

## Regeringens proposition

1984/85: 21

om ändring i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott, m. m.  
(trafiknykterhetsbrotten);

beslutad den 4 oktober 1984.

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag av regeringsprotokoll ovannämnda dag.

OLOF PALME

STEN WICKBOM

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås en ändrad utformning av bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott.

Trafiknykterhetsbrotten skall även i fortsättningen delas i två svårhetsgrader. Den ena benämns rattfylleri och den andra grovt rattfylleri. Den i praxis använda brottsbeteckningen rattnykterhet avskaffas. Motsvarande gärning kommer i fortsättningen att bedömas som rattfylleri.

Den nedre straffbarhetsgränsen sänks från nuvarande 0,5 till 0,4 promille.

Straffskalan för rattfylleri blir böter eller fängelse i högst sex månader. Meningen är att böter skall användas i större utsträckning än f.n. i fall som med hänsyn till den trafikfara som har förelegat och övriga omständigheter inte tillhör de allvarigare. Fängelse skall även i fortsättningen spela en betydande roll på området. För återfall i trafiknykterhetsbrott föreslås en ökad användning av fängelse i förhållande till nuvarande ordning.

Det nya brottet grovt rattfylleri tar sikte på fall där förarens alkoholhalt i blodet har uppgått till 1,5 promille eller mer och där brottet dessutom har medfört särskild fara för trafiksäkerheten. Grovt rattfylleri har enbart fängelse i straffskalan.

Vidare skall enligt förslaget ett fordon som har använts vid brott enligt trafikbrottslagstiftningen få förklaras förverkat, om det är uppenbart att detta behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet och förverkande inte är oskäligt.

I syfte att förbättra möjligheterna att utföra experimentella försök inom ramen för forskningen kring prestationsnedsättande effekter av droger av olika slag föreslås slutligen att regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer skall få möjlighet att ge dispens från trafiknykterhetsreglerna när fråga är om vetenskaplig eller därmed jämförlig undersökning.

Följdändringar föreslås i körkortslagen (1977: 477) och vissa andra författningar.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 april 1985.

## 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 4 § skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i lagen skall införas två nya paragrafer, 4 a och 7 §§, av nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

## 4 §

1 mom.<sup>1</sup> Den som vid förande av motordrivnet fordon eller spårvagn varit så påverkad av starka drycker, att det kan antagas, att han icke på betryggande sätt kunnat föra fordonet eller spårvagnen, dömes för rattfylleri till fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna är mildrande, till böter, dock lägst tjugofem dagsböter.

Till samma straff dömes föraren, om han av annat berusningsmedel var så påverkad som nyss sagts.

Den som fört motordrivnet fordon eller spårvagn efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 1,5 promille eller däröver, skall anses ha varit så påverkad av starka drycker under färden, som i första stycket sägs.

2 mom.<sup>2</sup> Är det ej styrkt, att förare av motordrivnet fordon eller spårvagn var så påverkad, som i 1 mom. första stycket sägs, men har han fört fordonet eller spårvagnen efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter

Den som för motordrivnet fordon eller spårvagn efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgår till minst 0,4 promille döms för rattfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.

För rattfylleri enligt första stycket döms också den som vid förande av motordrivnet fordon eller spårvagn är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han inte på betryggande sätt kan föra fordonet eller spårvagnen. Detsamma gäller om föraren på motsvarande sätt är påverkad av något annat medel.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1978: 92.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1978: 92.

## Nuvarande lydelse

färden uppgick till 0,5 men ej till 1,5 promille, dömes till böter, dock lägst tio dagsböter, eller fängelse i högst sex månader.

3 mom.<sup>3</sup> Vad som sägs i 1 mom. tredje stycket och 2 mom. gäller ej förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

## Föreslagen lydelse

Första stycket gäller inte förare av motordrivet fordon som är avsett att föras av gående.

Första och andra 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 mom.<sup>4</sup>

## 4 a §

Har i fall som avses i 4 § första stycket föraren haft en alkoholkoncentration i blodet som uppgått till minst 1,5 promille eller föreligger fall som avses i 4 § andra stycket och är brottet med hänsyn till omständigheterna i övrigt att anse som grovt, skall föraren dömas för grovt rattfylleri till fängelse i högst ett år.

Vid bedömande om brottet är grovt skall särskilt beaktas om gärningen har inneburit avsevärd fara för trafiksäkerheten.

## 7 §

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 april 1985.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1978: 92.

<sup>4</sup> Momentet föreslås upphävt i prop. 1983/84: 117.

## 2 Förslag till

### Lag om ändring i körkortslagen (1977:477)

Härigenom föreskrivs att 16 och 21–23 §§ körkortslagen (1977:477) skall ha nedan angivna lydelse.

#### *Nuvarande lydelse*

#### *Föreslagen lydelse*

#### 16 §<sup>1</sup>

Ett körkort skall återkallas

1. om körkortshavaren har brutit mot 1 § andra stycket *eller* 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,

2. om körkortshavaren har brutit mot 5 § samma lag och överträdelsen inte kan anses som ringa,

3. om körkortshavaren genom upprepade förseelser i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som gäller i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse för förare av motordrivet fordon eller spårvagn,

4. om körkortshavaren i annat fall har brutit mot en från trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig regel vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn och överträdelsen inte kan anses som ringa.

5. om körkortshavaren på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende ej bör ha körkort,

6. om det med hänsyn till brottslig gärning som körkortshavaren har gjort sig skyldig till kan antagas att han ej kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken eller om han på grund av sina personliga förhållanden i övrigt ej kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon.

7. om körkortshavarens förutsättningar för rätt att föra körkortspliktigt fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom, skada eller dylikt att han från trafiksäkerhetssynpunkt ej vidare bör ha körkort,

8. om körkortshavaren ej följer föreläggande att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov,

9. om körkortshavaren ej följer föreläggande att förnya körkort,

10. om körkortshavaren begär att körkortet skall återkallas.

#### 21 §<sup>2</sup>

Om det vid prövningen av en ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd finns hinder mot att meddela körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden eller om ett körkort eller ett körkortstillstånd återkallas med stöd av 16 § 1–6, skall en spärrtid på lägst en månad och högst tre år

Om det vid prövningen av en ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd finns hinder mot att meddela körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden eller om ett körkort eller ett körkortstillstånd återkallas med stöd av 16 § 1–6, skall en spärrtid på lägst en månad och högst tre år

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1980: 977. Paragrafen föreslås ändrad även i prop. 1983/84: 117.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1980: 977. Paragrafen föreslås ändrad även i prop. 1983/84: 117.

*Nuvarande lydelse*

bestämmas. Vid brott som avses i 1 § andra stycket eller 4 § 1 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år.

*Föreslagen lydelse*

bestämmas. Vid brott som avses i 1 § andra stycket, 4 § andra stycket eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år. Detsamma skall gälla vid brott som avses i 4 § första stycket nämnda lag, om körkortshavaren före färdens slut förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod uppgick till minst 1,5 promille.

22 §<sup>3</sup>

I stället för att körkortet återkallas skall körkortshavaren meddelas varning i sådana fall som avses i 16 § 2–6, om varningen av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Om körkortshavaren har brutit mot 4 § 2 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott men inte före färdens slut hade förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färdens uppgick till 0,8 promille, får varning meddelas honom i stället för återkallelse om omständigheterna är mildrande.

Om körkortshavaren har brutit mot 4 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott men inte före färdens slut hade förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färdens uppgick till 0,8 promille, får varning meddelas honom i stället för återkallelse om omständigheterna är mildrande.

23 §<sup>4</sup>

Om körkortshavaren vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har gjort sig skyldig till grov vårdslöshet eller visat uppenbar ligkiltighet för andra människors liv eller egendom eller förett tydliga tecken på påverkan av starka drycker eller annat ämne, eller om han till följd av sjukdom, skada eller dylikt saknar förutsättningar att föra körkortspliktigt fordon på ett trafiksäkert sätt, skall körkortet omhändetas.

Misstänks att körkortshavaren vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har brutit mot 4 § lagen (1951:649) om straff för

Om körkortshavaren vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har gjort sig skyldig till grov vårdslöshet eller visat uppenbar ligkiltighet för andra människors liv eller egendom eller förett tydliga tecken på påverkan av alkoholhaltiga drycker eller annat medel, eller om han till följd av sjukdom, skada eller dylikt saknar förutsättningar att föra körkortspliktigt fordon på ett trafiksäkert sätt, skall körkortet omhändetas.

Misstänks att körkortshavaren vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har brutit mot 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1980: 977. Paragrafen föreslås ändrad även i prop. 1983/84: 117.

<sup>4</sup> Senaste lydelse 1982: 305. Paragrafen föreslås ändrad även i prop. 1983/84: 117.

*Nuvarande lydelse*

vissa trafikbrott, och hade han före färdens slut förtärt *starka* drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod uppgick till minst 0,5 promille under eller efter färden, skall körkortet omhändertas sedan analysbeviset har erhållits. Är det fråga om ett brott mot 4 § 2 mom. nämnda lag, men uppgick alkoholkoncentrationen inte till 0,8 promille, skall körkortet inte omhändertas om omständigheterna vid brottet kan anses mildrande.

Bestämmelserna i andra stycket gäller även vid förande av ett motordrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana.

Denna lag träder i kraft den 1 april 1985. I fråga om brott som har begåtts före ikraftträdandet gäller dock 23 § i dess äldre lydelse. Äldre bestämmelser tillämpas också i övrigt, om någon efter ikraftträdandet dömts med tillämpning av 4 § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott i dess före den 1 april 1985 gällande lydelse.

**3 Förslag till****Lag om ändring i lagen (1976: 1090) om alkoholutandningsprov**

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1976: 1090) om alkoholutandningsprov skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse*

Alkoholutandningsprov får företagas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott. Detsamma gäller annat brott, varå fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

Denna lag träder i kraft den 1 april 1985.

*Föreslagen lydelse*

straff för vissa trafikbrott, och hade han före färdens slut förtärt *alkoholhaltiga* drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod uppgick till minst 0,4 promille under eller efter färden, skall körkortet omhändertas sedan analysbeviset har erhållits. Är det fråga om ett brott mot 4 § nämnda lag, men uppgick alkoholkoncentrationen inte till 0,8 promille, skall körkortet inte omhändertas om omständigheterna vid brottet kan anses mildrande.

*Föreslagen lydelse*1 §<sup>1</sup>

Alkoholutandningsprov får företagas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § *eller 4 a* § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott. Detsamma gäller annat brott, varå fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

<sup>1</sup> Paragrafen föreslås ändrad även i prop. 1983/84: 117.

#### 4 Förslag till Lag om ändring i trafikskadelagen (1975: 1410)

Härigen föreskrivs att 12 och 20 §§ trafikskadelagen (1975: 1410) skall ha nedan angivna lydelse.

##### *Nuvarande lydelse*

##### 12 §<sup>1</sup>

Trafikskadeersättning med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Ersättning till förare som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott kan även jämkas, om föraren därvid genom vårdslöshet har medverkat till skadan. Har personskada lett till döden, kan ersättning till efterlevande också jämkas, om den avlidne uppsåtligt har medverkat till dödsfallet.

##### *Föreslagen lydelse*

Trafikskadeersättning med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Ersättning till förare som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott kan även jämkas, om föraren därvid genom vårdslöshet har medverkat till skadan. Har personskada lett till döden, kan ersättning till efterlevande också jämkas, om den avlidne uppsåtligt har medverkat till dödsfallet.

Trafikskadeersättning med anledning av sakskada kan jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. I fall som avses i 10 § andra stycket skall sådan medverkan anses föreligga, om vållande i samband med förandet av det skadade fordonet eller det fordon varmed den skadade egendomen befordrades eller bristfällighet på fordonet har medverkat till skadan.

Jämkning enligt första eller andra stycket sker efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

##### 20 §<sup>2</sup>

Har skada för vilken trafikskadeersättning utgått vållats uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet, inträder försäkringsanstalten intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd av skadevållaren. Detsamma gäller, om skadan har vållats genom vårdslöshet av förare som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Har skada för vilken trafikskadeersättning utgått vållats uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet, inträder försäkringsanstalten intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd av skadevållaren. Detsamma gäller, om skadan har vållats genom vårdslöshet av förare som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

<sup>1</sup> Paragrafen föreslås ändrad även i prop. 1983/84: 117.

<sup>2</sup> Paragrafen föreslås ändrad även i prop. 1983/84: 117.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

Är ägare eller innehavare av järnväg eller spårväg enligt lag eller annan författning ansvarig för skada för vilken trafikskadeersättning har utgått, får försäkringsanstalten kräva ersättningen åter från den ansvarige i den omfattning som är skäligen med hänsyn till grunden för ersättningsansvaret på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Denna lag träder i kraft den 1 april 1985.

## 5 Förslag till

**Lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m.**

Häri genom föreskrivs att 1 § lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m. skall ha nedan angivna lydelse.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

1 §<sup>1</sup>

Alkoholhaltiga drycker eller andra berusningsmedel, vilka påträffas hos den som gör sig skyldig till gärning som avses i 21 kap. 13 eller 14 § brottsbalken och därvid är berusad, så att det framgår av hans åtbörder eller tal, skola vara förverkade, om ej särskilda skäl äro däremot.

Samma lag vare, om sådana drycker eller berusningsmedel påträffas hos den som brutit mot 4 § lagen om straff för vissa trafikbrott, 13 kap. 6 § luftfartslagen eller 325 § sjölagen eller hos någon som medföljt vid tillfället, såframt berusningsmedlen må antagas hava varit avsedda även för den som begått gärningen.

Medför någon i strid mot gällande bestämmelser spritdrycker, vin eller starköl vid offentlig tillställning, skola de ock vara förverkade som i första stycket sägs.

Alkoholhaltiga drycker eller andra berusningsmedel, som påträffas hos den som gör sig skyldig till gärning som avses i 21 kap. 13 eller 14 § brottsbalken och därvid är berusad så att det framgår av hans åtbörder eller tal, skall förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl däremot.

Detsamma gäller, om sådana drycker eller berusningsmedel påträffas hos den som brutit mot 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 13 kap. 6 § luftfartslagen (1957:297) eller 325 § sjölagen (1891:35 s. 1) eller hos någon som medföljt vid tillfället, om berusningsmedlen kan antas ha varit avsedda även för den som begått gärningen.

Medför någon i strid mot gällande bestämmelser spritdrycker, vin eller starköl vid offentlig tillställning, skall de också förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl däremot.

Denna lag träder i kraft den 1 april 1985.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1977:297.

## 6 Förslag till

## Lag om ändring i skadeståndslagen (1972: 207)

Härigenom föreskrivs att 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972: 207) skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*6 kap.  
1 §<sup>1</sup>

Skadestånd med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Skadestånd till förare av motordrivet fordon som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott kan även jämkas, om föraren därvid genom vårdslöshet har medverkat till skadan. Har personskada lett till döden, kan skadestånd till efterlevande också jämkas, om den avlidne uppsåtligen har medverkat till dödsfallet.

Skadestånd med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Skadestånd till förare av motordrivet fordon som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § eller 4 a § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott kan även jämkas, om föraren därvid genom vårdslöshet har medverkat till skadan. Har personskada lett till döden, kan skadestånd till efterlevande också jämkas, om den avlidne uppsåtligen har medverkat till dödsfallet.

Skadestånd med anledning av sakskada eller ren förmögenhetsskada kan jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan.

Jämkning av skadestånd enligt första eller andra stycket sker efter vad som är skäligt med hänsyn till graden av vållande på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Denna lag träder i kraft den 1 april 1985.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1975: 1357.

JUSTITIEDEPARTEMENTET

PROTOKOLL  
vid regeringssammanträde  
1984-08-30

**Närvarande:** statsministern Palme, ordförande, och statsråden I. Carlsson, Lundkvist, Feldt, Sigurdson, Gustafsson, Leijon, Hjelm-Wallén, Petersson, Andersson, Boström, Bodström, Göransson, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Thunborg, Wickbom

**Föredragande:** statsrådet Wickbom

**Lagrådsremiss om ändring i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott**

---

## 1 Inledning

Inom justitiedepartementet har i mars 1983 upprättats promemorian (Ds Ju 1983: 6) Trafiknykterhetsbrotten, Förslag till ändringar i lagstiftningen. Den innehåller bl. a. förslag till en ändrad utformning av straffbestämmelserna om rattfylleri och rattonykterhet. Promemorian har remissbehandlats. Till protokollet i detta ärende bör fogas dels promemorian som *bilaga 1*, dels en inom justitiedepartementet upprättad sammanställning över remissyttrandena som *bilaga 2*.

I promemorian har lämnats en översikt över bl. a. gällande svensk och utländsk rätt samt nuvarande förhållanden i övrigt vad gäller trafiknykterhetsbrotten. Vidare har redovisats tidigare uttalanden av riksdagen beträffande frågor om påföljd för rattfylleri samt vissa undersökningar och statistiska uppgifter på området. Till en del kommer jag in på dessa frågor i det följande, men i övrigt får jag hänvisa till promemorian. Detsamma gäller i fråga om de närmare överväganden som har redovisats där.

I detta sammanhang tar jag också upp en skrivelse den 4 mars 1983 från statens väg- och trafikinstitut där institutet har hemställt om lagstiftningsåtgärder med syfte att öka möjligheterna att utföra experimentella försök inom ramen för forskningen kring prestationsnedsättande effekter av droger av olika slag. Även skrivelsen har remissbehandlats. En inom justitiedepartementet upprättad sammanställning över remissyttrandena bör fogas till protokollet som *bilaga 3*.

## 2 Allmän motivering

### 2.1 Bakgrund

Lagstiftningen har utvecklats successivt

I vårt land har trafiknykterhetsfrågan länge stått i förgrunden när det har gällt arbetet på att förbättra trafiksäkerheten. Samtidigt som motorfordonstrafiken har genomgått en intensiv utveckling har allt starkare framhållits betydelsen av att fordonsförare avhåller sig från bruk av alkohol eller andra medel som kan nedsätta förarförmågan. Sverige får också sägas ha tillhört föregångsländerna på detta område genom att man här tidigare än i de flesta andra länder har insett vikten av att genom en sträng lagstiftning betona kravet på nykterhet i trafiken.

Trafiknykterhetslagstiftningen i vårt land har genomgått en betydande utveckling alltsedan de första straffbestämmelserna infördes på 1920-talet. Ansvarsområdet har successivt utvidgats, och kravet på nykterhet vid ratten har efter hand skärpts. Ett betydelsefullt led i utvecklingen var när frihetsstraff infördes som regelmässig påföljd för rattfylleri år 1934.

Straffbestämmelserna om trafiknykterhet fick i huvudsak sin nuvarande konstruktion när de s. k. promillebestämmelserna infördes år 1941. Dessa bestämmelser innebar en betydelsefull landvinning för kampen mot trafiknykterhetsbrott. Man behövde inte längre föra bevisning om att förarens körförmåga var nedsatt i det särskilda fallet, utan straffansvaret kunde direkt knytas till alkoholkoncentrationen i förarens blod.

Regleringen år 1941 innebar vidare att man delade in trafiknykterhetsbrottet i två svårhetsgrader. För det svårare brottet, som senare fick beteckningen rattfylleri, skulle den straffas som vid förande av bil, motorcykel eller traktortåg hade varit så påverkad av starka drycker, att det kunde antas att han inte på betryggande sätt hade kunna föra fordonet. Hade föraren under körningen en alkoholkoncentration i blodet av 1,5 promille eller däröver, skulle han anses ha varit så påverkad av starka drycker som nyss nämnts. Straffet för detta svårare brott var – och är fortfarande – fängelse i högst ett år eller vid mildrande omständigheter dagsböter, dock minst tjugofem.

Det lindrigare brottet, sedermera i allmänhet benämnt rattnykterhet, förelåg, om det inte var styrkt att föraren var så påverkad som förutsattes för rattfylleriansvar men alkoholkoncentrationen uppgick till 0,8 promille. Straffet för detta brott var dagsböter, lägst tio, eller fängelse i högst sex månader. Straffskalan är densamma i dag.

Genom lagstiftning år 1951 fördes bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott över till den nuvarande lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen, TBL). Där infördes samtidigt en särskild regel om s. k. drograttfylleri. Ansvar såsom för rattfylleri skulle, om påverkansrekvisitet var uppfyllt, ådömas även förare som var påverkade av andra berusningsmedel än alkohol.

Bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott har sedan år 1951 ändrats flera gånger. År 1957 sänktes den nedre promillegränsen vid rattnykterhet från 0,8 till 0,5 promille. I samband därmed tillkallades på riksdagens begäran en utredning för översyn av trafiknykterhetsregleringen. Denna utredning lade år 1963 fram sitt betänkande (SOU 1963: 72) med förslag till ändrad lagstiftning om trafiknykterhetsbrott. Betänkandet innehöll många uppslag som kunde tas till vara vid det fortsatta arbetet på en trafiknykterhetsreform, men förslaget som helhet ansågs inte kunna läggas till grund för omedelbara lagstiftningsåtgärder. Ytterligare utredning i ämnet bedömdes nödvändig.

Det fortsatta utredningsarbetet anförtroddes åt den år 1966 tillkallade trafiknykterhetsbrottskommittén som år 1970 lade fram betänkandet (SOU 1970: 61) Trafiknykterhetsbrott—Förslag 1970. Kommittéförslaget har i vissa delar lett till lagstiftning av stor praktisk betydelse när det gäller kampen mot trafiknykterhetsbrott.

Sålunda antog riksdagen år 1974 ett på grundval av kommitténs betänkande utarbetat förslag till lag om försöksverksamhet med rutinmässiga alkoholutandningsprov. Denna lag gav polisen befogenhet att i vissa situationer rutinmässigt ta alkoholutandningsprov på motorfordonsförare utan att det förelåg misstanke om trafiknykterhetsbrott redan före provtagningen.

Samtidigt ändrades — likaledes i överensstämmelse med förslag av kommittén — promillereglererna i trafikbrottslagen på det sättet att straffansvar inträder även när promillegränsen för rattfylleri eller rattnykterhet inte har uppnåtts under själva färden utan först efter dennas slut. Därmed har det s. k. tillbakaräkningsproblemet som tidigare ofta komplicerade utredningarna vid brott av denna typ praktiskt taget försvunnit.

De goda erfarenheterna av försöken med rutinmässiga alkoholutandningsprov har lett till att lagstiftningen härom numera har permanentats genom lagen (1976: 1090) om alkoholutandningsprov. Enligt denna lag får, på samma sätt som gällde under tiden för försöksverksamheten, prov för att utröna eventuell alkoholförtäring rutinmässigt tas på motorfordonsförare vid i förväg beordrad trafikkontroll, vid trafikolyckor och vid vissa angivna trafiköverträdelser.

I propositionen med förslag till den nu berörda lagen betonade föredragande statsrådet särskilt den från allmänpreventiv synpunkt primära betydelsen av att höja risken för upptäckt och lagföring vid trafiknykterhetsbrott. I anslutning härtill påpekades att erfarenheterna från försöksverksamheten med rutinmässiga utandningsprov gav stöd för uppfattningen att utandningsproven var ett effektivt hjälpmedel i kampen mot brottslighet av detta slag.

### Sanktionssystemet omdiskuterat

Alltsedan fängelse infördes som regelmässig påföljd för rattfylleri i mitten av 1930-talet har sanktionssystemet på området varit mycket omdiskuterat.

I samband med att riksdagen i 1957 års lagstiftningsärende begärde en översyn av trafiknykterhetslagstiftningen gjorde första lagutskottet (1 LU 1957: 16) vissa uttalanden i ämnet. Bl.a. framhölls att det i domstolspraxis otvivelaktigt hade utvecklats en alltför schablonmässig rättstillämpning. I sådana fall där föraren trots straffbar blodalkoholhalt inte hade uppvisat någon högre grad av påverkan och hade genomfört körningen utan att något anmärkningsvärt hade inträffat utmättes enligt utskottet ofta straff som inte stod i rimlig proportion till straffreaktionen för andra och mera kvalificerade gärningar. Utskottet uttalade också att vid rattfylleri som förstagångsförseelse böter och villkorlig dom borde kunna komma i fråga i större utsträckning än dittills. Riksdagen följde utskottets utlåtande.

Spörsmålet om påföljder för rattfylleri blev därmed en huvudfråga för både 1957 års och 1966 års trafiknykterhetsbrottskommittéer. Sistnämnda kommitté ansåg att det inte längre var nödvändigt att i samma utsträckning som tidigare schablonmässigt använda fängelse för att markera samhällets ogillande av trafiknykterhetsbrott. För rattfyllerister med alkoholproblem borde i stället enligt kommittén normalt användas skyddstillsyn med föreskrift om nykterhetsvårdande behandling, i vissa fall i förening med intagning i s. k. tillsynsanstalt. För rattfyllerister utan alkoholproblem skulle enligt kommitténs mening villkorlig dom jämte ett högt bötesstraff kunna användas i inte obetydlig utsträckning.

Vid remissbehandlingen av kommitténs betänkande uttalade det stora flertalet remissinstanser sig för att man borde gå ifrån den relativt schablonmässiga användningen av fängelsestraff vid rattfylleri och för ett mera nyanserat påföljdsval med ökad tillämpning av inte frihetsberövande påföljder. Opinionen var dock splittrad när det gällde i vilken omfattning och på vilket sätt en sådan nyansering borde ske.

Många hälsade i stort sett med tillfredsställelse de riktlinjer för påföljdsvalet som kommittén hade förordat. En del av de instanser som gärna såg en nyansering av påföljdsvalet menade dock att föreskrifter om nykterhetsvårdande behandling i samband med skyddstillsyn hade en alltför repressiv karaktär och därför var olämpliga från behandlingssynpunkt. Å andra sidan befarade inte så få remissinstanser att en tillämpning av de riktlinjer för påföljdsvalet som kommittén hade förordat kunde få en negativ effekt från allmänpreventiv synpunkt. De föreslog antingen en mera begränsad nyansering i påföljdsvalet eller att dåvarande stränga påföljdspraxis i stort sett skulle bibehållas. Många remissinstanser framhöll att det individualpreventivt inriktade påföljdsval som kommittén hade förordat kunde genomföras endast med avsevärt förstärkta resurser inom kriminalvårdens frivård och inom nykterhetsvården.

Trafiknykterhetsbrottskommitténs förslag ledde inte till lagstiftning i dessa delar. Det huvudsakliga skälet till det torde ha varit farhågor för att den föreslagna ändringen av påföljdspraxis skulle leda till att trafiknykterhetslagstiftningens allmänpreventiva effekter försvagades.

#### Utveckling i praxis

Under den tid som gått sedan trafiknykterhetsbrottskommittén tillkallades år 1966 har emellertid en betydelsefull utveckling ägt rum i praxis utan stöd av någon speciell lagändring. Under de senare åren har sålunda antalet domar till villkorlig dom eller skyddstillsyn eller annan vård i genomsnitt för hela riket utgjort ca 17–18 procent av antalet domar för rattfylleri där annan påföljd än böter har tillämpats. Som jag skall återkomma till föreligger det dock betydande lokala olikheter i praxis. Motsvarande siffra var under tiden närmast före brottsbalkens ikraftträdande år 1965 endast drygt 1 procent.

Trots denna utveckling är rattfylleri fortfarande det brott som leder till i särklass flest fängelsestraff. Det rör sig om 4 500–5 000 fängesedomar om året och rattfylleristerna utgör en dryg tredjedel av dem som nyintas i kriminalvårdsanstalterna.

När det gäller rattnykterhet har utvecklingen i praxis blivit den att fängelse tillämpas endast i rena undantagsfall. Det rör sig om mindre än 2 procent av antalet domar per år för detta brott. Även de som t. ex. återfallit i rattnykterhet efter förhållandevis kort tid med en blodalkoholhalt som närmar sig rattfyllerigränsen döms praktiskt taget alltid till böter.

#### Nya infallsvinklar

Riksdagen har så sent som i november 1980 (JuU 1980/81:1) ställt sig bakom nuvarande ordning i fråga om val av påföljd för rattfylleri och har även därefter gjort uttalanden av likartad innebörd. I 1980 års ärende uttalade dock justitieutskottet i sitt av riksdagen godkända betänkande med hänvisning till viss statistik angående tingsrätternas praxis att en ordning som "påtagligt innebär att lika fall inte behandlas lika i våra domstolar" från rättvisesympunkt inte kan godtas.

Frågan om påföljder för trafiknykterhetsbrott tas upp på nytt i den inledningsvis nämnda departementspromemorian. Enligt promemorian talar starka skäl för att denna problematik bör behandlas utifrån delvis andra infallsvinklar och i ett något mera generellt perspektiv än som har skett tidigare.

Jag skall senare närmare gå in på det förslag som läggs fram i promemorian. Här vill jag bara nämna att förslaget innebär både lindringar och skärpningar i förhållande till nuvarande ordning. Sålunda skapas enligt förslaget ett ökat utrymme för att använda böter som påföljd i de mera okomplicerade rattfyllerifallen, medan fängelse skall finnas kvar som på-

följd för fall där det föreligger försvårade omständigheter i en eller annan form, t. ex. återfall. Vid återfall i rattonycterhet förordas en straffskärpning på det sättet att fängelse i stället för böter skall tillämpas när alkoholhalten närmar sig gränsen mot rattfylleri.

I promemorian behandlas också frågan om den nuvarande gränsen vid 0,5 promille för rattonycterhet är för hög och alltså bör sänkas. Frågan – som även den har varit föremål för debatt under årens lopp – har fått förnyad aktualitet bl. a. genom olika forskningsresultat rörande inverkan på körförmågan av relativt små alkoholdoser. Motorförarnas helnycterhetsförbund (MHF) har gjort särskilda framställningar i detta ämne och frågan har även tagits upp i riksdagsmotioner.

Jag ämnar också i det följande gå in på frågan om att införa en möjlighet att förverka fordon vid rattfylleri och andra trafikbrott. Även det är något som tidigare har diskuterats i olika sammanhang och som nu aktualiserats på nytt i departementspromemorian.

## 2.2 Närmare om behovet av ändrade påföljdsregler

Två skäl för en översyn

I promemorian pekas framför allt på två skäl som gör det påkallat att nu se över frågan om påföljder för trafiknycterhetsbrott.

För det första framhålls att det under senare år har varit en uttalad målsättning i det kriminalpolitiska arbetet att minska antalet frihetsberövanden inom kriminalvården. Denna strävan som kommit till uttryck bl. a. i olika beslut av riksdagen (se t. ex. uttalanden i prop. 1980/81: 100 s. 28 och JuU 1982/83: 26 s. 35) skall enligt promemorian ses mot bakgrund av att det numera är allmänt erkänt att kriminalvård i anstalt har många negativa effekter. Anstaltsvistelserna medför generellt sett en dålig rehabilitering och återfallsfrekvensen är hög. De har vidare ofta en nedbrytande inverkan på personligheten. Det har också hävdats att de allmänpreventiva verkningarna av frihetsstraffen kan ifrågasättas i betydligt större utsträckning än man kanske tidigare har brukat anta.

Trots att det sålunda råder enighet om att frihetsberövandena inom kriminalvården bör nedbringas, har enligt vad som framhålls i promemorian antalet fängelsestraff ökat mycket kraftigt under de senaste åren. Medan antalet dömda som togs in i kriminalvårdsanstalt under åren 1976 och 1977 utgjorde 9 901 resp. 9 742, var motsvarande antal för åren 1978–1981 10 547, 10 822, 12 541 och 13 234. Även de genomsnittliga strafftiderna har ökat påtagligt.

Enligt promemorian förtjänar denna tendens, oavsett dess orsaker, stor uppmärksamhet i det fortsatta kriminalpolitiska arbetet. I promemorian betonas att lagstiftningsåtgärder bör sättas in för att minska användningen av fängelsestraff. Annars riskerar statsmakternas upprepade uttalanden om att en sådan utveckling bör eftersträvas att förlora i trovärdighet.

En metod att begränsa användningen av fängelsestraff är att ändra påföljdsreglerna för sådana brott där fängelse i dag döms ut i stor utsträckning. Att överväga en sådan åtgärd beträffande rattfylleri ligger enligt promemorian särskilt nära till hands från flera olika synpunkter. Brottet är som nämnts den enskilda gärning som föranleder i särklass flest domar på fängelse. Reformen på området har nyligen genomförts både i Danmark och Finland och för svensk del har frågan aktualiserats vid flera tillfällen sedan riksdagen år 1957 begärde en utredning i ämnet. Enligt promemorian har troligen även den omständigheten att rattfylleristerna är en förhållandevis avgränsad grupp bidragit till att tanken på en ändring har förts fram i olika sammanhang på senare tid. Förändringar i sanktionssystemet för dem kan därför genomföras utan att det leder till mera generella förskjutningar i kriminalpolitiken.

*Det andra principiella skälet* som talar för ändringar när det gäller påföljderna för rattfylleri är enligt promemorian att det nuvarande påföljdssystemet är tämligen komplicerat och att det har visat sig leda till en ojämn rättstillämpning.

I den delen påpekas i promemorian att den normala påföljden för rattfylleri utan mildrande omständigheter är fängelse. De principer som har antagits i praxis innebär att det framför allt är i ett typfall som man anser sig kunna döma till annan påföljd än fängelse. Det är när det föreligger ett klart vårdbehov i förening med påtaglig risk för att ett frihetsberövande skulle försvåra en påbörjad återanpassning.

I promemorian konstateras att dessa principer kan ställa domstolarna inför mycket svåra avgöranden i enskilda fall. Principerna är visserligen i linje med tankarna bakom brottsbalkens påföljdssystem och har sin motsvarighet på andra områden. Just när det gäller ett brott som rattfylleri kan emellertid principerna i praktisk tillämpning leda till resultat som för den enskilde framstår som orättvisa eller i varje fall inkonsekventa.

Detta hänger enligt promemorian i första hand samman med att rattfylleri är ett relativt vanligt brott samtidigt som de närmare omständigheterna i olika fall åtminstone ytligt sett ofta kan förefalla likartade. Den tidigare ostraffade och skötsamme som har dömts till fängelse för rattfylleri gör lätt jämförelser med andra som kanske trots tidigare belastning i form av brott och misskötsamhet i nykterhetshänseende har dömts till skyddstillsyn för samma brott med hänsyn till att vårdbehov har ansetts föreligga.

Till detta kommer enligt promemorian att avvägningen mellan allmän- och individualpreventiva faktorer kan vara så vansklig att det framstår som ofrånkomligt att olika domare ibland kommer till skilda resultat på ett faktiskt underlag som kan synas likartat. Detta kan i sin tur leda till att praxis kommer att variera mellan olika domstolar. I den delen hänvisas i promemorian till att riksdagen på grundval av visst statistiskt material uttalat farhågor för att tingsrätterna i sin rättstillämpning synes komma till resultat som inte är enhetliga över hela landet. Riksdagen begärde i detta

ärendet en närmare undersökning av domstolarnas handläggning av dessa frågor (JuU 1980/81: 1, rskr 30). Undersökningen anförtroddes åt utredningen (Ju 1980:05) om möjligheterna att använda utandningsprov som bevismedel vid trafiknykterhetsbrott. Utredningen har redovisat detta uppdrag till justitiedepartementet. Jag återkommer härtill i det följande.

Vid remissbehandlingen av promemorian har frågan om det finns behov av att nu se över regleringen av trafiknykterhetsbrotten med sikte på att minska användningen av fängelsestraff till övervägande del besvarats jakande. Ett betydande antal remissinstanser däribland riksåklagaren (RÅ), hovrätten över Skåne och Blekinge, kammarrätten i Jönköping, domstolsverket, rikspolisstyrelsen, kriminalvårdsstyrelsen, brottsförebyggande rådet (BRÅ) och trafiksäkerhetsverket har anslutit sig till de i promemorian anförda synpunkterna på behovet av en sådan översyn.

En del av dessa remissinstanser betonar emellertid att man inte bör undervärdera fängelsestraffets betydelse som brottsavhållande faktor när det gäller trafiknykterhetsbrotten. Exempelvis framhåller rikspolisstyrelsen att fängelsestraff för rattfylleri har fyllt en viktig funktion från allmänpreventiv synpunkt och att starka skäl måste föreligga för att motivera en ändring på den här punkten. Styrelsen anser vidare att konsekvenserna av promemorieförslaget är svåra att överblicka och att man därför möjligen bör överväga en mindre långtgående förändring av påföljdssystemet.

Flera andra av de remissinstanser som intar en positiv hållning till grundtanken i promemorieförslaget anför en liknande tveksamhet när det gäller just fängelsestraffets allmänpreventiva betydelse på det här området. Många av dessa anser emellertid att de i promemorian framförda skälen för en ändrad syn på påföljderna för trafiknykterhetsbrotten intresset av att minska användningen av fängelsestraff och betydelsen av att åstadkomma ett mer enhetligt sanktionssystem gör det motiverat att se över regleringen. Uttalanden i denna riktning görs av bl. a. RÅ.

Även om sålunda flertalet remissinstanser i princip delar den i promemorian framförda synen på behovet av en reform, har från några håll – bl. a. Stockholms och Sollentuna tingsrätter samt Motorförarnas Helykterhetsförbund (MHF) och Trafikförsäkringsföreningen framförts en motsatt uppfattning. Dessa remissinstanser anser att hänsynen till allmän laglydnad kräver att påföljden för rattfylleri även i fortsättningen normalt bestäms till fängelse och att de i promemorian anförda skälen för en ändring inte väger upp de tänkbara nackdelarna med den föreslagna lösningen.

#### Avvägning av olika intressen nödvändig

Själv vill jag till en början konstatera att den närmare utformningen av bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott är en svårbedömd fråga som under en följd av år har varit föremål för ingående diskussion i skilda sammanhang. Det är också uppenbart att flera olika intressen måste vägas

mot varandra, om man vill få till stånd en ordning som ter sig acceptabel.

Det grundläggande intresset är naturligtvis att värna om trafiksäkerheten. Den som framför ett motorfordon efter att ha förtärt alkohol utgör en stor fara i trafiken – inte bara för sig själv utan även för andra trafikanter. Hans förmåga att manövrera fordonet försämras, liksom hans reaktionsförmåga och allmänna omdöme. Detsamma gäller, om han är påverkad av något annat berusningsmedel än alkohol eller av mediciner som verkar nedsättande på hans förförmåga. Det är därför mycket angeläget att sådana handlingar motverkas. Men samtidigt får påföljdsordningen inte vara mer ingripande än vad som är oundgängligen nödvändigt, och man måste här som på andra områden tillgodose berättigade anspråk på proportionalitet och likformighet i tillämpningen. Detta är i själva verket av grundläggande betydelse när det gäller tilltron till och respekten för strafflagstiftningen och för domstolarnas verksamhet och därmed på sikt också för den allmänna laglydnaden.

Den trafiknykterhetsbrottslighet som kommer till polisens kännedom uppvisar år från år mycket stabila siffror. Samtidigt är säkerligen det s. k. mörkertalet – dvs. skillnaden mellan det faktiska antalet brott och antalet brott som upptäcks – mycket betydande på detta område. Alla tillgängliga undersökningar tyder emellertid på att det stora flertalet trafiknykterhetsbrott begås av ett speciellt klientel med ofta uttalade alkoholproblem. För den genomsnittlige föraren är onykterhet i trafiken i allmänhet helt främmande. Förklaringen torde vara att medvetenheten om de faror som är förenade med att sätta sig bakom ratten efter alkoholförtäring är djupt rotad hos allmänheten. Delvis kan detta, som har framhållits både i promemorian och under remissbehandlingen, hänga samman med att domstolarna under lång tid har markerat samhällets entydiga avståndstagande till sådana handlingar genom en sträng praxis vid påföljdsvalet för rattfylleri och med den körkortsåterkallelse som blir följden i händelse av upptäckt. Men det torde också bero på att insikterna om hur nedsatt förförmågan blir av alkoholförtäring till följd av information och trafiksäkerhetspropaganda numera är så utbredda att de flesta redan av det skälet avhåller sig från att köra motorfordon efter alkoholförtäring.

I promemorian uttalas med hänvisning härtill att den regelbundna användningen av fängelsestraff säkerligen har haft stor betydelse när det på sin tid gällde att – i strid mot en tämligen utbredd allmän inställning – inprägla vikten av nykterhet i trafiken. Eftersom emellertid trafiknykterheten numera sedan länge är förankrad hos allmänheten, skulle det enligt promemorian kunna hävdas att den i ett internationellt perspektiv mycket stränga påföljdspraxis som tillämpas hos oss inte längre har någon avgörande betydelse för allmänhetens inställning till trafiknykterhetsbrott.

Gen emot detta resonemang kan dock uppenbarligen riktas invändningar. Som MHF har framhållit måste kampen för trafiksäkerheten vara en fortgående process, inte minst med tanke på de nya förargenerationer som

successivt tillkommer. Trafiksäkerheten är också en så viktig fråga att det nu aktuella området inte lämpar sig för kriminalpolitiska experiment. Å andra sidan är det, som jag nyss nämnde, för många människor antagligen främst andra faktorer än hotet om fängelsestraff – däribland risken för trafikolycka och upptäckt samt för körkortsåterkallelse – som verkar avhållande.

Enligt min mening måste ytterligare en omständighet beaktas i detta sammanhang. Rättsskipningen bygger bl. a. på ett grundläggande krav på proportionalitet mellan gärning och påföljd. Däri ligger även ett anspråk på att samhällets reaktioner på olika brott skall stå i ett förhållande till varandra som uppfattas som rimligt. Nuvarande praxis i rattfyllerimål grundlades vid en tid då reaktionerna på andra vanliga brott, t. ex. förmögenhetsbrott, låg på en betydligt högre nivå än den nu gör. Detta visar sig framför allt genom att det i regel fordras att den dömda lagförts en eller flera gånger förut för att en domstol skall välja frihetsberövande påföljd för förmögenhetsbrott. Det torde således höra till ovanligheterna att den som för första gången döms för förmögenhetsbrott får fängelse. Dessutom har den genomsnittliga längden av de fängelsestraff som döms ut för förmögenhetsbrott minskat.

Vad gäller trafiknykterhetsbrotten har visserligen andelen domar till villkorlig dom och skyddstillsyn ökat. Benägenheten att döma ut mer än en månads fängelse för rattfylleri har också minskat. Det torde emellertid stå klart att utvecklingen i praxis inte har haft samma omfattning som för t. ex. förmögenhetsbrotten. Därtill kommer att frihetsstraffen för trafiknykterhetsbrott är så korta att villkorlig frigivning inte kan ske, medan reglerna om villkorlig frigivning har inneburit en ytterligare förkortning av de något längre frihetsstraffen.

Sammantaget innebär detta att det skett en betydande förskjutning i förhållandet mellan straffnivån för trafiknykterhetsbrotten och den som gäller för åtskillig annan brottslighet. Det kan enligt min mening sättas i fråga om den relativa förhöjning av straffnivån för trafiknykterhetsbrotten som sålunda har ägt rum är sakligt motiverad.

#### Angeläget att främja en enhetlig praxis

Med hänsyn till att det har lagts fram flera förslag och i olika sammanhang gjorts många olika uttalanden på det här området har det vidare otvivelaktigt sedan länge rått en allmän ovisshet om vad som egentligen kommer att hända med påföljderna för rattfylleri. Detta har sannolikt bidragit till den splittring av praxis som jag berört i det föregående. Det är angeläget att denna ovisshet undanröjs och att frågan får en lösning som kan ligga till grund för en ändamålsenlig och enhetlig rättsutveckling i framtiden. Enligt min mening finns det anledning att rätt utförligt diskutera denna fråga. En enhetlig rättstillämpning när det gäller domstolarnas val av påföljd i rattfyllerimål utgör på längre sikt en förutsättning för att lagstift-

ningen på området skall behålla sin förankring hos allmänheten och är därmed också en förutsättning för den allmänna laglydnaden.

Jag nämnde förut att praxis när det gäller påföljder för rattfylleri har genomgått en beaktansvärd utveckling under de senaste två decennierna. Införandet år 1965 av brottsbalken med dess individualpreventivt inriktade påföljdssystem torde ha bidragit till detta. I övrigt har emellertid utvecklingen i stort sett fortgått utan något speciellt lagstöd.

Jag vill emellertid särskilt peka på några lagändringar som har antagits under senare år och som är av betydelse i det här sammanhanget. Till dessa ändringar räknar jag till en början den år 1980 införda bestämmelsen i 6 § TBL om att domstolen vid bestämmande av påföljd för bl. a. trafiknykterhetsbrott får ta hänsyn till den körkortsåterkallelse som brottet föranleder. Bestämmelsen torde hittills ha haft endast begränsad betydelse när det gällt valet mellan fängelse och kriminalvård i frihet. Den har troligen haft större betydelse som stöd för att ådöma ett kortare fängelsestraff än vad som eljest skolat följa (se NJA 1982 s. 350). Den sänkning av minimitiden för fängelse till fjorton dagar som genomfördes år 1981 har också öppnat en möjlighet för domstolarna att i vissa fall göra avvikelser från den normala påföljden en månads fängelse för rattfylleri. I det lagstiftningsärendet uttalade dock riksdagen att kortare fängelsestraff än en månad i rattfyllerimål bara borde användas i klara undantagsfall (JuU 1980/81: 32).

Införandet av lagen (1981: 1243) om vård av missbrukare i vissa fall (LVM) har gett domstolarna möjlighet att överlämna den dömda till sådan vård som där avses. Förutsättningen för en sådan påföljdsbestämning är visserligen så till vida restriktiv att den dömda måste vara "i trängande behov" av vård. Den nya lagstiftningen har dock ett något större tillämpningsområde vid trafiknykterhetsbrott än vad som tidigare gällde i fråga om överlämnande till nykterhetsvård, låt vara att den tillämpas i mycket liten utsträckning.

Jag vill här vidare erinra om de ändringar som med verkan fr. o. m. den 1 juli 1983 har gjorts i brottsbalkens påföljdsregler och som bl. a. syftar till att minska användningen av fängelsestraff genom att göra kriminalvården i frihet mer effektiv. Påföljden skyddstillsyn har gjorts mer intensiv och fått ett stramare innehåll i flera avseenden. För den villkorliga domens del innebar ändringarna att den påföljden i betydligt större utsträckning skall användas för dem som lagförs för första gången.

Samtidigt ändrades också reglerna för bötesmaximum vid s. k. kombinationsdomar, dvs. domar där villkorlig dom eller skyddstillsyn förenas med böter. Ändringen innebär att upp till 180 mot tidigare högst 120 dagsböter kan ådömas i dessa fall. Enligt vad som anfördes i propositionen (prop. 1982/83: 85 s. 72) kunde denna möjlighet att döma ut ännu mera kännbara böter i någon mån bidra till att utvidga tillämpningsområdet för kriminalvård i frihet. Denna lagändring torde inte sakna betydelse i förevarande sammanhang, eftersom kombinationen med ett högt bötesstraff gör det

möjligt att använda villkorlig dom eller skyddstillsyn även vid brott med högt straffvärde.

De lagändringar som har redovisats nu har antagits efter det att riksdagen år 1980 uttalade farhågor för en bristande enhetlighet i tillämpningen när det gäller påföljd i rattfyllerimål. Frågan är emellertid om man kan räkna med att lagändringarna på sikt kommer att bidra till enhetligheten i rättstillämpningen när det gäller trafiknykterhetsbrott eller om tvärtom en ökad splittring kan befaras, om inga särskilda åtgärder vidtas.

Denna fråga bör ses mot bakgrund av den praxis som f.n. anses vara vägledande när det gäller val av påföljd för rattfylleri. Enligt vad högsta domstolen har uttalat i en serie rättsfall anses presumptionen om fängelsestraff för rattfylleri kunna brytas främst i det tyfallet att det finns ett uttalat behov av vård – för alkoholmissbruk eller liknande – och att det dessutom föreligger en påtaglig risk för att ett fängelsestraff skulle komma att försvåra en redan påbörjad anpassning. Annan påföljd än fängelse har också valts när den dömda haft dokumenterade svårigheter att klara av ett frihetsberövande, liksom vid något tillfälle med hänsyn till att brottet i det enskilda fallet har medfört endast ringa trafikfara.

Mot denna praxis som ligger helt i linje med den allmänna inriktningen av brottsbalkens påföljdssystem kan i och för sig knappast några erinringar riktas från principiell synpunkt. Som tidigare har konstaterats är det dock klart att den i det enskilda fallet kan ställa domstolarna inför mycket svåra avgöranden. Inom ramen för det flexibla påföljdssystem som brottsbalken erbjuder måste man visserligen räkna med att olika domstolar i viss utsträckning kan komma till skilda resultat på grundval av en tämligen likartad personutredning. Men situationen är särpräglad när det gäller just rattfylleribrottet. Det är tämligen vanligt förekommande och omständigheterna i mål med olika utgång kan många gånger förefalla ganska likartade. En bidragande orsak till det – utöver den tidigare berörda ovissheten om vad som skall ske med trafiknykterhetslagstiftningen – kan vara att domstolarna i åtskilliga enskilda fall funnit att det regelmässigt ådömda frihetsstraffet för rattfylleri har slagit för hårt. Det kan inte uteslutas att man på sina håll därför gjort stora ansträngningar för att finna stöd för att döma ut en annan följd också i fall då det sakliga underlaget inte har varit särskilt starkt. Det har också visat sig i praktiken att rättstillämpningen kan leda till resultat som för den enskilde framstår som orättvisa eller inkonsekventa. Detta kan medföra att förtroendet för lagstiftningen och domstolarna tar skada.

Tingsrätternas praxis i rattfyllerimål är nämligen långt ifrån enhetlig. Som jag redan har varit inne på uppmärksammades denna fråga av riksdagen i anledning av en motion till 1978/79 års riksmöte. I justitieutskottets betänkande (JuU 1980/81: 1) presenterades viss statistik över tingsrätternas val av påföljd för rattfylleri. Materialet grundades på mål om rattfylleri där omständigheterna inte hade bedömts som mildrande. Det visade rela-

tionen mellan antalet domar i vilka påföljden bestämts till å ena sidan skyddstillsyn eller villkorlig dom och å andra sidan fängelse. Materialet visade mycket stora lokala variationer. T.ex. hade man i ett län dömt till villkorlig dom eller skyddstillsyn i 2,8 procent av fallen medan motsvarande andel i ett annat län var 26,3 procent. Mellan domstolar i ett och samma län noterades också stora variationer från 50 procent, alltså varannan dom, till cirka 4,5 procent, alltså en dom till villkorlig dom eller skyddstillsyn på 22 fängelsedomar. Vid några tingsrätter hade under den tid som den här statistiken avser över huvud taget inte dömts till annat än fängelse för rattfylleri.

Även senare års statistik visar på mycket skiftande förhållanden. Bl.a. kan nämnas att en tingsrätt år 1982 dömde till villkorlig dom eller skyddstillsyn oftare än till fängelse (relationen 15:13), medan några tingsrätter under samma år över huvud taget inte tillämpade villkorlig dom eller skyddstillsyn för rattfylleri. Mellan dessa ytterligheter finns praktiskt taget alla variationer representerade.

Som jag tidigare nämnde begärde riksdagen en närmare undersökning av bl. a. tingsrätternas handläggning om frågor om påföljdsval i mål om rattfylleri. Regeringen uppdrog åt utredningen om alkoholutandningsprov som bevismedel för trafiknykterhetsbrott att genomföra den undersökningen.

Utredningen har låtit sin expert, t.f. professorn Hans Klette, kartlägga tingsrätternas påföljdsval i rattfyllerimål åren 1979–1982 och därefter på grundval av dennes rapport upprättat en promemoria vilken – liksom Klettes rapport – har getts in till justitiedepartementet. I sina slutanmärkningar konstaterar utredningen bl. a. att relationstalen mellan frivårdspåföljder och fängelsestraff varierar mellan skilda tingsrätter och att dessa variationer är mer framträdande under den tidigare än under den senare delen av fyraårsperioden 1979–1982, då en sammanpressning ägt rum kring riksmedeltalet. Under den senare delen av den granskade perioden finns det emellertid enligt utredningen också några tingsrätter som är extrema i den meningen att de har antingen utdömt fler frivårdspåföljder än fängelsestraff eller ej tillämpat några frivårdspåföljder alls.

Klette gör i sin rapport den slutkommentaren att problemet med likhet inför lagen beträffande påföljdsvalet vid rattfylleri synes vara ett allvarligt rättssäkerhets- och rättviseproblem. Ett sätt att komma till rätta med problemet kan enligt Klette vara att domstolarna i större utsträckning föranstaltar om personutredning i rattfyllerimål. Klette hävdar dock att en viktigare metod att förbättra likheten inför lagen vore att använda böter om påföljd för rattfylleri i fall utan viss konkret trafikfara.

Enligt min mening inger det allvarliga betänkligheter att tingsrätterna synes ha en så varierande praxis i rattfyllerimålen. Även om – som utredningen påpekar – talen från en del tingsrätter är så små att det är svårt att dra säkra slutsatser, kan statistiken tillspetsat uttryckt tolkas så att det i stor utsträckning beror på vilken tingsrätt som handlägger målet,

om fängelse eller kriminalvård i frihet skall följa på rattfylleri. Utredningen har f.ö. också konstaterat att det bland de tingsrätter som har en mycket hög andel frivårdspåföljder finns några som har handlagt så många mål att det skulle kunna påstås att deras rättstillämpning markant avviker från den normala fördelningen mellan olika påföljder. Att riksgenomsnittet när det gäller andelen frivårdsdomar numera har blivit ganska stabilt från år till år är enligt min mening inte heller något hållbart försvar för den bestående ordningen.

Mycket talar också för att fängelsestraffen fördelar sig socialt orättvist. Personer med goda sociala förhållanden kan t. ex. ha lättare att få fram de läkarintyg och andra handlingar som påverkar utgången av målet. Till en del kan detta också hänga samman med att offentlig försvarare förordnas i varierande utsträckning i mål av aktuellt slag. Jag vill här också erinra om den ändring av rättegångsbalken som trädde i kraft den 1 januari 1984 och som innebär mera preciserade regler när det gäller rätten att få offentlig försvarare, se bl. a. prop. 1983/84: 23 s. 16–17.

När man närmare skall bedöma i vad mån den nuvarande ordningen är ägnad att leda till en splittring i praxis och om den av detta skäl bör ändras finns det enligt min mening anledning att skilja mellan olika typer av fall. Vad först gäller de allvarligare rattfyllerifallen står det till en början klart att fängelse i fortsättningen liksom hittills bör vara normalpåföljden. Samtidigt måste domstolarna i dessa fall – liksom vid andra grova brott – ha möjlighet att bedöma påföljdsfrågan utifrån en helhetssyn på det föreliggande fallet, där gärningsmannens personliga förhållanden – däribland en eventuell påbörjad rehabilitering – rimligen också fortsättningsvis måste kunna tillmätas betydelse. De kriterier för påföljdsvalet som kan härledas ur framför allt högsta domstolens praxis framstår därvid som ändamålsenliga.

Problemen på området gäller som jag ser det främst de mindre komplicerade rattfyllerifallen. När det gäller sådana fall förhåller det sig sannolikt så att principen om att fängelsestraff som regel skall ådömas numera – inte minst bland domstolarna – saknar den förankring som den hade tidigare. Den alltmer utbredda insikten om fängelsestraffets skadlighet och bristande effektivitet liksom statsmakternas upprepade gånger tillkännagivna strävan att begränsa dess användning har säkerligen bidragit till detta. Resultatet blir i dessa mål en viss osäkerhet i tillämpningen som även tar sig uttryck i en skiftande praxis när det gäller att införskaffa personutredning och att bedöma sådan utredning.

#### Minskning av antalet fängelsestraff angelägen

Jag vill också tillägga att jag även för egen del – vid sidan av kravet på större enhetlighet i rättstillämpningen – fäster stor vikt vid den generella strävan att minska användningen av frihetsstraff som har satt sin prägel på senare års kriminalpolitiska arbete. Denna inriktning bör beaktas på hela

det straffrättsliga fältet och således även när det gäller trafiknykterhetsrotten. Till detta kommer – som jag tidigare påpekat – den relativa straffhöjning som har skett för trafiknykterhetsbrotten i förhållande till åtskillig annan vanlig brottslighet.

Om man i enlighet med promemorieförslaget ökar utrymmet för böter som påföljd för rattfylleri med sikte på de mindre allvarliga fallen, skulle detta otvivelaktigt vara ägnat att bidra till en ökad enhetlighet i rättstillämpningen. Samtidigt skulle man tillgodose det intresse av att minska användningen av fängelsestraff som jag var inne på nyss. Jag skall strax återkomma till denna fråga. Dessförinnan skall jag emellertid beröra spörsmålet om man i nuvarande läge bör införa en mera vårdinriktad påföljd för vissa rattfyllerifall.

Bör en nykterhetsvårdande påföljd införas?

I sitt tidigare nämnda betänkande från år 1970 föreslog 1966 års trafiknykterhetsbrottskommitté en ändrad praxis enligt vilken den normala påföljden för rattfylleri skulle bli skyddstillsyn, kombinerad med föreskrift om skyldighet för den dömda att underkasta sig nykterhetsvårdande behandling hos socialvården.

Som har framhållits i promemorian förhåller det sig också otvivelaktigt så att det bland rattfylleriklientelet finns ett mycket stort antal alkoholmissbrukare och alkoholproblematiser. Redan det förhållandet att någon har uppnått en så hög alkoholhalt som 1,5 promille utgör en stark indikation på att det rör sig om en person med alkoholproblem. Det är mot den bakgrunden naturligtvis av stor betydelse för möjligheten att minska trafiknykterhetsbrottslighetens omfattning att man på alla sätt söker komma till rätta med det – ofta dolda – alkoholmissbruk som det här är fråga om. Detta är en uppgift främst för socialtjänsten.

Förslaget från år 1970 synes av flera skäl – som närmare har utvecklats i promemorian – inte kunna aktualiseras nu. Däremot har frivårdskommittén i sitt slutbetänkande (SOU 1984: 32) Nya alternativ till frihetsstraff föreslagit att kontraktsvård skall införas som straffrättslig reaktion. Utredningen har särskilt diskuterat i vad mån en sådan påföljd skulle kunna användas vid rattfylleri och dragit slutsatsen att det bör finnas ett inte oväsentligt utrymme för det.

Betänkandet remissbehandlas f.n. Jag kan således få anledning att återkomma till denna fråga senare. De ändringar som föreslås i det följande är utformade på sådant sätt att man på den punkten bibehåller handlingsfriheten.

Sammanfattning av skälen för en ändring

Av vad jag förut har anfört framgår att det finns två huvudskäl som vart för sig talar för att en översyn av sanktionssystemet för rattfylleri nu bör företas.

För det första måste åtgärder vidtas för att komma till rätta med den brist på enhetlighet i rättstillämpningen som av allt att döma föreligger när det gäller underrätternas val av påföljd i mål om rattfylleri. För det andra skulle en översyn med sikte på att minska antalet fängelsestraff ligga i linje med det numera allmänt omfattade kriminalpolitiska målet att minska antalet frihetsberövanden inom kriminalvården. Detta intresse gör sig naturligtvis särskilt starkt gällande i ett läge då frihetsberövandena ökar. Det förtjänar i den delen att påpekas att den ökning av antalet fängelsestraff som berördes i promemorian har fortsatt även under senare år. Antalet dömda som togs in i kriminalvårdsanstalt var år 1982 13 835 och år 1983 15 177. Till detta kommer intresset av att uppnå en bättre proportionalitet i förhållande till påföljderna för andra brott.

Mycket viktigt är emellertid att en ändrad ordning på området inte uppfattas som en uppmjukning av samhällets inställning gentemot trafiknykterhetsbrott. Som jag strax återkommer till finns det också utrymme för skärpningar i en del hänseenden. Min avsikt är att det åtgärdsprogram som jag föreslår i det följande sammantaget skall innebära en effektivisering av kampen mot trafiknykterhetsbrottsligheten.

### 2.3 Vidgat utrymme för böter vid rattfylleri

#### Nuvarande regler

Straffskalan för rattfylleri omfattar f.n. som förut framgått fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna är mildrande, böter, dock lägst 25 dagsböter. För rattnykterhet föreskrivs böter, dock lägst tio dagsböter, eller fängelse i högst sex månader.

Mildrande omständigheter vid rattfylleri brukar huvudsakligen anses föreligga då brottet inte har medfört någon nämnvärd fara för trafiksäkerheten. I praxis tillämpas bestämmelsen i huvudsak vid rattfylleri med moped. När det gäller rattfylleri med bil anses i praxis omständigheterna mildrande bara i enstaka undantagsfall, i regel bara när föraren har påtagit sig en strängt begränsad trafikuppgift, t. ex. omparkering eller flyttning av en bil på tomtmark.

#### Promemorians förslag

I syfte att komma till rätta med de problem som jag berörde i föregående avsnitt föreslås i promemorian att förutsättningarna för att tillämpa bötesstraff vid rattfylleri vidgas. Böter är enligt vad som anförs en i många sammanhang lämplig påföljd som saknar de skadeeffekter som är förenade med frihetsberövande straff. En ordning som innebär att ett större utrymme än f.n. skapas för att tillämpa böter som påföljd för rattfylleri bör enligt promemorian på en gång minska antalet fängelsestraff och åstadkomma större enhetlighet i tillämpningen. Fängelse bör enligt förslaget huvudsakligen reserveras för grova fall av trafiknykterhetsbrott.

Enligt förslaget skulle trafiknykterhetslagstiftningen innehålla en brotts-  
typ för normalfallen med böter som straff i flertalet situationer (rattfylleri)  
samt en grövre brottsyp med fängelse som normalstraff (grovt rattfylleri).  
Till normalbrottet skulle hänföras de fall där föraren har haft en alkoholhalt  
i blodet som uppgått till 0,4 promille eller däröver. Den nuvarande termen  
rattnykterhet – som inte förekommer i lagstiftningen men som allmänt  
begagnas av domstolarna som beteckning på ett promillebrott där alkohol-  
halten understiger 1,5 promille – föreslås bli utmönstrad. Till den grövre  
typen skulle hänföras fall då föraren antingen har haft en alkoholkoncen-  
tration i blodet av minst 1,5 promille eller också på andra grunder kunde  
bedömas ha varit så påverkad att det kan antas att han inte på betryggande  
sätt kunnat föra fordonet. Härutöver skulle krävas att en av två särskilda  
förutsättningar var uppfyllda, nämligen antingen att brottet utgjort återfall i  
trafiknykterhetsbrott eller att föraren under körningen gjort sig skyldig till  
vårdslöshet i trafik. Straffskalan skulle enligt förslaget omfatta böter eller  
fängelse i högst sex månader för det ordinära rattfylleribrottet, men böter  
skulle bli den normala påföljden. För grovt rattfylleri skulle straffskalan  
enbart omfatta fängelse med ett maximum på ett år.

Förslaget har fått ett blandat mottagande vid remissbehandlingen. Fler-  
talet remissinstanser ställer sig, som jag tidigare har framhållit, bakom  
huvuddragen i promemorieförslaget och anser att man bör sträva efter en  
minskad användning av fängelse. En del av de instanser som anser att man  
bör genomföra en reform efter de huvudsakliga linjer som dras upp i  
promemorian kritiserar förslaget från bl. a. lagtekniska synpunkter. Andra  
anser att förslaget går alltför långt. Avstyrkande yttranden har emellertid  
lämnats även av andra instanser än dem som i princip motsätter sig  
förändringar på det aktuella området. Till stöd för de avstyrkande yttran-  
dena har i huvudsak åberopats att den föreslagna ordningen skulle medföra  
en risk för att lagstiftningens preventiva effekt går förlorad.

Själv ansluter jag mig i allt väsentligt till de tankegångar som ligger till  
grund för promemorians förslag. Klart är att förslaget skulle leda till att en  
inte obetydlig andel av de rattfyllerister som nu får fängelse skulle få böter  
i stället. Detta i förening med de preciserade rekvisiten för det nya brottet  
grovt rattfylleri – med enbart fängelse i straffskalan – skulle vidare  
sannolikt kunna bidra till att främja en enhetlig tillämpning.

Men även om jag alltså har sympati för huvuddragen i promemorians  
förslag inger den där valda lösningen en viss tveksamhet. Enligt min  
mening är förslaget alltför långtgående i flera hänseenden. Framför allt  
gäller att, om man på detta sätt skulle göra böter till den normala påföljden  
för rattfylleri, detta som jag ser det skulle innebära en alldeles för drastisk  
kursändring på ett område där fängelsestraffet har en mycket lång tradition  
bakom sig. Även om utvecklingen i Danmark och Finland – där liknande  
reformer har genomförts – kan tolkas så att en minskad användning av  
fängelse inte behöver leda till flera rattfylleribrott, kan det finnas skäl att

gå fram med något större försiktighet. Den föreslagna konstruktionen av det grova rattfylleribrottet avviker vidare uppenbarligen från vedertagen lagstiftningsteknik genom att återfall angetts som en särskild kvalifikationsgrund och genom att enligt förslaget bara vissa särskilda omständigheter får beaktas vid bedömningen.

Jag ser också en annan olägenhet i den relativt strikta uppspaltning på bötesbrott och fängelsebrott som promemorieförslaget leder till. En sådan ordning kan, som jag ser det, vara ägnad att minska domstolarnas benägenhet att tillämpa kriminalvård i frihet för denna typ av brott. Detta skulle enligt min mening vara olyckligt i belysning av att många av dem som åtalas för rattfylleri har ett latent behov av hjälpinsatser för mer eller mindre uttalade alkoholproblem. En reform på det här området bör mot den bakgrunden utformas på sådant sätt att den inte hämmar den pågående utvecklingen i riktning mot en ökad användning av individualpreventivt inriktade påföljder för trafiknykterhetsbrott.

#### Ny brottskonstruktion

Som jag ser det bör man ta till vara grundtankarna bakom promemorieförslaget men välja en något annorlunda utformning av reglerna. Den i promemorian föreslagna brottskonstruktionen bör dock i princip genomföras. Trafiknykterhetslagstiftningen bör i fortsättningen innehålla en brottsyp för normalfallen och en annan brottstyp för de grova fallen av trafiknykterhetsbrott. Straffskalan för den ordinära brottstypen bör omfatta böter eller fängelse i högst sex månader. För den grova brottstypen bör enbart fängelse ingå i straffskalan. Villkorlig dom eller skyddstillsyn bör kunna användas i enlighet med den förut berörda praxis som högsta domstolen har lagt fast. Jag hyser också sympati för att använda de brottsbeteckningar som föreslås i promemorian – rattfylleri och grovt rattfylleri – en ordning som f.ö i princip stämmer överens med den som gäller i Finland. Samtidigt bör termen rattonykterhet utmönstras. Den förekommer som nämnts inte i lagstiftningen men används allmänt som beteckning på promillebrott där alkoholhalten understiger 1,5 promille.

Till den ordinära formen av rattfylleribrott bör först och främst hänföras merparten av de brott som avses i 4 § 2 mom. TBL – alltså rattonykterhetsfallen. Dit bör emellertid också räknas åtskilliga fall som nu bedöms som rattfylleri enligt 4 § 1 mom. TBL. Jag tänker då på de förhållandevis okomplicerade rattfyllerifallen, främst s. k. promillekörning.

Straffskalan för den ordinära brottstypen bör alltså omfatta både böter och fängelse. Som jag skall utveckla närmare i specialmotiveringen bör böter kunna tillämpas för brott som hänförs hit utan krav på att det måste föreligga mildrande omständigheter i den mening detta uttryck anses ha f.n. Men i åtskilliga fall bör naturligtvis fängelse tillämpas även i de fall som det här gäller. Jag syftar då bl. a. på en del av de fall då föraren saknat körkort, när brottet utgör återfall inom en viss tid i trafiknykterhetsbrott

eller när det är fråga om särskilt hög promille och brottet vid en helhetsbedömning bör anses som särskilt allvarligt.

Det grova rattfylleribrottet – med enbart fängelse i straffskalan – bör i första hand ta sikte på fall där gärningen har medfört särskild fara för trafiksäkerheten. Jag tänker då på sådana fall där fordonet framförts på ett vårdslöst sätt eller där det har varit fråga om en särskilt ansvarsfull föraruppgift.

De ändringar i trafiknykterhetslagstiftningen som jag sålunda föreslår överensstämmer alltså i fråga om den principiella utformningen i stora delar med promemoriaförslaget men går inte lika långt som det. I åtskilliga av de fall där promemoriaförslaget skulle leda till böter för rattfylleri kommer nämligen de riktlinjer som jag förordar att leda till fortsatt användning av fängelse. Men kvar står att utrymmet utvidgas för att döma till böter för de mindre allvarliga fallen av rattfylleri. Vidare skapas det underlag för en mer enhetlig påföljdspraxis i mål av detta slag.

Jag övergår här efter till att behandla frågan om vilka promillegränser lagstiftningen bör innehålla vid en omkonstruktion av brottsbeskrivningarna.

## 2.4 Promillegränserna

### 2.4.1 Bakgrund

Bestämmelser om s.k. promillekörning infördes som förut har redovisats i den svenska trafiknykterhetslagstiftningen år 1941. Redan då drogs den övre gränsen vid 1,5 promille. Förare med en alkoholkoncentration i blodet som uppgick till eller översteg detta gränsvärde skulle dömas för det brott som senare fick beteckningen rattfylleri. Den nedre straffbarhetsgränsen gick vid 0,8 promille. Låg alkoholkoncentrationen i intervallet 0,8–1,49 promille, dömdes föraren för det mindre allvarliga brott som brukar kallas rattnykterhet. Genom en lagändring år 1957 sänktes nedre straffbarhetsgränsen till 0,5 promille.

### 2.4.2 Den nedre gränsen

Frågan var den nedre promillegränsen för straffbarhet lämpligen bör ligga har varit föremål för åtskillig diskussion under årens lopp. 1949 års trafiknykterhetsutredning – vars arbete låg till grund för 1957 års ändring – hade redovisat en rad experimentella undersökningar enligt vilka värdet 0,4 promille var den gräns vid vilken man kunde finna lika stor sannolikhet för att förarförmågan var nedsatt som för att den inte var det. Vid blodalkoholvärden på 0,5 promille kunde däremot enligt dessa undersökningar nedsättning av förarförmågan konstateras i det övervägande antalet fall. Därvid hade man dock inte beaktat det avdrag – då på 0,13, numera på 0,14 promille – som görs med hänsyn till de med analysförfarandet förenade felmöjligheterna.

1957 års trafiknykterhetskommitté tog i sitt betänkande (SOU 1963: 72) Nykterhet i trafik upp frågan om en sänkning av den nedre promillegränsen. Kommittén hänförde sig till vissa nyare medicinska undersökningar som enligt dess mening klart visade att gränsen vid 0,5 promille måste anses väl hög.

Kommitténs överväganden ledde inte till några lagstiftningsåtgärder. Dåvarande chefen för justitiedepartementet uttalade i direktiven till 1966 års trafiknykterhetsbrottskommitté bl. a. att en sänkning av den nedre promillegränsen till 0,4 skulle innebära att Sverige skulle inta en särställning bland de nordiska länderna. Bl. a. av hänsyn till intresset av att så småningom nå nordisk enhetlighet borde man i Sverige t. v. låta gränsen vid 0,5 promille ligga fast.

Trafiknykterhetsbrottskommittén hade mot den bakgrunden inte anledning att uppehålla sig vid frågan om en sänkning av promillegränsen. Frågan om förhållandevis små alkoholdosers effekt på förarförmågan har emellertid varit föremål för fortsatt uppmärksamhet och forskning både i vårt land och internationellt.

Frågan behandlas även i den nu aktuella promemorian och då med hänvisning till senare års undersökningar beträffande alkohol och trafikrisker (se promemorians avsnitt 4). Sålunda har i en svensk undersökning från år 1970 den kritiska nivån i risksituationer beräknats ligga mellan 0,2 och 0,4 promille, medan den i situationer som inte är lika krävande har uppskattats ligga vid 0,4–0,5 promille. Vidare redovisas en fältstudie beträffande effekterna av små alkoholdoser på förarprestationer i kritiska situationer som genomfördes år 1975 av statens väg- och trafikinstitut på uppdrag av trafiksäkerhetsverket. Vid undersökningen tilldelades ett antal försökspersoner föraruppgifter som bestod i olika manöverprov, varvid en signifikant skillnad mellan nyktert och alkoholpåverkat körbeteende kunde konstateras. Resultatet visade entydigt en försämrad körprestation när den genomsnittliga blodalkoholhalten var 0,42 promille.

I promemorian föreslås bl. a. med hänvisning till dessa undersökningar att den nedre straffbarhetsgränsen sänks till 0,4 promille.

Vid remissbehandlingen har förslaget fått ett blandat mottagande. Ungefär hälften av de remissinstanser som har yttrat sig i frågan har tillstyrkt förslaget, medan ungefär lika många har framfört en motsatt uppfattning.

De remissinstanser som har ställt sig bakom förslaget har i allmänhet godtagit att ändringen genomförs på grundval av de undersökningsresultat som redovisas i promemorian. Från några håll – bl. a. statens rättskemiska laboratorium – har emellertid framhållits att ytterligare forskning behövs på området. Några remissinstanser – däribland MHF – har uttalat sig för att man bör gå ännu längre och sänka gränsen till 0,3 promille. En del premissinstanser har särskilt betonat att reformen är så angelägen att intresset av nordisk rättslighet inte bör få lägga hinder i vägen.

Många remissinstanser ställer sig på den andra sidan avvisande till försla-

get. Som skäl har från många håll anförts att de åberopade undersökningarna erbjuder ett alltför knapphändigt underlag för en åtgärd av detta slag. Man bör därför vänta till dess att antingen utredningen om alkoholutandningsprov har avslutat sitt arbete eller väg- och trafikinstitutet har redovisat resultatet av de undersökningar som avses med den inledningsvis omnämnda skrivelsen (se vidare avsnitt 2.7). Från några håll – bl. a. Advokatsamfundet – åberopas också intresset av största möjliga nordiska rättslikhet på det här området.

En annan invändning – framförd av bl. a. hovrätten över Skåne och Blekinge, kammarrätten i Jönköping och rikspolisstyrelsen – tar sikte på att en sänkning av den nedre straffbarhetsgränsen kommer att leda till ett ökat tryck på de rättsvårdande myndigheterna och att inte minst polisen får ökat arbete med dessa frågor. Från polishåll befarar man också att antalet falskt positiva utandningsprov kommer att öka. Med falskt positiva utandningsprov avses sådana fall där den efterföljande blodanalysern fri-tar föraren från misstanke trots att utandningsprovet angivit att han har straffbar promille. Vidare befaras att man måste göra en del omprioriteringar och föra över utredningsresurser till trafikövervakningen från andra angelägna delar av polisverksamheten.

För egen del vill jag först framhålla att det från åtskilliga synpunkter skulle kunna synas som en fördel att i stället för att laborera med en nedre promillegräns införa ett generellt förbud mot att föra motorfordon under alkoholpåverkan. Denna tanke har emellertid väckts förut och därvid avvisats av en betydande remissopinion (se bl. a. SOU 1970: 61 s. 15 och 16), främst med hänvisning till rättssäkerhetsskäl och praktiska komplikationer. Det är därför svårt att se annat än att systemet med en nedre gräns måste behållas.

Med denna utgångspunkt bör naturligtvis den nedre straffbarhetsgränsen bestämmas efter vad som är motiverat med hänsyn till trafiksäkerhetens krav. Vid den bedömningen måste man också i viss utsträckning bortse från att toleransen mot alkohol är mycket individuell i den meningen att körförmågan för somliga förare inte blir nämnvärt nedsatt efter förtäring av mindre mängder alkohol medan för andra en sådan försämring inträder mycket snabbt. Den nedre promillegränsen bör emellertid fastställas med utgångspunkt från vad som gäller i fråga om alkoholens inverkan på genomsnittsförarens körförmåga.

De kunskaper som vi nu har på detta område – bl. a. genom de åberopade undersökningarna – talar otvivelaktigt för att det nuvarande gränsvärdet på 0,5 promille generellt sett ligger något för högt och att en sänkning därför är motiverad. Visserligen kan det naturligtvis sägas att ytterligare forskning på området skulle vara av värde. Att märka är vidare att det främst är experimentella undersökningar – av typen laboratorieundersökningar, simulatorförsök och fältstudier – som har åberopats till stöd för en sänkning och att några statistiska s. k. olycksriskundersökningar (jfr Ds Ju

1983:6 avsnitt 4.1) inte på senare tid har analyserats med denna utgångspunkt. Jag anser emellertid för egen del att det underlag som föreligger är tillräckligt för slutsatsen att en sänkning bör göras. Då har jag också vägt in i bedömningen att en sänkning är ägnad att ytterligare inskräpa det allvar varmed samhället ser på de risker som är förenade med alkoholpåverkan i trafiken och sålunda är ägnad att främja trafiksäkerheten på längre sikt.

Den omständigheten att man i de andra nordiska länderna liksom i övrigt i större delen av vår omvärld tillåter något högre alkoholkoncentrationer bör som jag ser det inte hindra att man från svensk sida på detta sätt markerar vilken vikt vi tillmäter trafiknykterhetsfrågan. Som har framhållits i promemorian måste man f.ö. konstatera att en fullständig nordisk rättslikhet på det här området ändå inte torde vara möjlig att uppnå inom överskådlig tid.

Givetvis kan man ha olika uppfattningar om var den nedre gränsen bör sättas. Själv anser jag att det skulle vara att gå för långt att som förordats från en del håll nu sänka gränsen ända ned till 0,3 promille. En sådan åtgärd har som jag ser det inte tillräckligt stöd i det material som föreligger (jfr Ds Ju 1983:6 avsnitt 4.1 och 6.5.1). Jag tillstyrker liksom ett betydande antal remissinstanser i stället promemorians förslag att gränsen sätts vid 0,4 promille, en lösning som föreslogs redan i betänkandet (SOU 1963:72) Nykterhet i trafik. Det är emellertid angeläget att den forskning som går ut på att undersöka effekterna på förarprestationer av små alkoholdoser fortsätter. Jag återkommer i det följande till detta. På grundval av framtida forskningsresultat kan det finnas anledning att ta upp frågan på nytt.

Med den brottskonstruktion som jag har förordat i det föregående kommer alltså rattfylleribrottet såvitt gäller promillekörning i fortsättningen att avse alla fall där alkoholkoncentrationen överstiger 0,4 promille.

Vid polisens arbete med rutinmässiga alkoholutandningsprov används f.n. i allmänhet en s. k. 0,5 0/00-ampull som markerar om blodalkoholhalten kan antas uppgå till eller överstiga 0,5 promille. Ett inte obetydligt antal av utandningsproven visar sig i praktiken vara falskt positiva, vilket alltså innebär att en efterföljande blod analys fritar föraren. Detta torde i regel bero på att det normalt förflyter viss tid efter gärningen till dess att blodprov kan tas liksom på den reducering som görs med hänvisning till de felmöjligheter som är förenade med analysförfarandet.

I avbidan på att det arbete som bedrivs av utredningen om alkoholutandningsprov leder till resultat synes de nuvarande 0,5 0/00-ampullerna lämpligen böra användas också försättningsvis, även om mitt förslag om sänkning av straffbarhetsgränsen till 0,4 promille godtas. Detta måste innebära att problemet med de falskt positiva proven minskar i omfattning, något som i sig får betecknas som en fördel (jfr JuU 1976/77: 15 s. 4–8).

Jag fäster också stor vikt vid att en sådan lösning innebär att man undgår att sänkningen i ett inledningsskede leder till alltför stark belastning på polisens trafikövervakningsresurser. Verksamheten med rutinmässiga al-

koholutandningsprov får nämligen bedömas vara av stor betydelse för upptäcktsrisken och därmed även för allmänpreventionen. Den bör därför i all möjlig utsträckning intensifieras. Av vikt är bl. a. att prov i större omfattning än f.n. tas i samband med trafikolyckor och allvarigare trafikförseelser.

#### 2.4.3 Den övre gränsen

Som förut har angetts har den övre promillegränsen, som f.n. i praktiken markerar skillnaden mellan ett lindrigare och ett svårare brott, alltsedan promillelagstiftningen infördes i Sverige år 1941 legat vid 1,5 promille.

Till stöd för en lösning som innebär att man avskaffar denna promillegräns kan enligt promemorian åberopas att varje gränsdragning mellan olika alkoholhalter på den här aktuella nivån framstår som konstlad från medicinsk och vetenskaplig synpunkt (jfr SOU 1970: 61 s. 138). För att en lägre gräns bör ligga vid 0,4 promille eller däromkring kan vetenskapligt stöd åberopas. När det gäller väsentligt högre alkoholhalter saknas dock naturliga gränser mellan olika promillehalters betydelse för förarförmågan. I promemorian åberopas därvid bl. a. att de olycksriskundersökningar som har företagits visar att en genomsnittlig olycksriskökning framträder i en progressivt stigande skala, där varje gränsdragning måste vara i viss mån godtycklig.

Det är således enligt promemorian svårt att komma ifrån att den övre promillegränsen kan framstå som irrationell. En gräns av detta slag kan vara lämplig för att markera den ungefärliga nivån på den alkoholhalt som bör förutsättas för att en strängare påföljd än böter skall ådömas. Men den lämpar sig knappast som en skarp skiljelinje mellan två olika brottstyper, av vilka den ena praktiskt taget alltid föranleder bötesstraff och den andra normalt ett strängare straff. Detta gäller enligt promemorian så mycket mera som det i praktiken kan vara beroende av rena tillfälligheter huruvida föraren när själva blodprovstagningen äger rum har en alkoholhalt som når upp till den aktuella gränsen eller inte.

Ytterligare ett särskilt skäl som talar för att gränsen med den funktion den har i dag bör slopas är enligt promemorian att gränsen av allt att döma skapar stora svårigheter vid en eventuell övergång till att använda utandningsprov som rättsliga bevismedel i stället för blodprov. Den tidigare nämnda utredningen om koholutandningsprov arbetar med denna fråga.

För att behålla gränsen talar – sägs det i promemorian – främst intresset av enhetlighet i tillämpningen. Den övre gränsen tjänar också som ett tydligt riktmärke för när man tillämpar å ena sidan böter, å andra sidan fängelse, villkorlig dom eller skyddstillsyn. Men den enhetlighet som uppnås på detta sätt kan enligt promemorian i viss utsträckning sägas utgöra en *chimär* med hänsyn dels till att det som nämnts kan vara beroende av slumpen huruvida den övre gränsen har uppnåtts eller ej, dels till att den knappast ensam på ett objektivt sätt ger uttryck för brottets svårhet.

I promemorian framhålls också att det skulle innebära en avgörande förändring av rattfylleribrottets nuvarande konstruktion, om den övre promillegränsen slopades. Övervägande skäl talar enligt promemorian därför för att 1,5-promillegränsen inte tas bort i denna etapp utan att den frågan aktualiseras först i samband med de övriga lagändringar som en eventuell övergång till utandningsprov som rättsligt bevismedel förutsätter. I promemorieförslaget har emellertid gränsen fått en mindre avgörande betydelse än den har i dag.

Vid remissbehandlingen har det helt övervägande antalet instanser godtagit uppfattningen att man åtminstone t.v. bör behålla 1,5-promillegränsen. Även jag anser mig i nuvarande läge böra inta den ståndpunkten. Jag är emellertid beredd att instämma i promemorians grundsyn att den övre promillegränsen i sin nuvarande funktion framstår som något irrationell.

Frågan huruvida ett rattfylleribrott framstår som så allvarligt att fängelse bör ådömas bör – som jag tidigare har framhållit – avgöras efter en mera samlad bedömning än f.n. Det är ofrånkomligt att alkoholkoncentrationen i blodet därvid utgör en betydelsefull omständighet. Den bör dock inte vara helt avgörande. Därtill bör som jag tidigare berörde trafikfaran och eventuell annan trafikbrottslighet som ingår i det brottsliga förfarandet vägas in i bedömningen. Till dessa frågor skall jag återkomma i specialmotiveringen.

Jag anser det därför vara ett steg i rätt riktning, om man vid en lösning som till sina huvudprinciper bygger på promemorieförslaget minskar den aktuella promillegränsens praktiska betydelse. Det kan ske genom en ordning som innebär dels att frågan om ett trafiknykterhetsbrott hör till den grövre brottstypen avgörs på grundval av en mer allsidig bedömning än f.n., dels att fängelse används som påföljd i större utsträckning än nu även när det gäller vissa allvarligare fall där promillen understiger den övre gränsen. Jag återkommer strax till detta.

## 2.5 Straffskärpning för trafiknykterhetsbrott i vissa fall m. m.

Av vad jag förut har angett framgår att straffet för rattnykterhet numera praktiskt taget alltid bestäms till böter. I ljuset av vad som nyss har redovisats rörande 1,5-promillegränsen kan den skarpa skiljelinje som f.n. iakttas mellan brott under och över den aktuella nivån förefalla i viss mån konstlad.

Enligt promemorian gäller dessutom att rättstillämpningen i fråga om påföljder för rattnykterhet i vissa hänseenden ter sig som alltför mild utifrån de anspråk som från allmänpreventiva utgångspunkter kan ställas på påföljdssystemet. I promemorian förordas därför en straffskärpning för vissa fall av rattnykterhet. De fall som då åsyftas är när brottet utgör återfall.

Liksom de remissinstanser som gått in på frågan är jag i princip beredd att tillstyrka detta förslag, i vart fall när det gäller fall då alkoholhalten vid

återfallet har närmat sig den övre promillegränsen. Jag återkommer till frågan i specialmotiveringen.

