

Remiss av förslag till ändringar av Riksåklagarens föreskrifter (1999:178) om ordningsbot för vissa brott

Statens väg och transportforskningsinstitut, VTI, har uppmanats avge yttrande över rubricerad remiss.

VTI har granskat dokumentet utifrån VTIs huvuduppdrag – att ge inspel utifrån ett forskningsperspektiv. Vi har därför valt att inte kommentera de enskilda bilagorna och därmed inte heller tagit ställning till de specifika belopp som anges där. Den främsta anledningen är att forskningen inte är så exakt att den ger ett underlag för ett svar på den detaljeringsgraden. Följande kommentarer gäller därför enbart huvuddokumentet och avser främst trafiksäkerhetsaspekter:

Kap 4: Strukturen:

VTI är positiv till den föreslagna strukturen eftersom den är mer logisk än den tidigare strukturen.

Kap 6: Ytterligare differentiering av botbelopp:

Enligt huvuddokumentet gäller att botbeloppet för en viss typ av förseelse ska stå i proportion till hur straffvärd gärningen är. Och vidare att för trafikbrott knyter straffvärdet nära an till hur trafikfarligt det är att åsidosätta regeln eller, omvänt, hur viktigt det från trafiksäkerhetssynpunkt är att den efterlevs.

I det perspektivet anser vi att det finns en viss logik i att sätta bötesbeloppen högre för tunga fordon än för lätta fordon eftersom konsekvenserna för den som krockar med ett tungt fordon är allvarligare än om man krockar med ett lätt fordon¹ Om vi tar hastighetsöverträdelser som exempel så har tunga fordon också längre bromssträcka än lätta fordon vilket gör att en hastighetsöverträdelse påverkar möjligheten att undvika en olycka än mer för tunga fordon. I en genomgång av djupstudier från dödliga lastbilsolyckor år 1997–2002² dras följande slutsats:

”Även om hastigheten inte alltid behöver vara den utlösande faktorn för att en olycka inträffar, påverkar den dock ofta olyckans förlopp. Några kilometer för hög hastighet kan vara skillnaden mellan att någon dödas eller att olyckan stannar vid ett tillbud eller enbart materiella skador. Rätt hastighet,

¹ Strandroth, J., Rizzi, M., Kullgren, A., Tingvall, CD. (2012) Head-on collisions between passenger cars and heavy goods vehicles: Injury risk functions and benefits of Autonomous Emergency Braking. IRCOBI Conference 2012, IRC 12-42

² https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10466/RelatedFiles/2004_121_tunga_lastbilar_och_dodsolyckor_en_bearbetning_av_vagverkets_djupstudie_material.pdf

som inte alltid är den högsta tillåtna, ökar t ex lastbilsförarens möjlighet att, även om hon/han inte är direkt vållande, avvärja de svåra konsekvenserna av en olycka.”

Vi ser ingen anledning till att detta förhållande ändrats, så det finns alltså starka skäl att se hastighetsöverträdelser för tunga fordon som en allvarlig förseelse. Å andra sidan så vet vi att det är osäkert hur stor potentialen är³ samtidigt som den tunga trafiken sällan är vållande till de olyckor de är inblandade i. Hastighetsefterlevnad är dessutom mycket viktigt för alla fordon. Om vi ser till konsekvenserna av en hastighetsöverträdelse är det inte säkert att det leder till en kollision utan ökar också risken för en singelolycka. Vid en singelolycka är risken att skadas större i ett lätt fordon än i ett tungt. Skillnaden är att den som begår hastighetsbrottet utsätter sig själv och eventuella medpassagerare för fara snarare än andra medtrafikanter. När det gäller kollisioner mellan bilar och oskyddade trafikanter så utsätts de oskyddade trafikanterna för stor fara oavsett om bilen är en personbil eller tung lastbil eller buss.

En risk med differentierade böter skulle också kunna vara att man ger en signal till förare av lätta fordon att det inte är lika allvarligt om de kör för fort. Redan idag har vi en större acceptans för hastighetsbrott i Sverige än i många andra länder och en differentiering riskerar att ytterligare förstärka detta⁴.

Det finns således argument både för och emot en differentiering av bötesbelopp vid hastighetsbrott och vi kan inte med stöd i forskningen peka ut vad som ger bäst effekt på trafiksäkerheten.

Om man beaktar frågan med utgångspunkt i Stockholmsdeklarationen och de nio rekommendationerna⁵ bör samhället verka för ett större ansvar från företagen vad gäller t.ex. hastighetsefterlevnad. Eftersom den tunga trafiken främst framförs av yrkesförare bör man se över företagets ansvar när det gäller uppföljning av trafikbrott och att chaufförernas arbetssituation främjar ett trafiksäkert beteende.

Kap 8.2 och 8.3: Vissa förseelser

Ovanstående resonemang handlar främst om hastighetsefterlevnad. När det gäller felaktigt placerade passagerare tycker vi det är bra att det tas med i ordningsbrottskatalogen. Här ställer vi oss dock frågande till differentieringen mellan lätta och tunga fordon. Vi kan inte se att det generellt skulle vara farligare att ha felaktigt placerade passagerare i ett tungt fordon än i ett lätt.

Angående hjälmkravet: VTI förstår problematiken med att det inte finns något korrekt författningsstöd för att kräva att hjälmen ska vara fastspänd på rätt sätt. Vi anser dock att nuvarande ändringsförslag som innebär att man enbart kräver att hjälm används ger signaler i fel riktning för trafiksäkerheten. Analys av djupstudiedata har visat att trots att hjälmanvändningen bland mopedister totalt sett är relativt hög, är hjälmanvändningen bland de omkomna mopedisterna endast cirka 50 procent. Under 2010–2020 omkom 61 mopeder, och nästan 50 procent av dessa saknade hjälm eller hade tappat

³Vägverket (2008) Djupstudieanalys av olyckor med tunga lastbilar – Effekter av åtgärder för en säker tung trafik. Vägverket Publikation: 2008:136

⁴ Vadeby, A., Forward, S., Sörensen, G. (2021) Svenska trafikanters inställning och beteende avseende trafiksäkerhet. Resultat från en internationell enkätundersökning. VTI rapport 1079. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping.

⁵ Trafikverket (2019) Saving Lives Beyond 2020: The Next Steps – Recommendations of the Academic Expert Group for the Third Ministerial Conference on Global Road Safety 2020. Trafikverket Publikation 2019:209. Trafikverket, Borlänge.

hjälmerna vid olyckstillfallet. I Inriktning för säker trafik med cykel och moped (Trafikverket 2018) lyfts ökad och korrekt hjälmanvändning som ett prioriterat insatsområde. Dessutom konstateras att de flesta som tappat hjälmen vid olyckan var under 18 år, och det bedöms att om alla mopedister använde hjälmen korrekt skulle i genomsnitt 2 liv per år kunna sparas (jämfört med utgångsläget 2012–2014). Man bör därför i stället sträva efter att ta fram ett nytt författningsstöd som stödjer att hjälmen t.ex. ska vara fastspänd såsom tillverkarna har avsett.

Beslut i detta ärende har tagits av generaldirektör Tomas Svensson. Föredragande inom enhet TST har varit Anna Vadeby Senior forskare, Åsa Forsman Senior forskare, Magnus Larsson Utredare, Astrid Linder Professor/Forskningschef och Louise Dahlgren Jurist inom GD-stab

Tomas Svensson
Generaldirektör
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI