet som föreslås i promemorian. Utkastet till lagrådsremiss har skickats ut på remiss och en proposition är aviserad till september 2022. Mot denna bakgrund saknas det anledning för riksdagen att ta något sådant initiativ som motionärerna efterfrågar.

## **2. Rattfylleri och dråp, punkt 2 (SD)**

av Katja Nyberg (SD), Tobias Andersson (SD) och Pontus Andersson (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion  
2021/22:2527 av Adam Marttinen m.fl. (SD) yrkande 42.

### *Ställningstagande*

I de fall en alkoholpåverkad bilförare kör ihjäl någon leder detta ofta till att gärningsmannen döms för vållande till annans död. Enligt vår mening finns dock anledning att anse att ett sådant beteende är så pass klandervärt att gärningen motsvarar dråp. Regeringen bör därför utreda hur synen på gärningar som innefattar rattfylleri som leder till annans död kan anses mer allvarliga än de görs i dag. Utgångspunkten bör därvid vara att en sådan gärning motsvarar dråp och därmed medföra en tydlig straffskärpning jämfört med vad som gäller i dag.

## **3. Eftersupning, punkt 3 (V)**

av Gudrun Nordborg (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår motionerna  
2021/22:1143 av Hans Eklind (KD),  
2021/22:1225 av Abraham Halef (S),  
2021/22:1518 av Boriana Åberg (M),  
2021/22:2615 av Lotta Olsson (M),  
2021/22:3579 av Johan Hedin m.fl. (C) yrkande 41,  
2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 4,  
2021/22:3974 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 78 och  
2021/22:4189 av Andreas Carlson m.fl. (KD) yrkande 31.

### *Ställningstagande*

Jag vidhåller de bedömningar som utskottet tidigare har gjort i frågan om eftersupning. Jag noterar därvid även vad som framkom när frågan senast utreddes om att ett förbud mot eftersupning skulle vara oförenligt med den

grundläggande och generella straffrättsliga principen om att det inte är straffbart att dölja egen brottslighet. Det kan också ifrågasättas om man bör införa ett sådant förbud för rattfylleri samtidigt som en brottsling får undanröja eller förvanska bevis om andra straffbelagda handlingar som är allvarigare än trafiknykterhetsbrott, såsom mord och rån.

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

## Motioner från allmänna motionstiden 2021/22

*2021/22:1143 av Hans Eklind (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i trafikbrottslagen inkludera förbud mot s.k. eftersupning och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:1225 av Abraham Halef (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i lagstiftningen om trafikbrott stärka möjligheterna till bevisinsamling och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:1286 av Roza Güclü Hedin (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att man bör överväga att se över hur man kan verka för att likställa drograttfylla och alkoholorattfylla och de insatser som görs efter dom samt jobba förebyggande och därmed minimera risk för återfall, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2021/22:1518 av Boriana Åberg (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kriminalisera eftersupning och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:2527 av Adam Marttinen m.fl. (SD):*

42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om rattfylleri och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:2615 av Lotta Olsson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om möjligheten att göra en översyn av lagstiftningen kring eftersupning och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:2807 av Maria Malmer Stenergard (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skärpta straff för drograttfylleri och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:3502 av Anders Åkesson och Johan Hedin (båda C):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skärpta straff för upprepade olovliga körningar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skärpta straff för upprepad rattonykterhet och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:3579 av Johan Hedin m.fl. (C):*

41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kriminalisera efterförtäring och skärpa straffen för rattfylleri och grovt rattfylleri och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:3781 av Johan Forssell m.fl. (M):*

30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa straffen för rattfylleri och olovlig körning och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att straffet för rattfylleri och grovt rattfylleri bör skärpas och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett förbud mot eftersupning och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:3974 av Johan Pehrson m.fl. (L):*

77. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om upprepat rattfylleri och olovlig körning och tillkännager detta för regeringen.
78. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om eftersupning och tillkännager detta för regeringen.

*2021/22:4189 av Andreas Carlson m.fl. (KD):*

28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om rattfylleri och grovt rattfylleri och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om grov olovlig körning och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om grov trafikbrottslighet och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om eftersupning och tillkännager detta för regeringen.