I detta sammanhang vill jag också än en gång understryka vikten av att man när det gäller valet mellan fängelse och kriminalvård i frihet för sådana trafiknykterhetsbrott där påföljden inte kan stanna vid böter strävar efter en strikt tillämpning av den praxis som utvecklas av högsta domstolen. Det är naturligtvis inte godtagbart om det lokalt uppkommer en praxis som påtagligt avviker från den som i allmänhet tillämpas.

## 2.6 Förverkande av fordonet vid rattfylleri och andra trafikbrott

F.n. gäller enligt 36 kap. 2 § BrB bl. a. att egendom som har använts som hjälpmedel vid brott enligt balken får förklaras förverkad, om det är påkallat till förebyggande av brott eller annars särskilda skäl föreligger. I stället för egendomen kan dess värde förklaras förverkat. Bestämmelsen är tillämplig endast vid brott enligt brottsbalken. Liknande regler har emellertid i stor omfattning införts i specialstraffrätten, dock inte i trafikbrottslagen som inte innehåller några bestämmelser om förverkande.

I 36 kap. 3 § BrB föreskrivs bl. a. att föremål som på grund av sin särskilda beskaffenhet och omständigheterna i övrigt kan befaras komma till brottslig användning får förklaras förverkat även i annat fall. Denna bestämmelse är i och för sig tillämplig även i fråga om brott mot specialstraffrätten. Med hänsyn till kravet på att föremålet skall ha "särskild beskaffenhet" är den dock endast i mycket speciella situationer tillämplig på fordon som har använts som hjälpmedel vid trafikbrott. En sådan situation kan vara att fordonet är behäftat med avsevärda brister som gör det farligt från trafiksäkerhetssynpunkt.

F.n. finns det alltså knappast möjlighet att förklara ett fordon som har använts vid trafiknykterhetsbrott förverkat.

Frågan om man genom särskilda regler bör skapa en sådan möjlighet har berörts i flera tidigare sammanhang. Tanken har därvid i allmänhet varit att en sådan sanktion skulle kunna få en stark allmänpreventiv effekt både genom de kännbara ekonomiska följderna och genom den pedagogiska och psykologiska betydelsen av att sanktionen är anknuten till det föremål som är en direkt förutsättning för brottet.

I betänkandet (SOU 1970: 61) TrafiknykterhetsbrottFörslag 1970 gjordes frågan till föremål för en ingående utredning (s. 275–314). Trafiknykterhetsbrottskommittén uttalade i betänkandet med hänvisning till denna utredning och efter samråd med företrädare för andra nordiska länder att den angivna vägen inte var framkomlig. Huvudskälet var enligt kommittén att fordonsförverkande skulle drabba alltför slumpmässigt och ojämnt. Även flera andra komplikationer som skulle uppstå redovisades. Vid remissbehandlingen av 1970 års betänkande instämde nästan samtliga instanser i kommitténs uppfattning.

Frågan har i olika sammanhang fått aktualitet även härefter. Bl.a. kan nämnas att en särskild kommitté inom Europarådet som arbetat med trafiklagstiftningsfrågor har pekat på möjligheten av att använda förverkande av bilar som en alternativ påföljd vid trafikbrott. Rikspolisstyrelsen har – med överlämnande av skrivelser från Svenska polisförbundet och Jurist- och samhällsvetareförbundet – år 1978 gjort framställning om en ny utredning av frågan. Det aktuella spörsmålet har också behandlats i riksdagen (se JuU 1980/81: 33).

I den nu aktuella departementspromemorian uttalas att det tidigare utredningsarbetet får anses ha gett vid handen att fordonsförverkande inte rimligen kan användas som en mera reguljär sanktion vid rattfylleri. Över huvud taget gäller enligt promemorian att avsevärda svårigheter möter, om man vill införa en förverkandesanktion med bestraffande syfte på detta område. I promemorian erinras om att en generell återhållsamhet när det gäller att använda förverkandestitutet i sådant syfte har anbefallts vid tillkomsten av brottsbalkens nuvarande förverkanderegler (prop. 1968: 79 s. 44, 58) och om att riksdagen har tagit avstånd från tanken att använda förverkande på sådant sätt när det gäller brottet olovlig körning (TU 1980/81: 1).

Samma betänkligheter möter emellertid enligt promemorian inte mot att införa en möjlighet till fordonsförverkande som enbart tar sikte på fall då det är påkallat för att förebygga brott. En sådan möjlighet skulle kunna fylla en funktion även vid andra trafikbrott än onykterhet i trafik, närmast då olovlig körning.

I promemorian konstateras att det praktiska utrymmet för att förverka fordon i brottsförebyggande syfte visserligen är synnerligen begränsat. Det är endast i helt speciella fall som återfallsrisken är till den grad påtaglig att förverkande i detta syfte ter sig rimligt. Sådana specialfall inträffar emellertid ibland enligt vad erfarenheten visar. Det kan då enligt promemorian inte sällan te sig närmast stötande att det inte finns någon möjlighet att förklara fordonet förverkat.

Vad som åsyftas i promemorian är exempelvis situationer då någon lagförs för ett stort antal upprepade trafiknykterhetsbrott under kort tid och det står alldeles klart att det skulle vara förenat med betydande trafikrisker att låta honom få behålla fordonet. Motsvarande gäller kanske i ännu högre grad beträffande brottet olovlig körning, eftersom det inte sällan är uppenbart att den tilltalade är bilägare och avser att fortsätta bruka bilen. Det finns enligt promemorian exempel från praxis på fall där lagföring har skett för flera tiotals fall av olovlig körning och den tilltalade öppet förklarat att han kört bil till domstolsförhandlingen och även avser att köra därifrån.

Med hänvisning till det anförda föreslås i promemorian att det i trafikbrottslagen införs en särskild regel som gör det möjligt att förklara ett fordon som har använts vid brott enligt lagen förverkat. Förutsättningen

för att detta skall få ske skall bl. a. vara att förverkande av särskilda skäl är påkallat för att förebygga brott.

Vid remissbehandlingen har det helt övervägande antalet remissinstanser tillstyrkt förslaget. Flera av instanserna har därvid särskilt framhållit att en förutsättning för att en regel om förverkande skall vara godtagbar är att den får en så restriktiv utformning som har avsetts i promemorian.

Själv kan jag liksom flertalet remissinstanser ansluta mig till departementspromemorians ståndpunkt. En förverkanderegul med sikte på sådana låt vara mycket speciella fall som avses i promemorian skulle otvivelaktigt vara av värde. I de fall som det här gäller skulle uppenbarligen en möjlighet till förverkande fylla ett omedelbart trafiksäkerhetsintresse. Den skulle samtidigt vara ägnad att öka respekten för gällande regler. Om en bestämmelse i ämnet blir så avfattad att det uttryckligen framgår att fordonsförverkande kan användas endast i direkt brottsförebyggande syfte, synes betänkligheter av det slag som har brukat anföras mot en mera generell möjlighet till förverkande inte kunna anföras.

Socialstyrelsen – som tillhör de remissinstanser vilka motsatt sig förslaget – har uttalat att man skulle nå samma effekt genom att belägga det ifrågavarande fordonet med körförbud. Jag kan emellertid inte hålla med om detta. I de specialfall då en tillämpning av bestämmelsen kan bli aktuell rör det sig i regel om fordon som får föras endast av körkortshavare. Om gärningsmannen över huvud taget innehade körkort vid brottstillfället, måste ju situationen när förverkandefrågan aktualiseras i praktiken vara den att körkortet är återkallat t.v. eller åtminstone omhändertaget i avbidan på beslut om återkallelse. Redan härigenom gäller ett förbud för gärningsmannen att framföra fordonet. Det är svårt att se att det förbudet skulle kunna förstärkas genom ett körförbud. Ett sådant kan knappast innebära ett mer effektivt hinder mot att gärningsmannen fortsätter att använda fordonet än en körkortsåterkallelse. Vad man skulle uppnå genom promemoriaförslaget är just att förhindra att fordonet används när det gäller sådana undantagssituationer då man har anledning att räkna med att gärningsmannen annars tämligen omgående skulle göra sig skyldig till nya trafikbrott alltså i första hand uppenbara fall av lagtrots. Av anförda skäl kan jag inte heller dela domstolsverkets uppfattning att en välavvägd straffsanktion skulle åstadkomma samma brottsförebyggande effekt som förslaget i denna del.

Mina överväganden har sålunda lett mig till den slutsatsen att promemorians förslag i princip bör godtas. Till den närmare utformningen av en regel i ämnet återkommer jag i specialmotiveringen.

## 2.7 Undantag från trafiknykterhetsregleringen vid vissa vetenskapliga undersökningar m. m.

Som jag angav inledningsvis har statens väg- och trafikinstitut gjort en framställning om att det i vissa speciella fall skall vara möjligt att låta bli att tillämpa trafikbrottslagens regler om trafiknykterhetsbrott.

Institutet framhåller att kunskap om i vilken grad olika faktorer påverkar trafikantens beteende och prestationsförmåga i trafiken av flera skäl är nödvändig. Vad beträffar alkoholens inverkan hänvisar institutet till de förut berörda undersökningar enligt vilka prestationsnedsättande effekter på bilkörningsförmågan uppstår även vid blodalkoholkoncentrationer under 0,5 promille. Ett område inom vilket kunskapen är mycket begränsad är enligt institutet hur körförmågan påverkas av olika typer av droger. Det är inte minst angeläget att öka vetandet om effekterna av kombinationer av olika droger och kombinationen av alkohol och droger. Inom detta område saknas dessutom, i motsats till vad som gäller beträffande alkohol, regler om vilka preparat som får användas och regler beträffande maximala koncentrationer i samband med bilkörning. Den märkning av trafikfarliga läkemedel som införts betecknar institutet för sin del som otillräcklig, eftersom just kombinationseffekterna är så ofullständigt kända. Även effekterna på prestationsförmågan i trafiken av faktorer som sjukdom och uttröttning är alltför litet kända.

I institutets framställning pekas på bestämmelsen i 19 § vägtrafikkungörelsen (1972: 603). Enligt denna får fordon inte föras av den som på grund av sjukdom, uttröttning eller påverkan av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen eller av annat skäl inte kan föra fordonet på betryggande sätt. Eftersom denna regel är undantagslös, omöjliggörs enligt institutet viss forskning inom områden som är av yttersta vikt för trafiksäkerheten. Om experimentella undersökningar kan påvisa en försämrad prestationsförmåga hos en motorfordonsförare beroende av påverkan av alkohol eller annat medel, gäller ju dessutom att föraren har gjort sig skyldig till brott enligt 4 § TBL.

Enligt vad institutet vidare framhåller finns visserligen f.n. möjlighet att med exempelvis laborietest undersöka eventuella effekter av här aktuellt slag. Att översätta resultat från laborietest till verklig trafik har dock visat sig vara mycket svårt. I flera undersökningar har man sålunda funnit endast svaga samband mellan laborietesten och realistiska trafikförhållanden. Till detta kommer att propagandavärdet av trafikinformationsarbetet med säkerhet är större, om resultaten härrör från trafiksituationer. Institutet upplyser om att man f.n. bedriver utvecklingsarbete på en körsimulator men framhåller i anslutning därtill att simulatorövningar kräver kalibrering genom jämförelse med realistiska prov. Prestationseffekterna måste därför prövas i trafiksituationer. Sådana prövningar behöver dock

inte ske i allmän trafik. De kan enligt institutet ofta med fördel genomföras på avlysta och avspärrade vägar.

Med hänvisning bl. a. till nu angivna förhållanden hemställer institutet att sådana bestämmelser införs att, utan hinder av 19 § VTK och 4 § TBL, experimentella försök inom ramen för forskningen kring prestationsnedsättande effekter av droger av olika slag kan göras.

Vid remissbehandlingen har RÅ redovisat en viss tveksamhet till framställningen. I övrigt har den dock tillstyrkts av samtliga remissinstanser. Flera instanser framhåller emellertid att försök av aktuellt slag inte bör få göras i allmän trafik och att tillstånd till försöken bör förenas med erforderliga säkerhetsföreskrifter.

Själv finner jag liksom de flesta remissinstanserna att det uppenbarligen har ett stort värde att experimentella undersökningar görs på det aktuella området. Då tänker jag liksom väg- och trafikinstitutet inte minst på intresset av att få en bättre belysning än f.n. av hur olika sorters droger påverkar körförmågan.

Institutets bedömning att 4 § TBL förhindrar undersökningar av olika slag är otvivelaktigt riktig. Bestämmelserna i den paragrafen har generell giltighet och gäller även exempelvis avspärrade områden. De svenska undersökningar som har utförts på området har därför fått förläggas till annat nordiskt land vilket naturligtvis framstår som en onödig omgång.

Jag föreslår mot denna bakgrund att det i 4 § TBL tas in en särskild bestämmelse om att paragrafens straffbestämmelser inte gäller när fråga är om en körning som ingår som ett led i en vetenskaplig eller därmed jämförlig undersökning till vilken regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer har lämnat tillstånd. Om riksdagen godtar förslaget, är det min avsikt att senare för regeringen anmäla frågan om ett bemyndigande för trafiksäkerhetsverket att efter samråd med rikspolisstyrelsen pröva frågor om tillstånd till undersökningar av aktuellt slag och att förena ett tillstånd med de villkor som behövs från säkerhetssynpunkt. Som regel synes nämligen böra gälla att experiment av den art som åsyftas nu bara skall få bedrivas inom avlyst eller avspärrat område. I vart fall bör som jag ser det experimenten inte få förekomma i allmän trafik. I samband med att denna fråga anmäls för regeringen torde också spørsmålet om dispens i aktuellt hänseende från vägtrafikkungörelsen få tas upp.

### 3 Upprättade lagförslag

I enlighet med vad jag nu har anfört har inom justitiedepartementet upprättats ett förslag till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Förslaget bör fogas till regeringsprotokollet som *bilaga 4*.

Härutöver bör följdändringar göras i körkortslagen (1977:477) och flera

andra lagar. Dessa ändringar är inte av den arten att lagrådet behöver höras över dem. Min avsikt är att ta upp följdändringarna i samband med att jag efter lagrådsbehandlingen anmäler frågan om proposition till riksdagen.

#### 4 Specialmotivering

Förslaget innebär att trafiknykterhetsbrotten även i fortsättningen delas in i två svårhetsgrader. Den ena brottstypen föreslås bli benämnd rattfylleri och den andra grovt rattfylleri. Det särskilda brott som f.n. brukar betecknas som rattonykterhet avskaffas. Motsvarande gärning kommer i fortsättningen att bedömas som rattfylleri.

Enligt förslaget kommer 4 § TBL att innehålla regler om rattfylleri. I den nya 4 a § meddelas bestämmelser om grovt rattfylleri.

Möjligheten att för vetenskapliga ändamål göra undantag från bestämmelserna om rattfylleri regleras i 4 §. Den nya förverkanderegeln tas in i en ny 7 § i förslaget.

#### 4 §

Den nuvarande uppdelningen i fyra moment föreslås avskaffad och ersatt med fyra nya stycken. Det första innehåller regler om promillekörning och det andra anger vad som skall gälla i fråga om s.k. kliniskt rattfylleri. I tredje stycket har tagits upp regler som motsvarar det nuvarande 3 mom. Därtill kommer ett nytt fjärde stycke enligt vilket dispens från straffbestämmelserna kan meddelas i vissa fall.

##### Första stycket

Första stycket innehåller den nya huvudregeln om ansvar för rattfylleri. Den är konstruerad som en promilleregeln och innebär att ansvar för rattfylleri inträder då alkoholkoncentrationen i förarens blod uppgår till 0,4 promille eller däröver. Någon särskild bestämmelse som tar sikte enbart på alkoholhalter i intervallet 0,4–1,49 promille tas alltså inte upp i förslaget.

Att i enlighet härmed promilleregeln till skillnad från f.n. har tagits upp som huvudregel skall ses mot bakgrund av att den i praktiken har den helt dominerande betydelsen. Motsvarande lösning har också valts i de andra nordiska länderna. Departementsförslaget överensstämmer på denna punkt med promemoriaförslaget som i den delen allmänt har godtagits vid remissbehandlingen.

Av språkliga skäl har det i paragrafen i dess nuvarande lydelse förekommande uttrycket "starka drycker" ersatts med "alkoholhaltiga drycker". Detta är inte avsett att innebära någon saklig ändring.

Promilleregeln avser bara alkoholberusning. Frågan om ansvar för den som framför fordon under påverkan av andra medel skall bedömas efter

andra stycket. Där föreskrivs ansvar för den som vid framförande av motorfordon är så påverkad av alkoholdrycker eller andra medel att det kan antas att han inte på betryggande sätt kan föra fordonet. Den sistnämnda ansvarsregeln är avsedd att vid alkoholpåverkan vara subsidiär i förhållande till promilleregeln i första stycket i den meningen att bevisning om påverkansgraden inte skall behöva föras, om promillerekvisitet är uppfyllt.

Även straffskalan har ändrats. Den nuvarande regeln om att straffet för rattfylleri är fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna är mildrande, böter, dock lägst 25 dagsböter, har tagits bort. I stället blir straffskalan för rattfylleri enligt förslaget böter – utan särskilt minimum – eller fängelse i högst sex månader.

Det ankommer naturligtvis på domstolarna att bedöma varje särskilt fall utifrån de föreliggande omständigheterna och att därvid tillämpa den nya lagstiftningen i enlighet med vedertagna lagtolkningsprinciper. Intresset av enhetlig tillämpning motiverar emellertid att jag här gör en förhållandevis utförlig redovisning av de intentioner som ligger till grund för förslaget och att jag även ger min syn på vissa tillämpningsfrågor av intresse i sammanhanget.

Ändringen innebär bl. a. att förutsättningen för att döma till böter för rattfylleri inte längre blir att omständigheterna har varit mildrande. Böter skall kunna användas även i andra situationer. Tanken är att böter skall kunna användas i fall som med hänsyn till den trafikfara som har förelegat och övriga omständigheter framstår som mindre allvarliga. Som framgår av den allmänna motiveringen kommer emellertid fängelse alljämt att spela en betydande roll på området.

Jag skall i det följande i anslutning till några typfall redovisa min uppfattning rörande frågan i vad mån böter bör kunna tillämpas som påföljd vid rattfylleribrott. Jag följer därvid i huvudsak den genomgång som har gjorts i promemorian, låt vara med en delvis annorlunda lagteknisk utgångspunkt.

*Återfall.* Enligt promemorian utgör inte minst vid brottslighet av den här aktuella typen återfall otvivelaktigt en omständighet som är ägnad att höja brottets straffvärde. I promemorian uttalas att detta är en socialpsykologisk realitet som det inte går att bortse från när sanktionssystemet utformas.

Uttrycker man saken i de termer som brukar användas när straffssystemet motiveras, kan enligt promemorian en straffskärpning vid återfall i trafiknykterhetsbrott motiveras utifrån individualpreventiva hänsynstagen; att föraren har gjort sig skyldig till sådant brott på nytt visar att den tidigare reaktionen inte var tillräcklig för att avhålla honom från fortsatta brott. I promemorian hävdas att man också kan anföra allmänpreventiva skäl som motiv – de förare som en gång har lagförts för trafiknykterhetsbrott bör känna till att ett hårdare straff hotar dem i händelse av

återfall. Slutligen redovisas i promemorian att man i moderna kriminologiska framställningar vid diskussion av hithörande frågor ofta har hänvisat till rättfärdighets- och proportionalitetsidéer. Resonemanget går då ut på att lagöverträdarens skuld blir större i och med återfallet. Dessa tankegångar torde – sägs det i promemorian – av flera skäl inte generellt låta sig lägga till grund för det straffrättsliga påföljdssystemet. Men just vid brott av den typ som representeras av rattfylleri överensstämmer de utan tvivel med ett naturligt betraktelsesätt.

Även omständigheter av helt annat slag talar enligt promemorian för att återfall bör leda till strängare påföljd än enbart böter. Just i de fall då föraren tidigare har dömts för trafiknykterhetsbrott kan det finnas särskild anledning att genom personundersökning och annan utredning söka få klarlagt om denne har uttalade alkoholproblem och om förhållandena i övrigt är sådana att en individualpreventivt motiverad påföljd bör tillämpas, något som naturligtvis liksom f.n. bör förutsätta att omständigheterna är speciella.

Promemorians förslag, som lagtekniskt sett innebär att återfall skulle vara en särskild i lagen nämnd kvalifikationsgrund för grovt brott, har mötts av tveksamhet från en del håll vid remissbehandlingen. Exempelvis anser sig hovrätten över Skåne och Blekinge inte kunna godta tanken att ett återfall skall höja brottets straffvärde. Hovrätten hänvisar bl. a. till att man vid annan brottslighet har avskaffat återfallet som grund för straffhöjning. Från flera håll pekar man också på att det kan bero av tillfälligheter om föraren tidigare har åkt fast för rattfylleri och även hunnit lagföras för brottet.

Jag har en viss förståelse för de invändningar som har gjorts mot promemorians resonemang. Inte desto mindre har jag svårt att komma ifrån att det i sak måste anses vila på en riktig princip. Jag kan godta hovrättens invändning så långt att jag anser att det skulle vara mindre lämpligt att i lagen uttryckligen ange återfall som en särskild kvalifikationsgrund för grovt brott. När det däremot är fråga om att inom den straffskala som lagen anger välja påföljd, torde det vara helt i linje med vad som gäller på andra områden att beakta om föraren tidigare har dömts för trafiknykterhetsbrott.

Jag kan således inte se annat än att, när ett rattfylleribrott utgör återfall i trafiknykterhetsbrottslighet inom en inte alltför lång tid, detta rimligen bör påverka valet av påföljd i skärpande riktning. Att det, som påpekats vid remissbehandlingen, kan bero av tillfälligheter om föraren tidigare har blivit lagförd är knappast någon bärande invändning mot en sådan praxis. Det är främst det förhållandet att återfall sker trots en tidigare lagföring som enligt min mening gör att man måste se särskilt strängt på brottet.

I linje med vad som har förordats i promemorian anser jag mot denna bakgrund att det innebär en rimlig utgångspunkt för bedömningen att böter inte annat än i undantagsfall tillämpas som påföljd för rattfylleri, om den

tilltalade haft en betydande alkoholhalt i blodet – i praktiken torde det få röra sig om mer än en promille – och vid tiden för brottet mindre än tre år har förflutit sedan föraren tidigare dömts för trafiknykterhetsbrott. Till skillnad från några remissinstanser anser jag inte att man härmed kan jämställa det fallet att två rattfylleribrott föreligger till bedömning i samma mål. För att återfallet skall påverka valet av påföljd på det sätt som här berörts bör det som jag nyss sade i princip krävas att gärningsmannen genom en lagakraftvunnen dom eller ett godkänt strafföreläggande har fällts till ansvar för det tidigare brottet och att det alltså står klart att han inte har låtit sig rätta av den påföljd som han förut har fått.

Till de undantagsfall då böter bör kunna tillämpas även i här avsedda fall hör situationer där omständigheterna enligt nuvarande praxis brukar bedömas som mildrande. Rattfylleri på moped är ett exempel på det, att föraren påtagit sig en mycket begränsad uppgift ett annat.

Slutligen vill jag understryka vad som sägs i promemorian om att en individualpreventivt inriktad påföljd givetvis kan vara motiverad i många av de fall som nyss har diskuterats.

*Olovlig körning.* Enligt promemorian skall den omständigheten att ett rattfylleribrott har begåtts i kombination med olovlig körning inte i sig behöva medföra att rattfylleribrottet hänförs till den grövre gärningstypen. I promemorian hävdas emellertid att fängelse bör ådömas vid en brottskombination av detta slag i de fall brotten i betraktande av samtliga omständigheter framstår som särskilt allvarliga. Denna ståndpunkt har i allmänhet vunnit anslutning vid remissbehandlingen.

Också jag anser att övervägande skäl talar för att den omständigheten att ett rattfylleribrott har begåtts i kombination med olovlig körning inte bör utesluta möjligheten att tillämpa böter som påföljd. Avgörandet bör träffas efter en helhetsbedömning av den trafikfara som förelegat, mängden alkohol i blodet och övriga omständigheter.

*Särskilt hög promille.* Promemorieförslaget innebär att speciellt höga promillehalter inte utan vidare skall hänföras till den grövre brottstyp för vilken enligt förslaget fängelse normalt skall tillämpas som påföljd. Flera remissinstanser har kommenterat förslaget i denna del. En uppfattning som därvid har förts fram från olika håll är att fängelse rimligen bör tillämpas som påföljd även i fortsättningen i fall då föraren t. ex. har haft en alkoholhalt som i anmärkningsvärt hög grad överstigit 1,5 promille och samtidigt tagit på sig en särskilt ansvarsfull föraruppgift.

Jag har förståelse för de synpunkter av detta slag som har förts fram och kan i huvudsak instämma i dem. Så långt vill jag emellertid ansluta mig till promemorian att jag anser att en speciellt hög promillehalt inte i och för sig bör innebära att det skulle vara uteslutet att låta påföljden stanna vid böter. I praktiken är det ingalunda ovanligt i rattfyllerimål att alkoholhalten påtagligt överstiger 1,5 promille. Som påvisas i promemorian har närmare hälften av dem som lagförs för rattfylleri haft alkoholhalter på 2 promille

eller mer. I stor utsträckning torde det här röra sig om personer som har utvecklat ett beroende av en regelbunden alkoholkonsumtion och därmed även en ofta betydande alkoholtolerans. Detta medför självfallet inte att rattfylleribrottet blir mer ursäktligt. Men det går å andra sidan som jag ser det inte utan vidare att hävda att brottet från trafikfarsynpunkter eller av andra skäl blir mer allvarligt ju högre alkoholhalten i blodet har varit. Som har påpekats vid remissbehandlingen har tillväjningsfaktorn mycket stor betydelse för påverkansgraden. Jag vill också hänvisa till vad jag har sagt i den allmänna motiveringen i anslutning till diskussionen om den övre promillegränsen (avsnitt 2.4.3). Även i fall då alkoholhalten kraftigt har överstigit 1,5 promille måste det alltså göras en sammanvägning med övriga omständigheter. Den skall syfta till att bestämma en påföljd som står i proportion till brottets svårhet med den nyansering som den ändrade straffskalan gör möjlig.

*Överträdelse av andra trafikregler m.m.* Erfarenheten har visat att rattfyllerister ofta upptäcks därför att de bryter mot andra trafikregler eller därför att körsättet annars framstår som anmärkningsvärt. Det kan t. ex. vara fråga om färd med släckta lampor eller åsidosättande av stoppliket. Ett annat exempel erbjuder det fallet att föraren svänger i vägkorsning utan att slå på körriktningvisaren eller att han kör anmärkningsvärt långsamt eller osäkert. Om det i sådana och liknande fall samtidigt föreligger omständigheter som medför att gärningen vid en samlad bedömning framstår som särskilt trafikfarlig, kan grovt fall föreligga enligt 4 a §. I andra situationer måste frågan om påföljden kan stanna vid böter bedömas med hänsyn till omständigheterna i det särskilda fallet. Avgörandet bör träffas främst med utgångspunkt från brottets straffvärde med hänsyn till den trafikfara som förelegat. Har alkoholhalten understigit 1,5 promille och är förseelsen inte av mer allvarligt slag, synes påföljden som regel kunna stanna vid böter även i dessa fall.

*Inverkan av körkortsåterkallelse.* Bestämmelserna i 6 § trafikbrottslagen ger domstolarna möjlighet att vid bestämmande av påföljd för trafiknykterhetsbrott ta hänsyn till den körkortsåterkallelse som enligt körkortslagen (1977:477) kan följa på brottet. Finns det grundad anledning anta att till följd av ett brott enligt trafikbrottslagen beslut kommer att meddelas om återkallelse av behörighet att föra motordrivet fordon och att beslutet kommer att medföra att hinder eller synnerlig svårighet uppstår för gärningsmannen i hans yrkes- eller näringsutövning, får sålunda enligt 6 § TBL hänsyn härtill tas vid bestämmande av påföljd för brottet. På motsvarande sätt får hänsyn tas till ett beslut genom vilket sådan behörighet har återkallats tills vidare.

Jag har inte ansett att det finns något skäl att i detta sammanhang ta upp frågan om en ändring av dessa bestämmelser som i praxis har fått en ganska restriktiv tillämpning (jfr rättsfallen NJA 1982 s. 350 I–IV). Klart är att bestämmelserna får ett vidare tillämpningsområde, om det nu i

enlighet med mitt förslag öppnas en möjlighet att döma till böter för rattfylleri utan att särskilda mildrande omständigheter föreligger. Betydelsen av att böter väljs som sanktion i stället för fängelse är dock så stor att det som jag ser det måste krävas att körkortsåterkallelsen medför alldeles speciella svårigheter för den tilltalade för att man skall kunna låta påföljden stanna vid böter enbart med hänvisning till detta förhållande. I situationer som med hänsyn till själva trafiknykterhetsbrottets art framstår som gränfall finns det emellertid anledning att beakta även körkortsfrågan. Hänsynen till dennas betydelse för den tilltalade kan då tänkas bli avgörande för påföljdsvalet.

Jag övergår härefter till *bötesnivån* i de fall då böter tillämpas som påföljd för rattfylleri. En allmän riktpunkt synes – i linje med vad som förordats i promemorian och som i stort sett har lämnats utan erinran av remissinstanserna – kunna vara att, om inga speciella omständigheter föreligger, antalet dagsböter inte bör understiga 50 när promillen legat nära 0,4 och inte 100 när det är fråga om promillehalter kring 1,5. Det innebär en skärpning i förhållande till nuvarande ordning. En sådan är enligt min mening dock väl motiverad.

Den nuvarande föreskriften om ett bötesminimum på 25 dagsböter vid rattfylleri framstår mot denna bakgrund som missvisande, och sådana minima brukar inte heller sättas ut numera. I överensstämmelse med promemorieförslaget bör föreskriften därför slopas.

Vad jag nu har anfört innebär att det även i fortsättningen kommer att finnas ett betydande utrymme för att beivra trafiknykterhetsbrott genom strafföreläggande. Jag hänvisar i den delen till vad dåvarande departementschefen uttalade i anslutning till de ändringar i 48 kap. rättegångsbalcken som trädde i kraft år 1983 (prop. 1982/83: 41 s. 19).

Det skulle naturligtvis, som bl. a. RÅ har ifrågasatt vid remissbehandlingen, ha kunnat övervägas att i detta sammanhang ta upp frågan om en utökning av det maximiantal dagsböter som får ådömas enligt brottsbalkens allmänna regler. Eftersom jag har inhämtat att den frågan f.n. studeras av fängelsestraffkommittén (Ju 1979: 04), har jag emellertid inte velat ta upp den nu. Jag vill dock påpeka att maximum för böter som ådöms i förening med villkorlig dom eller skyddstillsyn numera uppgår till 180 dagsböter. Också när böter ådöms som gemensam påföljd för flera brott kan man nå denna nivå.

I de fall *fängelse* väljs som påföljd bestäms straffet f.n. som regel till fängelse en månad. Den år 1981 införda möjligheten att döma till fängelse på kortare tid, dock lägst 14 dagar, har hittills utnyttjats i rätt begränsad utsträckning. Detta stämmer väl överens med de uttalanden som riksdagen gjorde i samband med att minimitiden förkortades (se JuU 1980/81: 32). Om i enlighet med mitt förslag böter införs i den reguljära straffskalan för rattfylleri och tillämpas i ett inte oväsentligt antal fall, måste naturligtvis utrymmet för att i de fall fängelsepåföljd väljs låta straffet stanna vid 14

dagar eller tre veckor öka . Det gäller här fall då brottet vid en sammanvägning av samtliga omständigheter framstår som alltför allvarligt för att böter skall kunna väljas som påföljd, utan att brottet därför tillhör de allvarligaste rattfyllerifallen. Exempel erbjuder situationer då det är fråga om återfall efter ett par år men det nya brottet har medfört en endast förhållandevis ringa trafikfara.

#### Andra stycket

I fortsättningen liksom hittills skall straff för rattfylleri kunna ådömas oberoende av alkoholhalten, om det kan styrkas att föraren har varit så påverkad att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt har kunnat framföra fordonet. I praktiken är det numera ovanligt att bevisning förs om påverkansgraden på annat sätt än genom dokumentation av resultatet av blodanalys.

De situationer där påverkan styrks på annat sätt än genom blodanalys bör i princip bedömas på samma sätt som promillefallen. Liksom i dessa bör det alltså finnas ett inte oväsentligt utrymme för att tillämpa böter som påföljd. Man skulle annars få en omotiverad skillnad mellan s. k. kliniskt rattfylleri och rattfylleri där promilleregeln tillämpas. En sådan skillnad skulle äventyra fördelarna med den senare regeln. Den ändring i straffskalan som jag har förordat bör sålunda inte tas till intäkt för en ordning enligt vilken t. ex. vittnesbevisning om den tilltalades påverkan åberopas i någon väsentligt större omfattning än f.n. Självfallet kan emellertid särskilda förhållanden föranleda att yttre tecken på alkoholpåverkan från den tilltalades sida får ingå som ett led i helhetsbedömningen av den trafikfara som förelegat.

När det gäller påverkan av andra preparat har – i överensstämmelse med vad som har förordats i promemorian – uttrycket "berusningsmedel" i den nuvarande lagtexten ersatts med "medel". Det förra uttrycket är nämligen otvivelaktigt något missvisande, eftersom bestämmelsen avser att ta sikte på bl. a. sömnmedel samt lugnande och smärtstillande preparat.

På samma sätt som har skett i promemorian vill jag i anslutning härtill framhålla att "drograttfylleri" av allt att döma är ett allvarligt problem, i synnerhet vid narkotikapåverkan. Det skulle självfallet vara en stor fördel om man på grundval av kvantitativa bestämningar av olika drogers förekomst i organismen kunde införa någon form av promilleregeln även för dessa fall. Tillräckligt underlag för detta finns dock inte f.n. Med hänsyn till att forskning pågår på området kan emellertid tanken kanske bli verklig i en framtid. Att, som har förordats från något håll, i nuvarande läge införa ett straffansvar för samtliga fall då en förare är påverkad av något till narkotika hänförligt medel oavsett graden av påverkan torde å andra sidan inte vara välbetänkt. På sakens nuvarande ståndpunkt får man i stället nöja sig med att göra bedömningar från fall till fall. Det bör dock erinras om att riksdagen har slagit fast principer för när s. k. klinisk undersökning skall

användas vid förundersökningar rörande misstanke om trafiknykterhets brott. Dessa innebär att sådan undersökning alltid skall ske när man misstänker drogpåverkan (prop. 1981/82: 162, JuU 55, rskr 329.).

#### Tredje stycket

Detta stycke motsvarar 3 mom. i den nuvarande lydelsen. Det bör anmärkas att 4 mom. föreslås upphävt i den proposition med förslag till järnvägstrafiklag som f.n. är beroende på riksdagens prövning (prop. 1983/84: 117).

#### Fjärde stycket

Beträffande det tillägg som föreslås här får jag hänvisa till den allmänna motiveringen (avsnitt 2.7).

#### 4 a §

I denna paragraf föreskrivs ansvar för grovt rattfylleri. Straffet är fängelse i högst ett år. Böter ingår inte i straffskalan. Liksom enligt promemorieförslaget är en grundförutsättning för att grovt rattfylleri skall anses föreligga att föraren antingen har haft en alkoholkoncentration på 1,5 promille eller mer eller också har varit så påverkad som anges i 4 § andra stycket.

Huruvida ett rattfylleribrott skall anses grovt bör avgöras med beaktande av samtliga omständigheter. Som framgår av andra stycket tar bestämmelsen i första hand sikte på sådana rattfyllerifall som har medfört en avsevärd fara för trafiksäkerheten. Det är framför allt två situationer som bör beaktas i sammanhanget, nämligen om föraren har kört vårdslöst eller om rattfylleribrottet är begånget när föraren haft en särskilt ansvarsfull uppgift.

Vad avser vårdslös körning finns det, till skillnad från vad som föreslogs i promemorian, i mitt förslag inte någon formell koppling till det särskilda brottet vårdslöshet i trafik. Som framhållits vid remissbehandlingen skulle en sådan ordning inte ha varit tillfredsställande från lagteknisk synpunkt, och den skulle också ha kunnat ge underlag för en alltför stel rättstillämpning. För att brottet skall bedömas som grovt enbart med hänsyn till förarens körsätt får det förutsättas att trafikfaran har tagit sig ett påtagligt uttryck vid sidan av den fara som rattfylleribrottet i sig självt alltid utgör. Jag tänker då främst på fall där föraren har vållat antingen en trafikolycka eller ett allvarligt olyckstillbud. Inte heller i sådana mål torde f.ö. någon mera omfattande muntlig bevisning behövas jämfört med vad som nu vanligen förekommer.

Enligt min mening bör alltså frågan om rattfylleribrottets svårhetsgrad i fall av den karaktär som avses nu bedömas på ett mer nyanserat sätt än vad som föreslogs i promemorian, låt vara att graden av vårdslöshet naturligtvis spelar in. Som exempel vill jag peka på det fallet att en rattfyllerist har

varit inblandad i en trafikolycka eller ett allvarligt olyckstillbud men bara varit i mindre grad vållande till det inträffade. Även om han i och för sig har brustit i omsorg och varsamhet på ett sätt som medför ansvar för vårdslöshet i trafik, kan det i ett sådant fall framstå som mindre lämpligt att låta denna omständighet automatiskt innebära att rattfylleribrottet skall bedömas som grovt. Gärningarna bör då enligt min mening kunna rubriceras som vårdslöshet i trafik och rattfylleri, och påföljden bör beroende på omständigheterna bestämmas till böter eller fängelse.

Men i de fall där rattfylleristen har kört på ett sådant sätt att han ensam eller till huvudsaklig del har varit vållande till en olycka eller ett allvarligt tillbud torde det inte möta några betänkligheter mot att tillmäta hans vårdslöshet den betydelsen att rattfylleriet kvalificeras som grovt. I fall av detta slag bör också vårdslösheten i trafik anses konsumerad av det grova rattfylleriet. Föraren skall med andra ord bara fällas till ansvar för grovt rattfylleri. Givetvis måste dock åklagaren i sin gärningsbeskrivning åberopa de omständigheter som innefattar sådan vårdslöshet som medför att rattfylleriet skall bedömas som grovt. Klart är också att föraren, om han har gjort sig skyldig till grov vårdslöshet i trafik enligt 1 § andra stycket TBL, skall fällas till ansvar även för detta brott.

Av det anförda följer vidare att enbart den omständigheten att föraren vid sidan av rattfylleri har gjort sig skyldig till en trafikförseelse, som jag ser det, inte i sig bör medföra att brottet bedöms som grovt. Som jag tidigare har framhållit, kan fängelsestraff f.ö. ådömas även för allvarliga fall av normalbrottet.

I överensstämmelse med vad som har uttalats vid remissbehandlingen bör rattfylleribrottet kunna bedömas som grovt även när föraruppgiften har varit särskilt ansvarsfull. Att framföra ett motorfordon i trafik utgör naturligtvis alltid i sig en ansvarsfull uppgift. Jag tänker emellertid här på situationer när föraruppgiften har varit av speciell karaktär: det kan exempelvis vara fråga om en skolskjuts eller en färd inom ett område med lekande barn etc.

Bedöms ett rattfylleribrott som grovt, bör straffet som regel sättas till minst fängelse en månad. Även i det här sammanhanget vill jag emellertid understryka att en individualpreventivt inriktad påföljd givetvis kan vara motiverad i många fall. I detta hänseende bör den praxis tillämpas som högsta domstolen har lagt fast.

## 7 §

I denna paragraf har tagits upp en ny regel om att ett fordon som har använts vid trafikbrott får förklaras förverkat, om det av särskilda skäl är påkallat till förebyggande av brott och om förverkande inte är uppenbart obilligt.

I den allmänna motiveringen (avsnitt 2.7) har redogjorts för de speciella

fall då bestämmelsen bör kunna tillämpas. Som där har utvecklats tar bestämmelsen sikte på situationer där ett förhållandevis stort antal återfall har förekommit och förverkande ter sig påkallat för att förhindra att den tilltalade fortsätter att begå brott.

En mycket restriktiv tillämpning förutsätts alltså. Detta har markerats i lagtexten genom att bestämmelsen har fått en annan avfattning än 36 kap. 2 § BrB, som annars har brukat utgöra förebild för förverkandebestämmelser i specialstraffrätten. För det första krävs det att förverkande "av särskilda skäl" skall vara påkallat till förebyggande av brott. För det andra har inte någon motsvarighet tagits upp till den möjlighet som finns enligt brottsbalksbestämmelsen att förklara egendomen förverkad även i andra fall än när brottsförebyggande synpunkter gör sig gällande. En tredje skillnad består i att redan den omständigheten att förverkande framstår som obilligt avses medföra hinder mot förverkande; det krävs alltså inte att förverkande skulle vara "uppenbart" obilligt. Med hänsyn till syftet med den nu aktuella bestämmelsen föreslås inte heller någon möjlighet att alternativt förklara fordonets värde förverkat.

I de fall då det kan bli aktuellt att tillämpa bestämmelsen får det givetvis förutsättas att gärningsmannen saknar körkort (eller att detta är omhändertaget).

Klart är att det även när brottsförebyggande skäl talar för förverkande kan vara obilligt att förklara fordonet förverkat. Vid bedömningen av om så skall anses vara förhållandet har naturligtvis bl. a. fordonets värde betydelse liksom om någon annan medlem av gärningsmannens familj använder fordonet och har ett starkt behov av det.

Bestämmelsen är avsedd att kunna utgöra underlag även för beslag enligt de allmänna reglerna i 27 kap. rättegångsbalken.

Givetvis kan det ofta förhålla sig så att fordonet inte tillhör gärningsmannen utan någon annan. Med den restriktiva tillämpning som här förutsätts synes någon särskild begränsning med hänsyn till detta inte vara nödvändig. Därvid har jag även beaktat de allmänna reglerna i 36 kap. 4 § BrB i fråga om hos vem förverkande kan ske. Bestämmelsen i paragrafens första stycke c kan i praktiken inte bli tillämplig i de fall som avses här och knappast heller regeln i första stycket b. Förverkande kan därför enligt de allmänna bestämmelserna normalt tänkas ske endast hos – förutom gärningsmannen – någon medverkande (första stycket a) eller den som efter brottet har förvärvat fordonet antingen genom familjerättsligt fång eller också genom annat fång i ond tro (första stycket d). Om fordonet inte ägs av gärningsmannen utan av någon som endast medverkat till brottet eller av någon som efter brottet har förvärvat fordonet, får det oftast anses obilligt att förklara fordonet förverkat. Skulle så undantagsvis inte vara fallet, bör emellertid förverkande också kunna ske. Såvitt gäller fall då någon efter brottet förvärvat fordonet kan man sålunda tänka sig illojala transaktioner från gärningsmannens sida som motiverar ett förverkande.

Gärningsmannen kan t. ex. efter brottet ha givit bort fordonet till sin make under omständigheter som ger vid handen att maken i praktiken får ställning som bulvan.

Ett specialfall föreligger när gärningsmannen innehar fordonet på grund av avtal enligt vilket äganderätten skall övergå först sedan betalning erlagts eller som han annars innehar på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt. Såväl säljaren som köparen torde då anses ha en villkorlig äganderätt till fordonet intill dess köpeskillingen har betalats. Sakförverkande av fordonet bör alltså kunna riktas mot köparen. Vad angår avbetalningssäljarens rätt skyddas denna utan att särskilt förbehåll behöver göras. Detta framgår av bestämmelsen i 36 kap. 4 § tredje stycket BrB som gäller även utanför brottsbalkens område. Där föreskrivs att särskild rätt till egendom som förklaras förverkad består, om ej även den särskilda rätten förklaras förverkad. Med särskild rätt förstås enligt motiven bl. a. säljares rätt till gods som har sålts under äganderättsförbehåll (jfr SOU 1970: 61 s. 280).

#### **Ikraftträdande m. m.**

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 april 1985. Vad angår övergångsfrågor bör följande anmärkas.

Enligt 2 kap. 10 § första stycket regeringsformen får straff eller annan brottspåföljd inte åläggas för gärning som inte var belagd med straff när den förövades. Inte heller får svårare brottspåföljd åläggas för gärningen än den som var föreskriven då. Motsvarande gäller bl. a. om förverkande.

I 5 § lagen (1964: 163) om införande av brottsbalken (BrP), som är tillämplig också inom specialstraffrätten, föreskrivs att straff skall bestämmas efter den lag som gällde när en gärning företogs. Gäller annan lag när dom meddelas, skall den lagen tillämpas, om den leder till frihet från straff eller till lindrigare straff. Bedömningen skall ske med utgångspunkt i det konkreta fallet.

Den nya regleringen i 4 § innebär i förhållande till nu gällande ordning en nykriminalisering när det gäller den lägsta straffbara blodalkoholhalten. I det hänseendet skall alltså uppenbarligen äldre lag tillämpas på gärningar som har begåtts före ikraftträdandet. Detsamma får över huvud taget anses gälla beträffande brott som i dag bedöms som rattonykterhet, eftersom den nya regleringen för dessa fall knappast kan leda till lindrigare straff än förut. Det skulle också strida mot grunderna för 5 § BrP att beträffande rattonykterhetsfallen tillämpa den strängare bedömning i återfallssituationer som förut har förordats, om brottet begåtts före ikraftträdandet.

Även när det gäller gärningar som enligt den föreslagna ordningen skulle bedömas som grovt rattfylleri, får det anses uteslutet att tillämpa den nya regleringen på brott som har begåtts före ikraftträdandet. Bestämmelsen i 4

a §, som till skillnad från nuvarande 4 § 1 mom. innehåller endast fängelse i straffskalan, kan nämligen inte leda till någon straff lindring.

Av grunderna för 5 § BrP följer däremot att den förutsatta övergången från fängelse till böter i normalfallet av rattfylleri skall slå igenom också när den åtalade gärningen har begåtts före ikraftträdandet. I de fall då en gärning som enligt nuvarande ordning bedöms som rattfylleri har begåtts före ikraftträdandet och straffet bedöms kunna bestämmas till böter med tillämpning av 4 § i dess nya lydelse, skall således den bestämmelsen tillämpas. Detta gäller dock inte om omständigheterna har varit mildrande i den gamla lagens mening, eftersom böter då skall ådömas redan enligt den lag som gällde då gärningen begicks.

Av 2 kap. 10 § regeringsformen följer som nämnts att den nya förverkandebestämmelsen i 7 § TBL inte kan tillämpas, om gärningen begåtts före ikraftträdandet. Detta får därmed anses stå klart utan någon särskild föreskrift.

### **Hemställan**

Jag hemställer att lagrådets yttrande inhämtas över förslaget till lag om ändring i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott.

### **Beslut**

Regeringen beslutar i enlighet med föredragandens hemställan.

LAGRÅDET

Utdrag  
PROTOKOLL  
vid sammanträde  
1984-09-20

**Närvarande:** f.d. justitierådet Hult, regeringsrådet Björne, justitierådet Gregow.

Enligt protokoll vid regeringssammanträde den 30 augusti 1984 har regeringen på hemställan av statsrådet Wickbom beslutat inhämta lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Förslaget har inför lagrådet föredragits av revisionssekreteraren Ulf Berg.

Förslaget föranleder följande yttrande av *lagrådet*:

#### 4 §

I andra stycket har tagits upp en bestämmelse om s.k. kliniskt rattfylleri. Enligt bestämmelsen skall den som vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn varit så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas, att han inte på betryggande sätt kunnat föra fordonet eller spårvagnen, dömas för rattfylleri enligt vad som sägs i första stycket. Detsamma gäller om en förare på motsvarande sätt varit påverkad av annat medel. Bestämmelsen motsvarar i gällande rätt föreskrifterna i 4 § 1 mom. första och andra styckena, och förslagets lydelse överensstämmer, frånsett vissa redaktionella jämkningar, med lydelsen av dessa föreskrifter. I gällande rätt, vari bestämmelsen om kliniskt rattfylleri utgör huvudregel, ansluter därtill i 4 § 1 mom. tredje stycket en regel om promillekörning. Enligt denna regel skall den som fört motordrivet fordon eller spårvagn efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 1,5 promille eller däröver anses ha varit så påverkad under färden som sägs i första stycket. I det remitterade förslaget, vari promilleregeln tagits upp som huvudregel till vilken bestämmelsen om kliniskt rattfylleri hänvisar beträffande straff och brottsbenämning, föreligger däremot rattfylleri redan vid en alkoholkoncentration i blodet av 0,4 promille.

Den i såväl förslaget som gällande rätt använda lydelsen för att beskriva straffbar påverkan vid kliniskt rattfylleri måste i och för sig anses ge visst utrymme för olika tolkningar beträffande graden av påverkan. Mot bakgrund av det tidigare sagda kunde möjligen ifrågasättas huruvida den föreslagna bestämmelsen skall anses innebära en lägre grad av påverkan än den som avses med motsvarande bestämmelse i gällande rätt. Frågan har inte berörts i motiveringen. Av förslaget i övrigt, bl.a. bestämmelsen om grovt rattfylleri i 4 a §, framgår emellertid att förslaget inte innebär någon sådan ändring.

I specialmotiveringen har departementschefen ingående behandlat frågan under vilka närmare förutsättningar enligt hans mening böter respektive fängelse bör användas samt, när böter skall utdömas, vilken storlek bötesstraffet bör ha. Lagrådet vill understryka att dessa uttalanden givetvis är ägnade att tjäna till ledning för domstolarna. Såsom departementschefen också ger uttryck åt ankommer det emellertid på domstolarna att med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet bedöma vilken påföljd som bör utdömas.

#### 7 §

I paragrafen har tagits upp en ny bestämmelse om förverkande. Därin anges att ett fordon som har använts vid brott enligt trafikbrottslagen får förklaras förverkat, om det av särskilda skäl behövs för att ett sådant brott skall förebyggas och förverkande inte är oskäligt. Det använda uttrycket "av särskilda skäl" synes dock inte på ett adekvat sätt ange vad som torde åsyftas, nämligen att förverkande skall ske endast då det står helt klart att behov därav föreligger i brottsförebyggande syfte. Med hänsyn härtill och med en annan mindre jämkning kan bestämmelsen lämpligen ges följande lydelse: "Ett fordon – – – förverkat, om det är uppenbart att detta behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet och förverkande inte är oskäligt."

Lagrådet vill påpeka att ett beslut om förverkande – vilket kan bli mycket kännbart för gärningsmannen – enligt allmänna principer bör beaktas vid bestämmande av påföljd för brottet.

JUSTITIEDEPARTEMENTET

PROTOKOLL

vid regeringssammanträde

1984-10-04

**Närvarande:** statsministern Palme, statsråden I. Carlsson, Feldt, Sigurd-  
sen, Gustafsson, Leijon, Hjelm-Wallén, Peterson, Andersson, Boström,  
Bodström, Göransson, Dahl, R. Carlsson, Hellström, Thunborg, Wick-  
bom

**Föredragande:** statsrådet Wickbom.

**Proposition om ändring i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafik-  
brott, m. m. (trafiknykterhetsbrotten).**

---

Föredraganden anmäler lagrådets yttrande<sup>1</sup> över förslag till lag om änd-  
ring i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott.

Föredraganden redogör för lagrådets yttrande och anför.

Lagrådet har godtagit det remitterade förslaget i sak.

Jag instämmer i vad lagrådet har anfört i anslutning till 4 §. Den omstän-  
digheten att promilleregeln blir huvudregel och att straffbarhetsgränsen  
där sänks till 0,4 promille avses inte innebära någon ändring när det gäller  
den grad av påverkan som krävs för ansvar för s.k. kliniskt rattfylleri.

Jag har inte någon invändning mot att 7 § jämkas på det sätt som lagrådet  
har föreslagit.

Även i övrigt bör några redaktionella justeringar göras i lagtexten.

Som jag anförde i remissprotokollet bör följdändringar göras i körkorts-  
lagen (1977: 477) och en del andra författningar, nämligen lagen  
(1976: 1090) om alkoholutandningsprov, trafikskadelagen (1975: 1410), la-  
gen (1958: 205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m. och skade-  
ståndsagen (1972: 207). Dessa ändringar är av den arten att det är uppen-  
bart att lagrådets hörande över dem inte erfordras.

Jag avser att inom kort anmäla ett förslag till lag om internationell  
järnvägstrafik m. m. I samband därmed kommer jag att föreslå vissa änd-  
ringar i det förslag till järnvägstrafiklag som f. n. behandlas i riksdagen  
(prop. 1983/84: 117). Jag kommer då också att föreslå att straffbestämmel-  
serna för bl. a. förare av tåg och tunnelbanefordon anpassas till den nya  
regleringen i trafikbrottslagen.

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen  
föreslår riksdagen att anta

<sup>1</sup> Beslut om lagrådsremiss fattat vid regeringssammanträde den 30 augusti 1984.

*dels* det av lagrådet granskade lagförslaget,

*dels* inom justitiedepartementet upprättade förslag till

2. lag om ändring i körkortslagen (1977: 477)

3. lag om ändring i lagen (1976: 1090) om alkoholutandningsprov

4. lag om ändring i trafikskadelagen (1975: 1410)

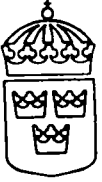
5. lag om ändring i lagen (1958: 205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m.

6. lag om ändring i skadeståndslagen (1972: 207).

Det vid 2 angivna förslaget har upprättats i samråd med chefen för kommunikationsdepartementet.

---

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta de förslag som föredraganden har lagt fram.



JUSTITIE-  
DEPARTEMENTET

*Bilaga 1*

# TRAFIKNYKTERHETSBROTTEN

Förslag till ändringar i lagstiftningen

Ds Ju 1983: 6

## Innehåll

SAMMANFATTNING .....	58
Författningsförslag .....	65
1 Lag om ändring i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott .	65
2 Lag om ändring i körkortslagen (1977: 477) .....	67
3 Lag om ändring i lagen (1976: 1090) om alkoholutandningsprov ...	69
4 Lag om ändring i trafikskadelagen (1975: 1410) .....	70
5 Lag om ändring i lagen (1958: 205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m. ....	71
1 Historik .....	72
2 Gällande rätt .....	76
2.1 Nuvarande straffbestämmelser .....	76
2.2 Påföljder vid trafiknykterhetsbrott .....	77
2.2.1 Allmänt om påföljder enligt brottsbalken .....	77
2.2.2 Påföljdspraxis vid trafiknykterhetsbrott .....	79
2.3 Körkortsingripande vid trafiknykterhetsbrott .....	82
2.4 Begränsning i rätten till trafikskadeersättning m. m. ....	83
2.5 Blodprovstagning och alkoholutandningsprov m. m. ....	84
3 Vissa uttalanden av riksdagen beträffande frågor om påföljd för rattfylleri .....	85
4 Vissa undersökningar och statistiska uppgifter .....	89
4.1 Alkohol och trafikrisker .....	89
4.2 Trafiknykterhetsbrottslighetens omfattning och utveckling ...	93
4.3 Klientelundersökningar .....	97
5 Utländsk rätt .....	99
5.1 Inledning .....	99
5.2 Danmark .....	100
5.3 Finland .....	102
5.4 Island .....	103
5.5 Norge .....	104
6 Överväganden och förslag .....	105
6.1 Inledning .....	105
6.2 Allmän strävan att minska antalet fängelsestraff .....	106
6.3 Nuvarande påföljdssystem komplicerat .....	108
6.4 Behovet av en reform .....	110
6.5 Principerna för en ändrad ordning .....	113
6.5.1 Den nedre straffbarhetsgränsen .....	113
6.5.2 Vidgat utrymme för böter vid rattfylleri .....	115
6.5.3 Den övre promillegränsen .....	117
6.5.4 Återfall i trafiknykterhetsbrott .....	118
6.5.5 Vårdslös körning .....	120
6.5.6 Olovlig körning .....	120
6.5.7 Särskilt hög promille .....	121
6.5.8 Särskilt ansvarsfull föraruppgift .....	122
6.5.9 Allmän bedömning av påverkansgraden .....	123
6.6 Närmare om en ny brottskonstruktion .....	123
6.6.1 Brottstyper .....	123
6.6.2 Rattfylleri (normalbrottet) .....	124
6.6.3 Grovt rattfylleri .....	126
6.7 Förverkande av fordonet vid rattfylleri och andra trafikbrott .	128
6.8 Körkortsfrågor .....	131

7 Specialmotivering .....	132
7.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott .....	132
7.2 Övriga lagförslag .....	138
<i>Bilaga 1</i> Utdrag av justitieutskottets betänkande 1980/81:1 (rätts- fall från högsta domstolen)	
<i>Bilaga 2</i> Utdrag av justitieutskottets betänkande 146 1980/81:1 (tingsrätternas val av villkorlig dom – skyddstillsyn jäm- fört med fängelse vid rattfylleri 1979).	

## Sammanfattning

### Bakgrund

Frågan om påföljder för rattfylleri har under årens lopp varit föremål för åtskillig diskussion. Redan år 1957 gjorde riksdagen ett uttalande av den innebörden att man i viss utsträckning borde kunna gå ifrån fängelsestraff vid rattfylleri som förstagångsförseelse liksom i fall då föraren trots straffbar alkoholhalt hade kunnat genomföra körningen utan anmärkning. Denna tanke har inte realiserats, och olika förslag om reformering av påföljdssystemet som därefter lagts fram har i stort sett kommit att stanna på papperet.

Starka skäl har bedömts tala för att frågan nu behandlas utifrån delvis andra infallsvinklar och i ett något mera generellt perspektiv än som har skett under senare tid.

Under senare år har en allmän strävan sålunda varit att minska antalet frihetsberövanden inom kriminalvården. Detta kriminalpolitiska mål, som kommit till uttryck bl. a. i olika beslut av riksdagen, torde få ses mot bakgrund av att det numera är allmänt erkänt att kriminalvård i anstalt har många negativa effekter. Anstaltsvistelser medför generellt sett dålig rehabilitering och hög återfallsfrekvens och har ofta en nedbrytande inverkan på personligheten. Till detta kommer att den kriminologiska forskningen har visat att de allmänpreventiva verkningarna av frihetsstraffen är betydligt mera osäkra än man kanske tidigare allmänt har brukat anta.

Trots att sålunda enighet råder om att frihetsberövandena inom kriminalvården bör nedbringas, kan det konstateras att antalet fängelsestraff har ökat mycket kraftigt under de senaste åren.

Det råder naturligtvis ingen tvekan om att det från allmän synpunkt mest tillfredsställande sättet att nedbringa antalet fängelsedomar är att genom kriminalpolitiska och andra åtgärder minska omfattningen av den brottslighet som ligger till grund för domar av detta slag. Att förebygga brottslighet är ju också det yttersta målet för kriminalpolitiken. Men tyvärr måste man konstatera att det här blir fråga om åtgärder som först på längre sikt får genomslagskraft.

Mot denna bakgrund talar åtskilliga skäl för att lagstiftningsåtgärder nu bör sättas in med syfte att minska användningen av fängelsestraff. Annars riskerar de upprepade uttalandena från statsmakternas sida om att en sådan utveckling bör eftersträvas att förlora i trovärdighet.

Att överväga en sådan åtgärd beträffande rattfylleri ligger särskilt nära till hands från flera olika synpunkter. Brottet är med 4 000–4 500 fängelsestraff per år den enskilda gärning som i särklass föranleder flest fängelsedomar, och det här är fråga om endast kortvariga straff. En reform på området har nyligen genomförts i Danmark, och för svensk del har frågan aktualiserats vid flera tillfällen sedan det ovannämnda riksdagsuttalandet

från år 1957. Till att tanken på en ändring i olika sammanhang har förts fram på senare tid har troligen härutöver bidragit att rattfylleristerna är en förhållandevis avgränsad grupp och att förändringar i sanktionssystemet för dem därför kan genomföras utan att de leder till mera generella förskjutningar i kriminalpolitiken.

Det finns emellertid även ett annat skäl för att frågan om sanktionssystemet i mål om onykterhet i trafik nu bör tas upp till diskussion. Nuvarande ordning har visat sig vara ganska komplicerad. Den innebär att den normala påföljden för rattfylleri utan mildrande omständigheter är fängelse. Framför allt i ett typfall anser man sig i praxis emellertid kunna frångå fängelse som påföljd, nämligen när det föreligger ett klart vårdbehov i förening med påtaglig risk för att ett frihetsberövande skulle försvåra en påbörjad återanpassning.

Det är uppenbart att de principer som f. n. är vägledande för praxis kan ställa domstolarna inför mycket svåra avgöranden i särskilda fall. Den avvägning mellan allmän- och individualpreventiva faktorer som förutsätts är många gånger så vanskelig att olika domare kommer till skilda resultat på ett faktiskt underlag som kan synas likartat. Detta kan i sin tur leda till att praxis kommer att variera mellan olika domstolar. Att så är förhållandet har också belagts genom statistiska undersökningar.

Vissa lagändringar som har antagits på senare tid kan väntas öka riskerna för en splittring i rättstillämpningen på området. Här åsyftas bl. a. den nya 6 § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott som ger domstolarna möjlighet att vid bestämmande av påföljd för rattfylleri ta hänsyn till den körkortsåterkallelse som enligt körkortslagen (1977: 477) följer på brottet samt sänkningen av minimum för fängelsestraff från en månad till 14 dagar.

Självfallet kan emellertid åtskilliga skäl åberopas mot tanken på en uppmjukning av den nuvarande principen att rattfylleri där omständigheterna inte är mildrande skall bestraffas med fängelse, om särskilda skäl inte föreligger. Att en förare genom alkoholförtäring nedsätter förarförmågan och ökar riskerna i trafiken är ju oförsvarligt, och många är säkerligen utan vidare beredda att säga att rattfylleribrottet – som förutsätter en mycket hög alkoholkonsumtion – har ett straffvärde som väl svarar mot den påföljd på en månads fängelse som f. n. brukar dömas ut.

Syftet med lagstiftningen om trafiknykterhetsbrott är emellertid inte att ge möjlighet till någon form av vedergällning gentemot rattfylleristerna. I stället är syftet att motverka att trafikolyckor uppkommer på grund av att motorfordonsförare är påverkade av alkohol eller andra medel. Den fråga man bör ställa är därför snarast om frekvensen av rattfylleri – med åtföljande olycksrisker – skulle öka, för det fall att fängelse inte längre blev normalpåföljden.

Den regelbundna användningen av fängelsestraff har säkerligen haft mycket stor betydelse när det på sin tid gällde att – i strid mot en tämligen

utbredd allmän inställning – inpräglade vikten av nykterhet vid ratten. Till följd av kriminaliseringen liksom upplysning, trafiksäkerhetspropaganda och andra faktorer har emellertid numera sedan länge hos allmänheten den uppfattningen vunnit insteg att det är förkastligt att köra bil efter alkoholförtäring av någon betydelse. Det har med hänvisning härtill hävdats att den i ett internationellt perspektiv mycket stränga påföljdspraxis som tillämpas hos oss inte längre skulle ha någon avgörande betydelse för allmänhetens inställning till trafiknykterhetsbrott. Vidare har framhållits att det främst är andra faktorer än hotet om fängelsestraff – sådana som risken för trafikolycka och upptäckt samt för körkortsåterkallelse – som verkar avhållande.

Åtskilliga skäl synes därför enligt promemorian tala för att man inte behöver befara någon ökning av trafiknykterhetsbrottsligheten, om man minskar tillämpningen av fängelse som påföljd för rattfylleri. Ett sådant antagande synes bli bestyrkt av erfarenheter från Finland och Danmark. I Sverige uppvisar den registrerade trafiknykterhetsbrottsligheten mycket stabila siffror genom åren. Siffrorna följer i det närmaste helt och hållet utvecklingen i fråga om antalet motorfordon. Den ingalunda oväsentliga uppmjukning i praxis som på påföljdssidan har ägt rum sedan brottsbalken trädde i kraft år 1965 har sålunda inte gett utslag i brottsstatistiken på området.

Klart är emellertid att trafiksäkerheten är en så viktig fråga att det nu aktuella området inte lämpar sig för kriminalpolitiska experiment. Att genomföra en ändrad ordning, som skulle innebära att fängelse inte längre ingår i sanktionssystemet för rattfylleri, kan givetvis inte komma i fråga. Om emellertid fängelse fortfarande får ingå som ett väsentligt element i systemet, synes inte några avgörande betänkligheter kunna anföras mot att man skapar möjlighet till en ökad nyansering på ett sådant sätt att de intressen av en minskad användning av fängelsestraff och av en förenkling av sanktionssystemet som förut har redovisats så långt möjligt tillgodoses.

Vill man genomföra en förändring i fråga om sanktionssystemet vid rattfylleri med nyss angiven inriktning, är det emellertid mycket väsentligt att ändringen inte innebär eller uppfattas som någon uppmjukning av samhällets inställning gentemot alkohol i trafiken. Det finns därför enligt promemorian skäl att i detta sammanhang behandla ett par andra frågor. Om man utgår från att fängelse fortfarande skall spela en betydelsefull roll i påföljdssystemet för trafiknykterhetsbrott, kan det till en början ifrågasättas om det är rimligt att fängelsestraff praktiskt taget aldrig tillämpas vid sådana kvalificerade fall av rattnykterhet där fråga är om återfall och blodalkoholhalten närmar sig rattfyllerigränsen. En annan fråga som har fått aktualitet på senare tid och som också tas upp i promemorian gäller en sänkning av den nedre promillegränsen för straffbarhet. Slutligen behandlas även spörsmålet om förverkande av fordon som har använts vid brott mot trafikbrottslagen.

## Förslagen i promemorian

### *Ny brottskonstruktion*

I promemorian föreslås en delvis förändrad konstruktion av trafikbrottslagens bestämmelser om trafiknykterhetsbrott. Den innebär både skärpningar och mildringar i förhållande till nuvarande ordning.

Den nya konstruktionen innebär att trafiknykterhetslagstiftningen i fortsättningen kommer att innehålla en brottstyp för normalfallen med böter som straff i flertalet situationer (*rattfylleri*) samt en grövre brottstyp med fängelse som normalstraff (*grovt rattfylleri*). En stor del av de fall där föraren har haft en alkoholhalt i blodet som uppgått till 1,5 promille eller däröver skall hänföras till normalbrottet. En konsekvens av detta blir att 1,5 promillegränsen inte längre kommer att innebära någon avgörande skiljelinje mellan olika promillebrott som inte är att betrakta som grova. Den nuvarande termen rattnykterhet – som inte förekommer i lagstiftningen men som allmänt begagnas av domstolarna som beteckning på ett promillebrott där alkoholhalten understiger 1,5 promille – föreslås bli utmönstrad.

### *Rattfylleri*

Den nya bestämmelsen om rattfylleri (4 § trafikbrottslagen) innehåller till en början en föreskrift om straffansvar för den som framför motordrivet fordon eller spårvagn efter att ha förtärt alkoholdrycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgår till 0,4 promille eller däröver. Det innebär alltså en sänkning av den nedre gränsen för straffbarhet från 0,5 till 0,4 promille. En sådan sänkning är påkallad av forskningsresultat som har redovisats på senare tid. Sverige får därigenom den lägsta promillegränsen i västvärlden.

Den nya rattfylleriparagrafen föreslås också innehålla en bestämmelse som bygger på ett allmänt påverkansrekvisit och som således föreskriver straff för det fallet att någon som framför motordrivet fordon eller spårvagn är så påverkad av alkohol eller annat medel att det kan antas att han inte på betryggande sätt kan föra fordonet.

Slutligen innehåller den nya paragrafen om rattfylleri enligt förslaget vissa särskilda bestämmelser om förare av motordrivna spårfordon och av fordon avsedda att föras av gående. Bestämmelserna har motsvarighet i nuvarande lagstiftning.

Straffet för rattfylleri enligt den nya brottsbeskrivningen bör normalt vara böter. Straffskalan föreslås emellertid, i överensstämmelse med vad som f. n. gäller i fråga om rattnykterhet, omfatta böter och fängelse i högst sex månader.

Fängelse bör kunna tillämpas i speciellt allvarliga fall som ändå inte kan bedömas som grova. Exempel erbjuder situationer då en gärning av mera kvalificerat slag har förövats i kombination med olovlig körning eller

föraruppgiften har varit speciellt ansvarsfull. Som regel bör dock fängelse inte tillämpas i sådana fall med mindre än att blodalkoholhalten har uppgått till 1,5 promille.

Vid återfall i trafiknykterhetsbrott bör emellertid fängelse kunna tillämpas även vid blodalkoholhalter som vid återfallstillfället närmar sig 1,5. Detta innebär en skärpning i förhållande till nuvarande ordning. F. n. döms i de nu avsedda situationerna praktiskt taget alltid till böter för rattnykterhet.

Fängelse bör vidare kunna tillämpas i fall då föraren har varit så omtöcknad och oförmögen att fullgöra sin uppgift att det skulle te sig stötande att låta påföljden stanna vid böter.

### *Grovt rattfylleri*

En särskild paragraf (4 a § trafikbrottslagen) om grovt rattfylleri föreslås.

En grundförutsättning för att ett rattfylleribrott skall anses vara grovt blir enligt förslaget att föraren antingen har haft en alkoholkoncentration i blodet av minst 1,5 promille eller också att han på andra grunder kan bedömas ha varit så påverkad att det kan antas att han inte på betryggande sätt kunnat föra fordonet. Härutöver krävs att en av två särskilda omständigheter föreligger.

Den ena av de omständigheter som här avses är att brottet utgör återfall. Det bör enligt promemorian i detta hänseende krävas att gärningsmannen har dömts för det tidigare brottet och att det alltså står klart att han inte har låtit sig rätta av den påföljd som han tidigare har erhållit. Enbart den omständigheten att exempelvis två eller flera rattfyllerier föreligger till bedömning i samma mål bör sålunda inte vara tillräcklig för att kvalificera brotten som grova. Å andra sidan bör det inte krävas att det tidigare brottet har varit grovt eller ens att gärningsmannen vid det tillfället haft en blodalkoholkoncentration på 1,5 promille eller mer. Redan det förhållandet att han tidigare har brutit mot trafiknykterhetsbestämmelserna bör i princip vara tillfyllest.

Den andra särskilda omständigheten som bör kunna föranleda att ett rattfylleribrott bedöms som grovt är enligt förslaget att föraren vid det aktuella tillfället har gjort sig skyldig till vårdslöshet i trafik, dvs. brustit i "den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingats av omständigheterna", under förutsättning att oaktsamhet inte varit endast ringa (1 § trafikbrottslagen).

Bestämmelsen föreslås bli så formulerad att domstolen får möjlighet att underlåta att kvalificera ett trafiknykterhetsbrott som grovt även när någon av de särskilt nämnda försvårande omständigheterna föreligger. När fråga har varit om förande av moped kan exempelvis påföljden ofta stanna vid böter även om återfall skulle föreligga. Och generellt beträffande återfall gäller ju, att om lång tid har förflutit sedan det tidigare brottet – då åsyftas en tidrymd av mer än tre år – skälen för att på grund av återfallet bedöma brottet som grovt får anses ha fallit bort.

Bestämmelsen om grovt rattfylleri avslutas av dessa skäl enligt förslaget med en allmän hänvisning till att brottet skall anses vara särskilt allvarligt med beaktande av samtliga omständigheter för att det skall klassificeras som grovt.

Straffet för grovt rattfylleri bör enligt promemorian vara fängelse. Böter föreslås alltså inte ingå i straffskalan. Maximitiden för fängelse bör i överensstämmelse med vad som f. n. gäller för rattfylleri vara ett år. I praktiken bör som nu fängelse en månad vara normalstraffet, men det kan givetvis inte sällan finnas skäl att bestämma ett strängare straff. När det föreligger särskilda skäl skall fängelsestraffet kunna bytas ut mot exempelvis skyddstillsyn med föreskrifter om nykterhetsvårdande behandling.

#### *Förverkande av fordon*

När frågan om att gå ifrån fängelse som normalstraff för rattfylleri tidigare har diskuterats, har i sammanhanget ofta spörsmålet tagits upp om man bör göra det möjligt att förklara det fordon som har använts vid brottet förverkat. Tanken torde därvid ha varit att en sådan sanktion skulle kunna få en stark allmänpreventiv effekt både genom de kännbara ekonomiska följderna och genom den pedagogiska och psykologiska betydelsen av att sanktionen är anknuten till det föremål som är en direkt förutsättning för brottet.

Det visar sig dock att avsevärda svårigheter möter om man på detta område vill införa en förverkandesanktion i syfte att bestraffa. Framför allt gäller att sanktionen skulle drabba slumpmässigt och ojämnt. En generell återhållsamhet när det gäller att använda förverkandestitutet i sådant syfte har också anbefallts vid tillkomsten av brottsbalkens nuvarande förverkanderegler.

Dessa betänkligheter möter emellertid inte, om man öppnar möjlighet till fordonsförverkande som enbart tar sikte på fall då det är påkallat till förebyggande av brott. En sådan möjlighet skulle kunna fylla en funktion även vid andra trafikbrott än onykterhet i trafik, närmast då olovlig körning.

Klart är emellertid att det praktiska utrymmet för en tillämpning av fordonsförverkande i brottsförebyggande syfte är synnerligen begränsat. Det är endast i helt speciella fall som återfallsrisken är till den grad påtaglig att förverkande i detta syfte ter sig rimligt. Sådana specialfall inträffar emellertid enligt vad erfarenheten visar ibland, och det kan då inte sällan te sig närmast stötande att någon möjlighet att förklara fordonet förverkat inte finns. Vad som här åsyftas är exempelvis situationer då någon lagförs för ett stort antal upprepade trafiknykterhetsbrott under kort tid och det står alldeles klart att det skulle vara vanskligt att låta honom få behålla fordonet. Motsvarande gäller kanske i ännu högre grad beträffande brottet olovlig körning, eftersom det inte sällan står klart att den tilltalade är bilägare och avser att fortsätta bruka bilen.

I sådana och liknande fall skulle en möjlighet till förverkande fylla ett omedelbart trafiksäkerhetsintresse samtidigt som den skulle vara ägnad att öka respekten för gällande regler.

På de skäl som har anförts nu föreslås i promemorian att det i trafikbrottslagen tas in en ny bestämmelse (7 §) av det innehållet att ett fordon som har använts vid brott enligt lagen får förklaras förverkat, om det av särskilda skäl är påkallat till förebyggande av brott enligt lagen och förverkande inte är uppenbart obilligt.

#### *Kontraktsvård m. m.*

I promemorian framhålls att ett mycket stort antal rattfyllerister kan antas vara alkoholmissbrukare eller alkoholproblematiker. Det måste därför fortfarande finnas ett utrymme för att i särskilda fall döma till skyddstillsyn med nykterhetsvårdande föreskrifter eller överlämnande till vård enligt LVM. I promemorian understryks vidare det angelägna i att man söker komma till rätta med det många gånger dolda alkoholmissbruk som det kan vara fråga om när det gäller rattfylleriklientelet. De behandlings- och vårdfrågor som här kommer i blickpunkten får hanteras enligt de principer som gäller för socialtjänstens verksamhet.

Av intresse i sammanhanget är emellertid att frivårdskommittén f. n. prövar frågan om möjligheterna att utforma en straffrättslig påföljd av typen kontraktsvård. Om det visar sig möjligt att införliva den påföljden med det svenska straffsystemet ligger det mycket nära till hands att anta att den kan visa sig lämplig även i en del rattfyllerifall. Frågan får bedömas när resultatet av kommitténs arbete föreligger.

## 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 4 § skall ha nedan angivna lydelse,*

*dels att i lagen skall införas två nya paragrafer, 4 a och 7 §§ av nedan angivna lydelse.*

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

4 §<sup>1</sup>

*1 mom. Den som vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn varit så påverkad av starka drycker, att det kan antagas, att han icke på betryggande sätt kunnat föra fordonet eller spårvagnen dömes för rattfylleri till fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna är mildrande, till böter, dock lägst tjugofem dagsböter.*

*Till samma straff dömes föraren, om han av annat berusningsmedel var så påverkad som nyss sagts.*

*Den som framför motordrivet fordon eller spårvagn efter att ha förtärt alkoholdrycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgår till 0,4 promille eller däröver, döms för rattfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.*

*Detsamma gäller om någon annans vid framförande av motordrivet fordon eller spårvagn är så påverkad av alkoholdrycker att det kan antas, att han inte på betryggande sätt kan föra fordonet eller spårvagnen eller om någon på motsvarande sätt är påverkad av annat medel.*

*Den som fört motordrivet fordon eller spårvagn efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 1,5 promille eller däröver, skall anses ha varit så påverkad av starka drycker under färden, som i första stycket sägs.*

*2 mom. Är det ej styrkt, att förare av motordrivet fordon eller spårvagn var så påverkad, som i 1 mom. första stycket sägs, men har han fört fordonet eller spårvagnen efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0,5 men ej till 1,5 promille, dömes till böter, dock*

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1982: 302.

## Nuvarande lydelse

lägst tio dagsböter, eller fängelse i högst sex månader.

3 mom. Vad som sägs i 1 mom. tredje stycket och 2 mom. gäller ej förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

4 mom. Bestämmelserna i 1 och 2 mom. gäller även förare av motordrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana.

## Föreslagen lydelse

Första och andra styckena gäller även förare av motordrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana. Första stycket gäller inte förare av motordrivet fordon som är avsett att föras av gående.

4 a §. Har, i fall som avses i 4 §, föraren haft en alkoholkoncentration i blodet, som uppgått till 1,5 promille eller däröver, eller varit så påverkad som anges i 4 § andra stycket och har han

1. tidigare dömts för brott som avses i 4 § eller i denna paragraf, eller

2. framfört fordonet med sådan oaktsamhet som avses i 1 §,

döms för grovt rattfylleri till fängelse i högst ett år.

För grovt rattfylleri skall dock inte dömas, såvida inte brottet med beaktande av samtliga omständigheter är att anse som särskilt allvarligt.

## 7 §

Ett fordon som har använts vid brott enligt denna lag får förklaras förverkat, om det av särskilda skäl är påkallat till förebyggande av brott och förverkande inte är uppenbart obilligt.

Denna lag träder i kraft den . Vad som sägs i 4 a § första stycket 1 gäller även brott enligt 4 § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott i dess äldre lydelse.

## 2 Förslag till

### Lag om ändring i körkortslagen (1977:477)

Härigenom föreskrivs att 16 och 21–23 §§ körkortslagen (1977:477) skall ha nedan angivna lydelse.

#### Nuvarande lydelse

#### Föreslagen lydelse

#### 16 §<sup>1</sup>

Ett körkort skall återkallas

1. om körkortshavaren har brutit mot 1 § andra stycket eller 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,

2. om körkortshavaren har brutit mot 5 § samma lag och överträdelsen inte kan anses som ringa,

3. om körkortshavaren genom upprepade förseelser i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som gäller i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse för förare av motordrivet fordon eller spårvagn,

4. om körkortshavaren i annat fall har brutit mot en från trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig regel vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn och överträdelsen inte kan anses som ringa,

5. om körkortshavaren på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende ej bör ha körkort,

6. om det med hänsyn till brottslig gärning som körkortshavaren har gjort sig skyldig till kan antagas att han ej kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken eller om han på grund av sina personliga förhållanden i övrigt ej kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon.

7. om körkortshavarens förutsättningar för rätt att föra körkortspliktigt fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom, skada eller dylikt att han från trafiksäkerhetssynpunkt ej vidare bör ha körkort,

8. om körkortshavaren ej följer föreläggande att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov,

9. om körkortshavaren ej följer föreläggande att förnya körkort,

10. om körkortshavaren begär att körkortet skall återkallas.

#### 21 §<sup>2</sup>

Om det vid prövningen av en ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd finns hinder mot att meddela körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden eller om ett körkort eller ett körkortstillstånd återkallas med

Om det vid prövningen av en ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd finns hinder mot att meddela körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden eller om ett körkort eller ett körkortstillstånd återkallas med

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1980:977.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1980:977.

## Nuvarande lydelse

stöd av 16 § 1–6, skall en spärrtid på lägst en månad och högst tre år bestämmas. Vid brott som avses i 1 § andra stycket eller 4 § 1 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år.

## Föreslagen lydelse

stöd av 16 § 1–6, skall en spärrtid på lägst en månad och högst tre år bestämmas. Vid brott som avses i 1 § andra stycket, 4 § andra stycket eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år. *Detsamma skall gälla vid brott som avses i 4 § första stycket nämnda lag, om*

*körkortshavaren före färdens slut förtärt alkoholdrycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod uppgick till minst 1,5 promille.*

22 §<sup>3</sup>

I stället för att körkortet återkallas skall körkortshavaren meddelas varning i sådana fall som avses i 16 § 2–6, om varningen av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Om körkortshavaren har brutit mot 4 § 2 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott men inte före färdens slut hade förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0,8 promille, får varning meddelas honom i stället för återkallelse om omständigheterna är mildrande.

Om körkortshavaren har brutit mot 4 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott men inte före färdens slut hade förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0,8 promille, får varning meddelas honom i stället för återkallelse om omständigheterna är mildrande.

23 §<sup>4</sup>

Om körkortshavaren vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har gjort sig skyldig till grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom eller företett tydliga tecken på påverkan av starka drycker eller annat ämne, eller om han till följd av sjukdom, skada eller dylikt saknar förutsättningar att föra körkortspliktigt fordon på ett trafiksäkert sätt, skall körkortet omhändertas.

Misstänks att körkortshavaren vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har brutit mot 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, och hade han före färdens slut förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentra-

Misstänks att körkortshavaren vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har brutit mot 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, och hade han före färdens slut förtärt starka drycker i sådan mängd att alkohol-

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1980: 977.

<sup>4</sup> Senaste lydelse 1982: 305.

*Nuvarande lydelse*

tionen i hans blod uppgick till minst 0,5 promille under eller efter färden, skall körkortet omhändertas sedan analysbeviset har erhållits. Är det fråga om ett brott mot 4 § 2 mom. nämnda lag, men uppgick alkoholkoncentrationen inte till 0,8 promille, skall körkortet inte omhändertas om omständigheterna vid brottet kan anses mildrande.

Bestämmelserna i andra stycket gäller även vid förande av ett motordrivet spårfordon på järnväg eller tunnbanan.

Denna lag träder i kraft den . I fråga om brott som har begåtts före ikraftträdandet gäller dock 23 § i dess äldre lydelse. Äldre bestämmelser tillämpas också i övrigt, om någon efter ikraftträdandet döms med tillämpning av 4 § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott i dess före den gällande lydelse.

**3 Förslag till****Lag om ändring i lagen (1976: 1090) om alkoholutandningsprov**

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1976: 1090) om alkoholutandningsprov skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse*

Alkoholutandningsprov får företagas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott. Detsamma gäller annat brott, varå fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

*Föreslagen lydelse*

## 1 §

Alkoholutandningsprov får företagas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § *eller 4 a §* lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott. Detsamma gäller annat brott, varå fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

Denna lag träder i kraft den

#### 4 Förslag till

#### Lag om ändring i trafikskadelagen (1975: 1410)

Härigenom föreskrivs att 12 och 20 §§ trafikskadelagen (1975: 1410) skall ha nedan angivna lydelse.

##### *Nuvarande lydelse*

Trafikskadeersättning med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Ersättning till förare som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott kan även jämkas om föraren därvid genom vårdslöshet har medverkat till skadan. Har personskada lett till döden, kan ersättning till efterlevande också jämkas, om den avlidne uppsåtligen har medverkat till dödsfallet.

Trafikskadeersättning med anledning av sakskada kan jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. I fall som avses i 10 § andra stycket skall sådan medverkan anses föreligga, om vållande i samband med förandet av det skadade fordonet eller det fordonet varmed den skadade egendomen befordrades eller bristfällighet på fordonet har medverkat till skadan.

Har skada för vilken trafikskadeersättning utgått vållats uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet, inträder försäkringsanstalten intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd av skadevällaren. Detsamma gäller, om skadan har vållats genom vårdslöshet av förare som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott.

Är ägare eller innehavare av järnväg eller spårväg enligt lag eller annan författning ansvarig för skada för vilken trafikskadeersättning har utgått, får försäkringsanstalten kräva ersättning åter från den ansvarige i den omfattning som är skälig med hänsyn till grunden för ersättningsansvaret på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Denna lag träder i kraft den

##### *Föreslagen lydelse*

##### 12 §

Trafikskadeersättning med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Ersättning till förare som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § eller 4 a § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott kan även jämkas om föraren därvid genom vårdslöshet har medverkat till skadan. Har personskada lett till döden, kan ersättning till efterlevande också jämkas, om den avlidne uppsåtligen har medverkat till dödsfallet.

##### 20 §

Har skada för vilken trafikskadeersättning utgått vållats uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet, inträder försäkringsanstalten intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd av skadevällaren. Detsamma gäller, om skadan har vållats genom vårdslöshet av förare som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § eller 4 a § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott.

## 5 Förslag till

**Lag om ändring i lagen (1958: 205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m.**

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1958: 205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m. skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse*

Alkoholhaltiga drycker eller andra berusningsmedel, vilka påträffas hos den som gör sig skyldig till gärning som avses i 21 kap. 13 eller 14 § brottsbalken och därvid är berusad, så att det framgår av hans åtbörder eller tal, *skola* vara förverkade, om *ej* särskilda skäl äro däremot.

*Samma lag vare*, om sådana drycker eller berusningsmedel påträffas hos den som brutit mot 4 § lagen om straff för vissa trafikbrott, 13 kap. 6 § luftfartslagen eller 325 § sjölagen eller hos någon som medföljt vid tillfället, *så*framt berusningsmedlen *må antagas* hava varit avsedda även för den som begått gärningen.

Medför någon i strid mot gällande bestämmelser spritdrycker, vin eller starköl vid offentlig tillställning, *skola* de *ock* vara förverkade som i första stycket *sägs*.

*Föreslagen lydelse*1 §<sup>1</sup>

Alkoholhaltiga drycker eller andra berusningsmedel, vilka påträffas hos den som gör sig skyldig till gärning som avses i 21 kap. 13 eller 14 § brottsbalken och därvid är berusad, så att det framgår av hans åtbörder eller tal, *skall* vara förverkade, om *det inte finns* särskilda skäl däremot.

*Detsamma gäller*, om sådana drycker eller berusningsmedel påträffas hos den som brutit mot 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 13 kap. 6 § luftfartslagen (1957:297) eller 325 § sjölagen (1891:35 s. 1) eller hos någon som medföljt vid tillfället, *om* berusningsmedlen *kan antas* ha varit avsedda även för den som begått gärningen.

Medför någon i strid mot gällande bestämmelser spritdrycker, vin eller starköl vid offentlig tillställning, *skall* de *också* vara förverkade som *föreskrivs* i första stycket.

---

Denna lag träder i kraft den

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1977: 297.

## 1 Historik

Utförliga redogörelser för trafiknykterhetslagstiftningens utveckling i Sverige lämnas i tidigare betänkanden i ämnet (SOU 1940: 20, 1963: 72 och 1970: 61). Här skall endast sammanfattningsvis anmärkas följande.

Under 1920-talet började frågan om vägtrafikanTERS förhållande till alkohol tilldra sig särskild uppmärksamhet från statsmakterna. I 1923 års motorfordonsförordning intogs sålunda en bestämmelse om straffskärpning för den som med vissa fordonstyper överskred hastighetsbestämmelser och därvid var berusad.

Den första självständiga straffbestämmelsen för trafiknykterhetsbrott tillkom år 1925. I motorfordonsförordningen infördes då en regel om att den som vid förande av bil, motorcykel eller traktortåg var synbarligen berörd av starka drycker skulle straffas med böter mellan 25 och 1 000 kr. Om föraren dessutom hade ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, kunde straffet bestämmas till fängelse i högst tre månader.

Genom ändringar i motorfordonsförordningen år 1930 skärptes både påverkansrekvisitet och straffsatserna. Ändringarna innebar att en förare, som var så påverkad av starka drycker att han kunde antas inte äga nödigt herravälde över sina handlingar, skulle straffas med böter mellan 100 och 1 000 kr eller fängelse i högst tre månader. Hade föraren också ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, kunde han dömas till fängelse i högst ett år.

År 1934 flyttades reglerna om trafiknykterhetsbrott från motorfordonsförordningen till en särskild lag om straff för vissa brott vid förande av motorfordon.

I den nya lagen föreskrevs frihetsstraff som regelmässig påföljd. Straffet skulle vara fängelse i högst ett år eller, om omständigheterna var mildrande, dagsböter, dock ej under tio. Hade föraren ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom var straffet straffarbete eller fängelse i högst ett år.

I propositionen (prop. 1934: 208) med förslag till 1934 års reform diskuterades frågan om att införa ett uttryckligt förbud att tillämpa villkorlig dom vid trafiknykterhetsbrott (prop. s. 45). Departementschefen ansåg sig inte böra biträda ett förslag härom men framhöll bl. a. att han delade uppfattningen att villkorlig dom i regel inte lämpade sig vid brott av ifrågavarande art. Departementschefens uttalande i denna fråga föranledde ingen erinran vid riksdagsbehandlingen.

Genom ändringar år 1941 i 1934 års lag (prop. 1941: 159) infördes de s. k. promillebestämmelserna. De innebar att straffansvaret anknöts till alkoholkoncentrationen i förarens blod och att det straffbelagda området delades in i två svårhetsgrader. För det svårare brottet, sedermera benämnt rattfylleri, skulle den straffas som vid förande av bil, motorcykel eller

traktortåg hade varit så påverkad av starka drycker, att det kunde antas att han inte på betryggande sätt hade kunnat föra fordonet. Hade föraren en alkoholkoncentration i blodet av 1,5 promille eller däröver skulle han anses ha varit så påverkad av starka drycker som nyss nämnts. Straffet för detta svårare brott var fängelse i högst ett år eller, om omständigheterna var mildrande, dagsböter, dock minst tjugofem.

Det lindrigare brottet, sedermera i allmänhet benämnt rattonykterhet, förelåg om det inte var styrkt att föraren var så påverkad som förutsattes för rattfylleriansvar men alkoholkoncentrationen uppgick till 0,8 men inte till 1,5 promille. Straffet för detta lindrigare brott var dagsböter, lägst tio, eller fängelse i högst sex månader.

Den särskilda straffskärpningsregeln för fall av grov vårdslöshet och uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom bibehölls i princip oförändrad.

Också i samband med 1941 års reform diskuterades frågan om kriminalvård i frihet vid trafiknykterhetsbrott (prop. s. 40). Departementschefen hänvisade till de uttalanden i frågan som hade gjorts år 1934 och framhöll att villkorlig dom inte heller vid den lindrigare brottstypen borde förekomma, om inte särskilda skäl talade för det. Någon uttrycklig bestämmelse härom ansågs inte nödvändig. Vid riksdagsbehandlingen gjordes ingen erinran mot departementschefens ståndpunkt i frågan.

Genom lagstiftning år 1951 fördes bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott över till en ny lag, lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen, TBL). I lagen föreskrevs dessutom ansvar såsom för rattfylleri för förare som var så påverkad av annat berusningsmedel än starka drycker att det kunde antas att han inte på betryggande sätt hade kunnat föra fordonet. Den särskilda straffskärpningsregeln för fall av grov vårdslöshet och uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom omarbetades till en särskild straffbestämmelse om grov vårdslöshet i trafik, vars tillämplighet inte var avhängig av att föraren hade gjort sig skyldig till bl. a. trafiknykterhetsbrott.

Trafikbrottslagens bestämmelser om trafiknykterhetsbrott har sedan år 1951 ändrats flera gånger. I följande avsnitt lämnas en närmare redogörelse för gällande trafiknykterhetslagstiftning. Här bör endast nämnas några av de viktigare lagändringar och utredningar som har gjorts under senare år.

År 1957 sänktes den nedre promillegränsen vid rattonykterhet från 0,8 till 0,5 promille. I samband härmed framhöll första lagutskottet (ILU 1957: 16) det angelägna i att trafiknykterhetslagstiftningen sågs över i dess helhet. Utskottet gjorde också vissa uttalanden till ledning för det fortsatta reformarbetet. Bl. a. framhölls att det i domstolspraxis otvivelaktigt hade utvecklats en alltför schablonmässig rättstillämpning. I sådana fall där föraren trots straffbar blodalkoholhalt inte hade uppvisat någon högre grad av påverkan och hade genomfört körningen utan att något anmärkningsvärt hade inträffat utmättes enligt utskottet ofta straff som inte stod i rimlig

proportion till straffreaktionen för andra och mera kvalificerade gärningar. Utskottet uttalade också att vid rattfylleri som förstagångsförseelse böter och villkorlig dom borde kunna komma i fråga i större utsträckning än vad som var fallet i dittillsvarande rättstillämpning. Riksdagen följde utskottets utlåtande.

Efter 1957 års lagstiftningsärende tillsattes en utredning för översyn av trafiknykterhetsregleringen. Denna utredning lade år 1963 fram ett betänkande (SOU 1963: 72) med förslag till ändrad lagstiftning om trafiknykterhetsbrott. Fastän betänkandet på flera punkter innehöll värdefulla uppslag, som kunde tas till vara vid det fortsatta arbetet på en trafiknykterhetsreform, ansågs förslaget som helhet inte kunna läggas till grund för omedelbara lagstiftningsåtgärder. Ytterligare utredning i ämnet bedömdes nödvändig.

Det fortsatta utredningsarbetet anförtroddes åt den år 1966 tillkallade trafiknykterhetsbrottskommittén. I direktiven till kommittén framhölls att straffmätningen i rattfyllerimål länge hade varit relativt schablonmässig och onyanserad med regelmässigt ådömande av korta, ovillkorliga frihetsstraff samt att kommittén borde ägna påföljdsproblemen särskild uppmärksamhet från de allmänna kriminalpolitiska synpunkter som låg till grund för brottsbalkens påföljdssystem.

Trafiknykterhetsbrottskommittén lade år 1970 fram betänkandet (SOU 1970: 61) Trafiknykterhetsbrott – Förslag 1970 med förslag bl. a. till lag om ändring i trafikbrottslagen. I betänkandet föreslogs också en nyansering av påföljdsbestämningen vid trafiknykterhetsbrott.

Kommittéförslaget har i vissa frågor lett till lagstiftning av stor praktisk betydelse när det gäller bekämpningen av trafiknykterhetsbrott. Sålunda antog riksdagen år 1974 ett på grundval av kommitténs betänkande upprättat förslag till lag om försöksverksamhet med rutinmässiga alkoholutandningsprov. Denna lag gav polisman befogenhet att i vissa situationer rutinmässigt ta alkoholutandningsprov på motorfordonsförare utan att det föreligger misstanke om trafiknykterhetsbrott redan före provtagningen. Samtidigt ändrades – likaledes i överensstämmelse med förslag av kommittén – promillereglererna i trafikbrottslagen på det sättet att straffansvar inträder även när promillegränsen för rattfylleri eller rattonykterhet inte har uppnåtts under själva färden utan först efter dennas slut. Därmed har det s. k. tillbakaräkningsproblemet som tidigare ofta komplicerade utredningarna vid brott av denna typ praktiskt taget försvunnit.

De goda erfarenheterna av försöken med rutinmässiga alkoholutandningsprov ledde till att lagstiftningen härom numera har permanentats genom lagen (1976: 1090) om alkoholutandningsprov. Enligt denna lag får på samma sätt som gällde under tiden för försöksverksamheten rutinprov tas på motorfordonsförare vid i förväg beordrad trafikkontroll, vid trafikolyckor och vid vissa angivna trafiköverträdelser. I propositionen med förslag till denna lag betonade föredragande statsrådet särskilt den från

allmänpreventiv synpunkt primära betydelsen av en höjning av risken för upptäckt och lagföring vid trafiknykterhetsbrott. I anslutning härtill pekade föredragande statsrådet på att erfarenheterna från försöksverksamheten med rutinmässiga utandningsprov gav stöd för uppfattningen att utandningsproven var ett effektivt hjälpmedel i kampen mot brottslighet av detta slag.

Trafiknykterhetsbrottskommitténs förslag i de delar, som av olika skäl inte har lagts till grund för lagstiftning, innebar huvudsakligen följande. Brottskonstruktionen i 4 § TBL skulle fortfarande bygga på en fast nedre promillegräns vid 0,5 promille. Det skulle fortfarande finnas en kompletterande promillegräns som delade det straffbelagda området i två svårhetsgrader av brott, nämligen rattonykterhet och rattfylleri. Kommittén föreslog dock att denna gräns sänktes från 1,5 till 1,2 promille.

Av mera genomgripande betydelse var de förslag som kommittén lade fram i fråga om påföljdsbestämningen vid trafiknykterhetsbrott. Kommittén framhöll att det allmänt ansågs förkastligt att begå trafiknykterhetsbrott och att brottsutvecklingen relativt sett, dvs. med hänsyn till motorfordonstrafikens utveckling, syntes ha hållits under kontroll. Mot denna bakgrund ansåg kommittén att det inte längre var nödvändigt att i samma utsträckning som tidigare schablonmässigt använda fängelse för att markera samhällets ogillande av trafiknykterhetsbrott. Den påföljd som i stället normalt borde komma i fråga för rattfyllerister med alkoholproblem var enligt kommittén skyddstillsyn med föreskrift om nykterhetsvårdande behandling, i vissa fall i förening med intagning i s. k. tillsynsanstalt. För rattfyllerister utan alkoholproblem skulle enligt kommitténs mening villkorlig dom jämte ett högt bötesstraff kunna användas i inte obetydlig utsträckning.

Vid remissbehandlingen av kommitténs betänkande mottogs förslagen till ändringar i 4 § TBL i stort sett gynnsamt av det stora flertalet remissinstanser, även om olika meningar kom till uttryck bl. a. när det gäller frågan var den kompletterande promillegränsen borde ligga.

I fråga om påföljderna uttalade det stora flertalet remissinstanser sig för att man borde gå ifrån den relativt schablonmässiga användningen av fängelsestraff vid rattfylleri och för ett mera nyanserat påföljdsval med ökad tillämpning av inte frihetsberövande påföljder. Opinionsen var dock splittrad när det gällde i vilken omfattning och på vilket sätt en sådan nyansering skulle ske. Många hälsade i stort sett med tillfredsställelse de riktlinjer för påföljdsvalet som kommittén hade förordat. En del instanser, som gärna föredrog en nyansering av påföljdsvalet, menade dock att föreskrifter om nykterhetsvårdande behandling i samband med skyddstillsyn hade en alltför repressiv karaktär och därför var olämpliga från behandlingssynpunkt. Å andra sidan befarade inte så få remissinstanser att en tillämpning av de riktlinjer för påföljdsvalet som kommittén hade förordat kunde få en negativ effekt från allmänpreventiv synpunkt. De föreslog

antingen en mera begränsad nyansering i påföljdsvalet eller ett bibehållande i stort sett av dåvarande påföljdspraxis. Många remissinstanser framhöll att det individualpreventivt inriktade påföljdsval som kommittén hade förordat kunde genomföras endast med avsevärt förstärkta resurser inom kriminalvårdens frivård och inom nykterhetsvården.

Som redan framgått har trafiknykterhetsbrottskommitténs förslag i fråga om konstruktionen av 4 § TBL och om påföljdsbestämningen vid trafiknykterhetsbrott inte lett till lagstiftning. Det huvudsakliga skälet härför torde ha varit farhågor för att den föreslagna ändringen av påföljdspraxis skulle leda till att trafiknykterhetslagstiftningens allmänpreventiva uppgift försvagades.

I praxis har emellertid utvecklats en klar tendens till ökad nyansering i valet av påföljd för rattfylleri. Under de senaste åren har sålunda det årliga antalet domar till kriminalvård i frihet (inkl. villkorlig dom) eller annan vård motsvarat ca 17–18 procent av antalet domar för rattfylleri där annan påföljd än böter har tillämpats. Motsvarande siffra var under tiden närmast före brottsbalkens ikraftträdande år 1965 endast drygt 1 procent. En redogörelse för påföljdspraxis lämnas i det följande (avsnitt 2.2.3).

Den 1 juli 1981 infördes i trafikbrottslagen en ny bestämmelse enligt vilken domstolen vid bestämmande av påföljd för bl. a. trafiknykterhetsbrott får ta hänsyn till ett beslut om körkortsåterkallelse som kan medföra hinder eller synnerlig svårighet för gärningsmannen i hans yrkes- eller näringsutövning.

## 2 Gällande rätt

### 2.1 Nuvarande straffbestämmelser

Bestämmelser om straffrättsligt ansvar för trafiknykterhetsbrott finns i 4 § TBL. I lagrummet skiljs mellan ett grövre brott (rattfylleri) och ett lindrigare brott för vilket brottsbeteckning saknas i lagen men som i allmänhet brukar benämnas rattonykerhet.

Enligt 1 mom. första och andra styckena inträder ansvar för *rattfylleri* när förare av motordrivet fordon eller spårvagn har varit så påverkad av starka drycker eller annat berusningsmedel att det kan antas att han inte på betryggande sätt har kunnat föra fordonet eller spårvagnen (s. k. kliniskt rattfylleri). Tredje stycket innehåller en presumtionsregel enligt vilket den som har fört motordrivet fordon eller spårvagn efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 1,5 promille eller däröver, skall anses ha varit så påverkad av starka drycker som nyss har sagts (s. k. promillerattfylleri).

Straffet för rattfylleri är fängelse i högst ett år eller, om omständigheterna är mildrande, böter, dock lägst 25 dagsböter.

Det lindrigare brottet *rattonykerhet* bygger uteslutande på den alkohol-

koncentration som har uppmätts i förarens blod. Enligt 2 mom. skall sålunda den dömas som framfört motordrivet fordon eller spårvagn efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till minst 0,5 men inte till 1,5 promille. Straffet för rattonykterhet är dagsböter, lägst tio, eller fängelse i högst sex månader. Rattonykterhet är emellertid subsidiärt till det svårare brottet rattfylleri. Om det styrks att föraren har varit så påverkad av alkohol att han inte har kunnat föra fordonet på ett betryggande sätt, kan han alltså dömas för rattfylleri, även om alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter färden inte uppgick till 1,5 promille.

I 4 § TBL har begreppet motordrivet fordon samma innebörd som i 2 § vägtrafikkungörelsen (1972:603) och avser alltså motorfordon, traktor, motorredskap och terrängmotorfordon. Från promillereglernas tillämpningsområde har emellertid genom lagstiftning år 1978 enligt 3 mom. undantagits förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

Genom ett nyligen gjort tillägg till 4 § TBL har i 4 mom. föreskrivits att bestämmelserna om rattfylleri också gäller förare av motordrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana (prop. 1981/82:204), JuU 58, rskr 331).

Ansvar för trafiknykterhetsbrott enligt 4 § TBL inträder oavsett på vilken plats fordonet har förts. Något rekvisit som begränsar dessa brott till körning endast på väg finns alltså inte. Ett regeringsförslag att reglerna beträffande vissa fordon skulle begränsas till att avse endast körning på väg avsågs av riksdagen år 1978 (prop. 1977/78:77, JuU 21, rskr 156).

Trafikbrottslagen har inte någon definition på begreppet förande av fordon. Det har överlämnats åt rättstillämpningen att i gränsfall avgöra om ett visst förfarande skall bedömas som förande eller inte.

Försök till trafiknykterhetsbrott är inte straffbelagt. Enligt rättspraxis torde däremot de allmänna reglerna om ansvar för medverkan anses tillämpliga såväl vid rattfylleri som vid rattonykterhet.

## 2.2 Påföljder vid trafiknykterhetsbrott

### 2.2.1 Allmänt om påföljder enligt brottsbalken

Påföljderna för brott är enligt 1 kap. 3 § brottsbalken (BrB) dels de allmänna straffen böter och fängelse samt disciplinstraff för krigsmän, dels villkorlig dom, skyddstillsyn och överlämnande till särskild vård.

Vid val av påföljd skall rätten med iakttagande vad som krävs för att upprätthålla allmän laglydnad fästa särskilt avseende vid att påföljden skall vara ägnad att främja den dömdes anpassning i samhället (1 kap. 7 § BrB).

*Böter* ådöms i dagsböter eller direkt i pengar (penningböter) (25 kap. 1 § BrB). Dagsböternas antal är maximerat till 120. Dagsboten fastställs till belopp från tio till och med 1000 kr. beroende på den dömdes inkomst, förmögenhet, försörjningsskyldighet och ekonomiska förhållanden i övrigt (25 kap. 2 § BrB).

Böter kan dessutom användas i vissa undantagssituationer, såsom när gärningsmannen var under 21 år eller handlade under inflytande av själslig abnormitet (33 kap. 4 § BrB).

*Fängelse* på viss tid får inte understiga fjorton dagar (26 kap. 1 § BrB). Den som är under 18 år får inte dömas till fängelse om det inte finns synnerliga skäl till det. Den som är mellan 18 och 21 år får dömas till fängelse bara när det av hänsyn till allmän laglydnad föreligger särskilda skäl till det (26 kap. 4 § BrB).

*Villkorlig dom* får meddelas för brott som har fängelse i straffskalan om det med hänsyn till den tilltalades karaktär och personliga förhållanden i övrigt finns grundad anledning anta att övervakning eller annan mera ingripande åtgärd inte erfordras. Sådan dom får inte meddelas om brottets svårhet eller andra allmänpreventiva skäl hindrar det (27 kap. 1 § BrB). För den dömda gäller en prøvotid av två år då han skall visa skötsamhet och efter förmåga söka försörja sig (27 kap. 3 och 4 §§ BrB).

*Skyddstillsyn* får meddelas för brott som har fängelse i straffskalan om övervakning anses erforderlig och annan, mer ingripande påföljd inte är påkallad. Den som är under 18 år får inte dömas till skyddstillsyn om inte denna påföljd anses lämpligare än vård inom socialtjänsten. Om det lindrigaste straffet som är stadgat för brottet är fängelse i ett år eller däröver får skyddstillsyn ådömas bara om det föreligger särskilda skäl därtill (28 kap. 1 § BrB). Skyddstillsynen kan kombineras med dagsböter eller med fängelse i lägst 14 dagar och högst tre månader. Dagsböter kan ådömas jämte skyddstillsyn om det är påkallat för den tilltalades tillrättaförande eller av hänsyn till allmän laglydnad. Fängelse får ådömas jämte skyddstillsyn om det av hänsyn till allmän laglydnad prövas oundgängligen erforderligt att skyddstillsynen förenas med frihetsberövande (28 kap. 2–3 §§ BrB). Skyddstillsynen fortgår under en prøvotid av tre år och skall till en början vara förenad med övervakning (28 kap. 4–5 §§ BrB).

I prop. 1982/83: 85 som regeringen nyligen förelagt riksdagen föreslås ändringar när det gäller villkorlig dom och skyddstillsyn. Såväl villkorlig dom som skyddstillsyn avses få ökat utrymme och förutsättningarna för att dessa påföljder skall kunna ådömas ändras. Frågan om påföljder för rattfylleri berörs inte särskilt i propositionen. Av propositionens innehåll kan i övrigt nämnas att övervakningen under prøvotiden vid skyddstillsyn skall intensifieras och koncentreras till det första året av prøvotiden.

Om den dömda kan bli föremål för *vård enligt socialtjänsten* får rätten under vissa förutsättningar överlämna den dömda till sådan vård (31 kap. 1 § BrB). Om han kan bli föremål för *vård enligt lagen (1981:1243) om vård av missbrukare i vissa fall* får rätten besluta om överlämnande till sådan vård. Om det är stadgat strängare straff än fängelse ett år för brottet får överlämnande ske bara om det föreligger särskilda skäl (31 kap. 2 § BrB). Den som befinner sig i behov av *sluten psykiatrisk vård* eller *vård i specialsjukhus för psykiskt utvecklingsstörda* kan vidare under vissa förut-

sättningar överlämnas till sådan vård (31 kap. 3 § BrB). Är den dömda i behov av psykiatrisk vård eller tillsyn får rätten förordna att han skall överlämnas till *öppen psykiatrisk vård* (31 kap. 4 § BrB).

### 2.2.2 Påföljdspraxis vid trafiknykterhetsbrott

Normalpåföljden för *rattfylleri* har efter genomförandet av 1934 års trafiknykterhetsreform varit fängelse. Numera bestäms i allmänhet fängelsestraffet till en eller två månader eller i vissa fall 14 dagar eller tre veckor.

Böter som enda påföljd får som nämnts användas bara när omständigheterna anses mildrande. När så är fallet döms i regel till ett bötesstraff på 50–100 dagsböter.

Vid *rattonykterhet* tillämpas huvudsakligen bötesstraff på 40–100 dagsböter. Endast i ett mindre antal fall döms till fängelse eller annan påföljd.

Mildrande omständigheter vid *rattfylleri* har ansetts huvudsakligen föreligga då brottet inte har medfört någon nämnvärd fara för trafiksäkerheten. I praxis tillämpas bestämmelsen i huvudsak vid *rattfylleri* med moped. Vid *rattfylleri* med bil anses i praxis omständigheterna mildrande endast i enstaka undantagsfall, i regel bara när den trafikuppgift som föraren har påtagit sig är av strängt begränsad innebörd, t. ex. när det är fråga om omparkering eller flyttning av bil på tomtmark.

Påföljdsvalet vid trafiknykterhetsbrott var före år 1965, då brottsbalken trädde i kraft, relativt schablonmässigt och onyanserat. Av hänsyn till allmän laglydnad tillämpades som regel vid *rattfylleri* ovillkorliga frihetsstraff av en till två månaders längd. Vid *rattfylleri* med moped bestämdes dock straffet vanligtvis till enbart böter, i genomsnitt 60 till 80 dagsböter. Vid *rattonykterhet* tillämpades före brottsbalkens tillkomst huvudsakligen böter, i genomsnitt 50 till 70 dagsböter. I viss utsträckning förekom också korta fängelsestraff vid *rattonykterhet*.

Brottsbalkens ikraftträdande medförde inte omedelbart någon ändring i tidigare praxis. Högsta domstolens påföljdsval innebar alltjämt att påföljden för *rattfylleri* utan mildrande omständigheter normalt skulle vara fängelse. En uppmjukning har dock skett successivt och huvudregeln har frångåtts i vissa fall där särskilda skäl ansetts tala för en påföljd som inte innebär frihetsberövande, närmast skyddstillsyn, eventuellt i förening med böter. Sådana skäl har t. ex. ansetts föreligga om det föreligger ett klart vårdbehov i förening med påtaglig risk för att frihetsberövande skulle medföra försvårad anpassning.

Efter hand har i ökande utsträckning hänsyn tagits till gärningens samband med den tilltalades personliga förhållanden, och större utrymme har getts åt individualpreventiva och humanitära överväganden i påföljdsfrågan. Denna tendens kan i än högre grad märkas i underrätternas praxis, även om bedömningarna synes skifta mellan olika underrätter.

Huvudprincipen för högsta domstolens val av påföljd för *rattfylleri*, där omständigheterna inte är mildrande, är i dag att hänsynen till allmän

laglydnad kräver att påföljd, som inte innebär frihetsberövande, tillämpas endast om särskilda skäl talar för det. Härvidlag beaktas i synnerhet om den dömde påbörjat försök att återanpassa sig till ett ordnat liv och om det föreligger risk för att denna process försvåras om den dömde berövas friheten. Resonemang av denna typ har förts främst beträffande dem som varit allvarligt alkoholskadade. Annan påföljd än frihetsberövande har också valts när den dömde haft dokumenterade svårigheter att klara av ett frihetsberövande liksom någon gång också med hänsyn till att brottet i det enskilda fallet har medfört endast ringa trafikfara.

En utförlig redogörelse för högsta domstolens praxis t. o. m. år 1980 finns i justitiekammarens betänkande 1980/81: 1 s. 6 f. till vilken här kan hänvisas (*bilaga 1*). Till komplettering av redogörelsen kan nämnas följande, senare publicerade fall.

*NJA 1981 s. 308.* Den tilltalade åtalades för bl. a. rattfylleri alternativt rattonykterhet. Av analysbevis framgick att alkoholkoncentrationen i hans blod i samband med körningen uppgick till 1,48 promille. Domstolarna fann honom skyldig till rattonykterhet och olovlig körning. Påföljden bestämdes av högsta domstolen till böter. Högsta domstolen uttalade i domskälen bl. a. att det syntes bäst överensstämja med utformningen av bestämmelserna om ansvar för trafiknykterhetsbrott och med praxis i rattfyllerimål att man för rattonykterhetsbrott där omständigheterna i övrigt kring körningen inte ter sig särskilt anmärkningsvärda använder bötesstraffet ända intill den av lagstiftaren bestämda promillegränsen för rattfylleri. Självfallet skall därvid antalet dagsböter i princip variera efter graden av alkoholkoncentrationen.

*NJA 1981 s. 723*

I. Den tilltalade var en 59-årig kvinna som levt under goda sociala och ekonomiska förhållanden. Det förhållandet att lagföringen hade inneburit allvarliga påfrestningar för henne och att fängelsestraffet skulle drabba henne hårt ansågs av högsta domstolen inte utgöra sådana särskilda skäl att en frihetsberövande påföljd kunde undvikas. Påföljden bestämdes till fängelse en månad.

II. Den tilltalade var en 30-årig man som befann sig i en mycket besvärlig familjesituation. En beaktansvärd risk ansågs föreligga för att hans hustrus psykiska hälsa skulle påverkas menligt om han tvingades avtjäna ett frihetsstraff, något som i sin tur också skulle gå ut över barnen. Enligt högsta domstolen kunde det inte anses föreligga tillräckliga skäl att välja annan påföljd än fängelse.

*NJA 1982 s. 190.* Den tilltalade hade vid tiden för körningen ett avancerat alkoholmissbruk. Senare och vid tiden för åtalet hade inträtt en positiv förändring och han var avhållsam från alkohol. Högsta domstolen fann att hans situation måste bedömas som ömtålig och att risken för att avtjänandet av frihetsstraff skulle få till följd att den synbarligen gynnsamma

utvecklingen bröts var påtaglig. Påföljden bestämdes till skyddstillsyn i förening med böter.

*NJA 1982 s. 350*

I. Den tilltalade, som var lastbilschaufför, hade till följd av den åtalade körningen tillfälligt blivit av med sitt körkort och under återkallelsetiden varit arbetslös. Till följd därav hade han förlorat en inkomst mellan 20 000 och 25 000 kr. Högsta domstolen fann att det inte förelåg sådana skäl som enligt domstolens dittillsvarande praxis skulle kunna motivera en icke frihetsberövande påföljd. När det gäller verkningarna av körkortsåterkallelsen fann högsta domstolen att de svårigheter denna medfört för den tilltalade var så betydande att straffet kunde stanna vid 14 dagars fängelse.

II. Den tilltalade som var lastbilschaufför, hade till följd av den åtalade körningen tillfälligt blivit av med sitt körkort. Han hade då förlorat sin anställning som lastbilschaufför. Högsta domstolen fann att den tilltalades förlust av anställningen som chaufför delvis uppvägdes av att han fått annan anställning och efter det att återkallelsen upphört hade återfått anställningen som chaufför. Påföljden bestämdes till en månads fängelse.

III. Den tilltalade var åkeriägare. Genom körkortsåterkallelsen gick hans årsinkomst ned med omkring 20 000 kr. Högsta domstolen fann att det av utredningen i målet fick anses framgå att trafikfaran under körningen även med beaktande av den jämförelsevis höga alkoholhalten i blodet (1,92 promille) typiskt sett var obetydlig och att de svårigheter som körkortsåterkallelsen medförde i den tilltalades näringsutövning var synnerligen stora. Påföljden bestämdes till fängelse 14 dagar.

IV. Den tilltalade var innehavare av en blomsteraffär och återkallelsen av körkortet hade inneburit avbräck i rörelsen. Omsättningen hade gått ned med 10 procent. Högsta domstolen fann att trafikfaran under den åtalade körningen typiskt sett inte var ringa samt att körkortsåterkallelsen visserligen medfört svårigheter i den tilltalades näringsutövning men att dessa inte kunde anses ha varit synnerligen stora. Påföljden bestämdes till fängelse en månad.

Också från hovrätternas praxis finns en del publicerade avgöranden rörande påföljder för trafiknykterhetsbrott. Här skall endast hänvisas till fall som har publicerats i Rättsfall från Hovrätterna (RH) under de senaste åren, nämligen RH 3:80 (rattonykterhet, böter), 19:80 (rattonykterhet, böter), 23:80 (rattfylleri, villkorlig dom), 25:80 (rattonykterhet, böter), 89:81 (rattfylleri m. m., fängelse), 118:81 (rattonykterhet, fängelse), 125:81 (rattfylleri, körkortsåterkallelse, fängelse) 169:81 (rattfylleri, villkorlig dom), 191:81 (rattonykterhet, fängelse), 6:82 (rattfylleri, fängelse), 25:82 (rattfylleri, fängelse 14 dagar), 31:82 (rattfylleri, fängelse), 35:82 (rattonykterhet, fängelse) och 46:82 (rattfylleri, motorcykel, fängelse 14 dagar).

Domstolarnas val av påföljder för rattonykterhet och rattfylleri under åren 1977–1980 framgår av *Tabell 1*, här nedan.

**Tabell 1** Personer som dömts eller godkänt strafföreläggande för brott mot 4 § trafikbrottslagen som huvudbrott 1977–1980.

(Källa: Rättsstatistisk årsbok 1978–1980, samt i fråga om år 1980, uppgift från statistiska centralbyrån.)

PÅFÖLJD	1977			1978		
	Rattfylleri	Rattonykterhet	Totalt	Rattfylleri	Rattonykterhet	Totalt
Fängelse	4 046	59	4 105	4 439	133	4 572
Böter	669	5 652	6 321	673	5 223	5 896
Sluten psyk. vård och vård i specialsjukhus för psyk. ut- vecklingsstörda	4	—	4	9	—	9
Öppen psyk. vård	—	—	—	1	—	1
Skyddstillsyn	554	2	556	565	14	579
därav med anstaltsbehandl.	6	—	6	6	—	6
Villkorlig dom	232	1	233	256	3	259
Vård enligt barnavårdslagen	21	9	30	22	12	34
Vård enligt nykterhetsvårdslagen	31	2	33	28	2	30
34 kap. 1 § 1 p. BrB tillämpad	165	9	174	183	35	218
Fri från påföljd	1	2	3	—	—	—
Påföljd eftergiven	—	4	4	3	2	5
<b>Totalt</b>	<b>5 723</b>	<b>5 740</b>	<b>11 463</b>	<b>6 179</b>	<b>5 424</b>	<b>11 603</b>

PÅFÖLJD	1979			1980		
	Rattfylleri	Rattonykterhet	Totalt	Rattfylleri	Rattonykterhet	Totalt
Fängelse	4 574	139	4 713	4 467	160	4 627
Böter	512	5 305	5 817	513	5 229	5 742
Sluten psyk. vård och vård i specialsjukhus för psyk. ut- vecklingsstörda	3	1	4	3	1	4
Öppen psyk. vård	1	—	1	2	—	2
Skyddstillsyn	551	20	571	585	12	597
därav med anstaltsbehandl. eller fr. o. m. år 1980 i kombination med fängelse	3	—	3	6	—	6
Villkorlig dom	295	8	303	335	8	343
Vård enligt barnavårdslagen	28	13	41	23	7	30
Vård enligt nykterhetsvårdslagen	32	1	33	33	2	35
34 kap. 1 § 1 p. BrB tillämpad	158	54	212	141	44	185
Fri från påföljd	—	—	—	—	—	—
Påföljd eftergiven	3	—	3	1	2	3
<b>Totalt</b>	<b>6 157</b>	<b>5 541</b>	<b>11 698</b>	<b>6 103</b>	<b>5 465</b>	<b>11 568</b>

### 2.3 Körkortsingripande vid trafiknykterhetsbrott

Körkortshavare som har gjort sig skyldig till brott mot 4 § TBL drabbas även av andra sanktioner än de rent straffrättsliga.

Enligt 16 § 1 körkortslagen (1977: 477) skall körkortet som regel återkallas om körkortshavaren har gjort sig skyldig till rattonykterhet eller rattfyl-

leri. Samtidigt med återkallelsen bestäms en spärrtid under vilken tid något körkort inte får lämnas ut. Spärrtiden är lägst en månad och högst tre år. Vid rattfylleri skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år. I stället för återkallelse kan varning under vissa omständigheter meddelas körkortshavaren vid rattonykerhet. För att varning skall få meddelas krävs att alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter färden är lägre än 0,8 promille och att omständigheterna är mildrande. I avvaktan på slutligt avgörande i återkallelsefrågan skall körkortet återkallas tills vidare om det på sannolika skäl kan antas att körkortet kommer att slutligt återkallas till följd av att körkortshavaren har gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott. Mål om återkallelse prövas av länsrätten.

Den normala spärrtiden vid rattonykerhet över 0,8 promille och rattfylleri under 2 promille är ett år. Vid rattonykerhet under 0,8 promille tillämpas som regel en spärrtid om sex månader i de fall då varning inte har ansetts tillräcklig. Vid blodalkoholhalter över 2 promille bestäms spärrtiden i allmänhet till minst 18 månader. Är det fråga om upprepad trafiknykterhetsbrottslighet varierar spärrtiden mellan 18 och 36 månader.

Körkortslagen innehåller även bestämmelser om omhändertagande av körkort vid misstanke om trafiknykterhetsbrott. Omhändertagande skall ske bl. a. om körkortshavaren vid förandet av motordrivet fordon, spårvagn eller motordrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana har företett tydliga tecken på påverkan av starka drycker eller annat ämne. Misstänks körkortshavaren ha gjort sig skyldig till rattfylleri eller rattonykerhet och hade han före färdens slut förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod uppgick till minst 0,5 promille skall körkortet omhändertas när resultatet av blodanalysen har erhållits, dock att omhändertagande inte skall ske vid misstanke om rattonykerhet när omständigheterna vid brottet kan anses mildrande.

Om det föreligger synnerliga skäl får enligt 24 § körkortslagen återkallelse underlåtas eller spärrtid sättas ned, om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Om återkallelse underlåts får varning meddelas i stället.

## 2.4 Begränsning i rätten till trafikskadeersättning m. m.

I trafikskadelagen (1975:1410) finns bestämmelser om ersättning från trafikförsäkring för skada i följd av trafik med motordrivet fordon (trafikskadeersättning).

Enligt 12 § trafikskadelagen kan trafikskadeersättning med anledning av personskada jämkas om den skadelidande uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Ersättning till förare som har gjort sig skyldig till brott enligt 4 § TBL kan även jämkas om föraren genom vårdslöshet har medverkat till den egna skadan. Denna särregel har motiverats av önskemålet att låta trafikskadereglerne få viss preventiv effekt mot trafiknykterhetsbrott (LU 1975/76: 3 s. 24–32, rskr 113).

Av samma skäl har i 20 § trafikskadelagen tagits in en särskild regel om rätt för försäkringsanstalten att av den som vållat skadan återkräva det som försäkringsanstalten har betalat i trafikskadeersättning, om skadan har vållats genom vårdslöshet av förare som har gjort sig skyldig till brott enligt 4 § TBL.

## 2.5 Blodprovstagning och alkoholutandningsprov m. m.

I trafiknykterhetsmål användes tidigare regelmässigt som särskilda bevismedel dels blod- och urinprovsanalys, dels klinisk undersökning jämte läkarens uttalande om graden av den misstänktes påverkan.

Blodprovstagningen och läkarundersökningen ägde rum med stöd av 28 kap. 12 § rättegångsbalken. Där föreskrivs att den som skäligen kan misstänkas för brott på vilket fängelse kan följa får underkastas kroppsbesiktning. Vid behov får vid sådan kroppsbesiktning tas blodprov och utföras annan undersökning som kan ske utan nämnvärt men för den misstänkte. Är det fara i dröjsmål får enligt 28 kap. 13 § rättegångsbalken de nämnda åtgärderna beslutas av polisman. Efter den ändring av sistnämnda paragraf, som trädde i kraft den 1 januari 1975, får blodprov tas inte bara av läkare utan även av legitimerad sjuksköterska. Däremot får endast läkare utföra den kliniska undersökningen.

Närmare föreskrifter om blod- och urinprovstagning för alkoholbestämning har meddelats av socialstyrelsen i kungörelsen SOSFS (M) 1979: 106.

Enligt socialstyrelsens föreskrifter skall som regel vid blodprov för alkoholbestämning två provrör fyllas med vardera cirka 10 ml venblod. Provrören och protokollet från den kliniska undersökningen sänds med expresspost till statens rättskemiska laboratorium där analys sker. Från det medelvärde av blodalkoholkoncentration som erhålls vid som regel fyra analyser gör laboratoriet med hänsyn till de med analysförfarandet förenade felmöjligheterna ett avdrag med i allmänhet 0,14 promille.

I prop. 1981/82: 162 föreslogs att användningen av kliniska undersökningar i mål om trafiknykterhetsbrott skulle begränsas. Enligt förslaget skulle sådana undersökningar göras i regel endast när en fordonsförare som misstänks för trafiknykterhetsbrott kan antas vara påverkad av annat berusningsmedel än alkohol eller när det annars finns särskilda skäl för läkarundersökning. Riksdagen hade inte någon erinran mot förslaget (JuU 1981/82: 55, rskr 329). Den nya ordningen tillämpas från 1 juli 1982.

Som ett hjälpmedel vid bedömningen av om det i ett enskilt fall finns anledning att ta blodprov på en förare har polisen sedan år 1956 använt sig av alkoholutandningsprov (kvalitativa utandningsprov). Någon särskild reglering av utandningsprovets användning fanns inte före år 1975. Dessförinnan ansågs det allmänt att polisen inte hade befogenhet att föranstalta om utandningsprov på andra förare än sådana som redan före provtagningen skäligen kunde misstänkas för trafiknykterhetsbrott. Genom lagstift-

ning åren 1974–1976 tillkom som förut nämnts lagstiftning om alkoholutandningsprov (se avsnitt 1).

Om den på vilken alkoholutandningsprov skall företas vägrar att medverka till sådant prov får enligt 4 § lagen (1976: 1090) om alkoholutandningsprov blodprov tas för utrönande av alkoholpåverkan även om brottsmisstanke inte föreligger. Sistnämnda bestämmelse fick sin nuvarande lydelse i samband med att användningen av kliniska läkarundersökningar begränsades den 1 juli 1982. Tidigare fick också läkarundersökning äga rum i de fall som avsågs i paragrafen.

Utredningen (Ju 1980: 05) om alkoholutandningsprov som bevismedel vid trafiknykterhetsbrott har enligt sina ursprungliga direktiv till uppgift att pröva om det finns rättsliga och praktiska förutsättningar för användning av alkoholutandningsprov som bevismedel vid trafiknykterhetsbrott (kvantitativa utandningsprov). Frågan om sådan användning av luftanalystekniken är beroende på bl. a. resultatet av en omfattande försöksverksamhet som f. n. pågår i flera större tätorter i landet. På dessa orter lämnas regelmässigt utandningsprov av de misstänkta motorfordonsförare, som frivilligt samtycker till åtgärden, för analys i ett instrument som är konstruerat så att det är möjligt att omedelbart avläsa alkoholkoncentrationen i blodet. Utredningen har ännu inte lagt fram några förslag i dessa frågor.

### 3 Vissa uttalanden av riksdagen beträffande frågor om påföljd för rattfylleri

Frågan om valet av påföljd för rattfylleri har under senare år flera gånger aktualiserats i riksdagen både i samband med behandlingen av enskilda motioner och i samband med frågor om påföljdssystemet i övrigt. I det följande lämnas en kortfattad redogörelse för vissa uttalanden.

I en motion till 1973 års riksdag efterlystes förändringar i trafiknykterhetslagstiftningen bl. a. när det gällde påföljdsvalet. Riksdagen hänvisade i sitt beslut med anledning av motionen till trafiknykterhetsbrottskommitténs betänkande (SOU 1970: 61) Trafiknykterhetsbrott – Förslag 1970, och riksdagen förutsatte att proposition på grundval av kommitténs förslag skulle komma att utan onödigt dröjsmål föreläggas riksdagen. Riksdagen fann inte anledning föregripa de ställningstaganden som förestod beträffande de i motionen upptagna spörsmålen. Motionen avslogs (JuU 1973: 12).

I prop. 1974: 154 föreslogs som nämnts en lag om försöksverksamhet med rutinmässiga alkoholutandningsprov. I samband med riksdagens behandling av förslaget väcktes en motion rörande straffskalan vid rattonykterhet. Riksdagen avslög motionen men framhöll att den föreslagna försöksverksamheten kunde antas ge bättre underlag för ett samlat ställningstagande till trafiknykterhetsbrottskommitténs betänkande i stort, inte minst beträffande valet av påföljder (JuU 1974: 37).

I en motion till 1975 års riksmöte yrkades att riksdagen skulle föreläggas förslag till ett mera nyanserat påföljdssystem vid trafiknykterhetsbrott i huvudsaklig överensstämmelse med trafiknykterhetsbrottskommitténs betänkande. Motionären begärde också förslag om förstärkning av nykterhetsvårdens resurser så att ett mera nyanserat påföljdssystem skulle kunna genomföras.

Riksdagen avslög motionen men uttalade att en reform på trafiknykterhetslagstiftningens område snarast borde komma till stånd. Emellertid borde resultatet av den beslutande försöksverksamheten med rutinmässiga alkoholutandningsprov avvaktas innan ställning togs till hur lagstiftningen borde närmare utformas (JuU 1975/76: 8).

Frågan om valet av påföljd vid rattfylleri berördes också i samband med lagstiftningen år 1976 om alkoholutandningsprov. I prop. 1975/76: 162 uttalade sig departementschefen för en fortsatt utveckling som innebar att domstolarna inom ramen för gällande ordning i större utsträckning än tidigare tillmätte individualpreventiva hänsyn betydelse när det gällde att bestämma påföljden för rattfylleri.

Med anledning av motionsyrkanden kring dessa uttalanden framhöll justitieutskottet att utskottet utgick från att departementschefen ej avsett att styra rättstillämpningen när det gäller val av påföljd i mål om ansvar för rattfylleri utan endast velat notera att rättspraxis utvecklats på visst sätt (JuU 1976/77: 15).

I samband med att påföljden ungdomsfängelse avskaffades år 1979 infördes möjlighet att i särskilda fall kombinera skyddstillsyn med ett kortvarigt fängelsestraff. Samtidigt begränsades möjligheten att döma ungdomar mellan 18 och 21 år till fängelse. Enligt uttalanden i förarbetena avsågs lagstiftningen inte innebära någon ändring när det gäller påföljden för trafikbrott. Såsom särskilda skäl att av hänsyn till allmän laglydnad ådöma ungdomar mellan 18 och 21 år fängelse nämndes bl. a. trafikbrott, där kortare frihetsstraff regelmässigt utdöms (se prop. 1978/79: 212 s. 64, JuU 38 s. 44).

I samband med att det år 1980 infördes en ny bestämmelse i trafikbrottslagen som möjliggjorde för domstolarna att anpassa påföljden till betydelsen i det särskilda fallet för den tilltalade av körkortsåterkallelsen gjordes vissa uttalanden som gick ut på att avsikten inte var att frångå den nuvarande ordningen i vad denna innebär att fängelse är normalpåföljden för rattfylleri (JuU 1980/81: 1).

Under hösten 1980 behandlade riksdagen en motion med yrkande om förslag till ett mera nyanserat påföljdssystem vid trafiknykterhetsbrott. I samband därmed presenterades inför justitieutskottet viss statistik över tingsrätternas val av påföljder för rattfylleri. Materialet grundades på mål om rattfylleri där omständigheterna inte hade bedömts som mildrande och visade relationer mellan antalet domar, i vilken påföljden hade bestämts till skyddstillsyn och villkorlig dom resp. fängelse. Materialet (*bilaga 2*) visar stora variationer mellan olika tingsrätter.

I ärendet uttalade justitieutskottet att den i rättspraxis antagna grundsatsen att hänsyn till allmän laglydnad kräver att påföljden för rattfylleri normalt bestäms till fängelse har haft stor betydelse som avhållande faktor när det gäller bilkörning i samband med alkoholförtäring. Uppfattningen att man måste hålla isär alkoholförtäring och bilkörning har enligt utskottet en fast förankring hos det stora flertalet medborgare. Och det är, uttalade utskottet, ett viktigt trafiksäkerhetsintresse att denna uppfattning vidmakthålls. Utskottet fann sig mot den angivna bakgrunden inte böra förordna någon ändring av gällande rätt i fråga om valen mellan frihetsberövande och icke frihetsberövande påföljd i normalfall av rattfylleri. Utskottet anförde vidare.

Hotet om fängelsestraff avhåller emellertid inte alla medborgare från att köra motorfordon i alkoholpåverkat tillstånd. Mycket talar för att det bland dem som ändå kör i sådant tillstånd finns många som har uttalade alkoholproblem. För dessa personer torde fängelsestraffet i regel varken avhålla från fortsatt brottslighet eller ha någon positiv effekt från vård- eller behandlingssynpunkt. Tvärtom kan ett fängelsestraff i vissa fall få direkt skadliga effekter.

Synpunkter av nyss nämnd art ligger bakom den praxis som har utvecklats när det gäller val mellan frihetsberövande och icke frihetsberövande påföljder för rattfylleri som har begåtts av personer med dokumenterade alkoholproblem. Denna praxis, som medger en icke frihetsberövande påföljd, ofta i förening med vårdinsatser, har enligt utskottets mening fog för sig och tillgodoser också i viss mån motionärernas önskemål om ett mera nyanserat påföljdssystem. Detsamma gäller den praxis som medger en icke frihetsberövande påföljd också i andra särskilda fall, exempelvis där trafikfaran bedömts som ringa.

Av det anförda framgår att utskottet ställer sig bakom gällande rätt beträffande val av påföljder i mål om ansvar för rattfylleri. Som framgår av vad som har sagts tidigare i detta betänkande innebär införandet av den i proposition 1979/80: 178 föreslagna och av utskottet tillstyrkta möjligheten att vid påföljdsvalet ta hänsyn till beslut om körkortsåterkallelse inte någon principiell ändring i nuvarande ordning.

Vid bedömningen av motionsspörsmålet har utskottet noterat att tingsrätterna i sin rättstillämpning synes komma till ett resultat som inte är enhetligt över hela landet. Även om vissa variationer måste accepteras i ett system med ett stort antal i dömandet självständiga domstolar är det enligt utskottets mening förvånande att olikheterna mellan skilda tingsrätters påföljdsval är så stora som det i detta ärende framlagda materialet pekar på.

Enligt utskottets mening förefaller det inte troligt att olikheterna kan förklaras enbart med hänvisning till skiljaktigheter i de faktiska förhållandena i de olika målen. En förklaring kan vara att domstolarna arbetar från olika utgångspunkter såväl när det gäller personutredningen och annan handläggning av målen som när det gäller valet av påföljd.

En ordning som – såsom här synes vara fallet – så påtagligt innebär att lika fall inte behandlas lika i våra domstolar kan från rättvisesynpunkt inte godtas. Det material som utskottet kunnat studera är dock inte tillräckligt för att det skall vara möjligt att avgöra om förhållandet kräver någon

ändrad lagstiftning eller annan form av ingripande från statsmakternas sida.

Vad som framkommit i detta ärende motiverar emellertid enligt utskottets mening en närmare undersökning av domstolarnas handläggning, t. ex. av frågor om förordnande av offentlig försvarare, och påföljdsval i mål om ansvar för rattfylleri. Det bör ankomma på regeringen att närmare besluta om formerna för en sådan undersökning. På grundval av de resultat som undersökningen kan komma att visa får ställning tas till frågan om behovet och arten av vidare åtgärder.

Riksdagen gav som sin mening regeringen till känna vad utskottet anfört om en undersökning av domstolarnas handläggning m. m. i fråga om mål rörande ansvar för fylleri.

Undersökningen har av regeringen uppdragits åt utredningen (1980: 05) om alkoholutandningsprov som bevismedel vid trafiknykterhetsbrott.

I prop. 1980/81: 44 föreslogs att minimitiden för fängelse skulle sänkas från en månad till 14 dagar. I propositionen underströks att det f. n. inte var tillrådligt att låta ett fängelsestraff under en månad utgöra standardpåföljden för rattfylleri. Justitieutskottet (JuU 1980/81: 32) delade denna uppfattning; tidigare praxis när det gällde straffmätningen borde alltså inte ändras i normalfallen. Med anledning av motionsyrkanden rörande straffmätningen i mål om rattfylleri anförde utskottet att det enligt utskottets mening måste uppmärksammas att "rattfylleribrottet innefattar gärningar av mycket varierande straffvärde". Detta talade enligt utskottets mening för att det i särskilda fall borde finnas möjlighet för domstolarna att även i mål om rattfylleri – i de fall där annan påföljd än fängelse inte bör komma i fråga – göra en mera nyanserad straffmätning än f. n. Hänsynen till allmän laglydnad kunde visserligen sägas i viss mån tala mot denna bedömning. Samtidigt måste emellertid beaktas att det beträffande de korta fängelsestraffen snarast torde vara straffets art än straffets längd som verkade avskräckande. Utskottet fortsatte.

Vad som nu har sagts och särskilt den omständigheten att även fängelsestraff på kortare tid än en månad har en avskräckande effekt leder utskottet till uppfattningen att man inte bör avskära domstolarna från möjligheten att tillämpa strafftider understigande en månad även för vissa fall av rattfylleri. Denna möjlighet bör enligt utskottets mening dock kunna utnyttjas enbart när omständigheterna klart är sådana att det inte finns skäl att tillmäta gärningen samma straffvärde som normalt.

Det är knappast möjligt att mera exakt ange när det finns skäl att tillmäta ett rattfylleribrott lägre straffvärde än normalt, utan det måste i varje särskilt fall bli fråga om en bedömning som grundar sig på samtliga omständigheter.

Att blodalkoholhalten bara obetydligt har överstigit 1,5 promille kan inte ensamt vara utslagsgivande. En omständighet som kan vara av betydelse är trafikfaran i det enskilda fallet. Att denna varit, typiskt sett, obetydlig är en omständighet som, tillsammans med andra, kan tala för ett kortare fängelsestraff än annars. En annan omständighet som kan vara av vikt vid

bedömningen är orsaken till bilkörningen. Det finns t.ex. skäl att se *mildare på en körning som – utan att det är fråga om en nödhandling –* sker i ett angeläget syfte än en körning som äger rum utan sådant syfte. Till de omständigheter som kan påverka straffmätningen hör också, såsom departementschefen uttalar, sådana körkortsåterkallelser som medför hinder eller synnerlig svårighet för gärningsmannen i hans yrkes- eller näringsutövning. Men även i sådana fall måste det, liksom i övriga fall, bli fråga om en samlad bedömning av alla omständigheter.

Sammanfattningsvis vill utskottet slå fast att – såsom framgår av det anförda – möjligheten att döma till kortare fängelsestraff än en månad för rattfylleri skall tillämpas endast i klara undantagsfall.

Justitieukskottet har slutligen i samband med behandlingen av prop. 1981/82: 204 om straffansvar för onycterhet vid förande av tåg m. m. allmänt uttalat att det är ett viktigt trafiksäkerhetsintresse att uppfattningen att man måste hålla isär alkoholförtäring och bilkörning vidmakthålls. Det sagda måste enligt utskottet vara en utgångspunkt för det fortsatta lagstiftningsarbetet på området (JuU 1981/82: 58 s. 7).

## 4 Vissa undersökningar och statistiska uppgifter

### 4.1 Alkohol och trafikrisker

Under de senaste årtiondena har gjorts ett stort antal vetenskapliga undersökningar för att belysa de trafikrisker som är en följd av alkoholförtäring. Undersökningarna har gjorts från skilda utgångspunkter och med olika metoder. I trafiknycterhetsbrottskommitténs betänkande (SOU 1970: 61) finns en utförlig redovisning av de år 1970 kända vetenskapliga undersökningarna på detta område (s. 77–115).

Till en särskild grupp av undersökningar kan hänföras de som har gjorts i form av *laboratorieundersökningar*, *simuleringsförsök* eller *fältstudier* för att studera och mäta de olika funktionsnedsättningar som är förenade med alkoholförtäring. Vid laboratorieundersökningarna undersöks funktioner som har betydelse för körförmågan såsom syn, uppmärksamhet, reaktionstid, omdöme m. m. Vid simuleringsförsöken görs undersökningen i en s. k. körsimulator där man söker efterlikna verklig bilkörning. Fältstudierna görs på testbanor med olika slags prov och fordon för att pröva alkoholens roll i praktiska trafiksituationer.

Trafiknycterhetsbrottskommittén sammanfattade resultaten av dessa typer av undersökningar på följande sätt. I området kring 0,5 promille kan hos flertalet individer påvisas funktionsnedsättningar av olika slag. Ju högre blodalkoholhalten är desto mera allmänt nedsätts körförmågan och desto kraftigare blir påverkansgraden. Mellan 1,0 och 1,2 promille torde praktiskt taget varje individ ha så nedsatt körförmåga att han är direkt olämplig att föra motorfordon.

Redan tidigare hade emellertid åtskilliga undersökningar påvisat försäm-

ringar av körförmågan vid alkoholdoser motsvarande mindre än 0,5 promilles koncentration. En klassisk svensk studie från 1950-talet visade sålunda att tröskelvärdet för försämring av körförmågan hos erfarna bilförare ligger mellan 0,35 och 0,4 promille.<sup>1</sup>

På senare tid har publicerats en rad undersökningar beträffande alkohol och trafikrisker. Enligt en svensk undersökning från 1970 har den kritiska nivån i risksituationer beräknats till 0,2–0,4 promille, medan den i situationer som inte är lika krävande har uppskattats vara 0,4–0,5 promille.<sup>2</sup>

Av särskilt intresse för svensk del är en fältstudie beträffande effekterna av små alkoholdoser på förarprestationer i kritiska situationer som genomfördes år 1975 av statens väg- och trafikinstitut på uppdrag av statens trafiksäkerhetsverk. Vid undersökningen tilldelades ett antal försökspersoner föraruppgifter som bestod i olika manöverprov, varvid en signifikant skillnad mellan nyktert och alkoholpåverkat körbeteende kunde konstateras. Resultatet visade entydigt en försämrad körprestation när den genomsnittliga blodalkoholhalten var 0,42 promille.<sup>3</sup>

En annan typ av undersökningar är de s. k. *olycksriskundersökningarna*. Vid dessa undersöks systematiskt förekomsten av alkohol i blodet dels hos en olycksfallsgrupp, dvs. förare som har varit invecklade i olyckor, dels hos en kontrollgrupp av förare som inte har varit inblandade i olyckor men som utväljs så att plats, tidpunkt och trafikförhållanden så nära som möjligt stämmer överens med de undersökta olycksfallen. Härigenom blir det möjligt att grovt uppskatta bl. a. sambandet mellan alkoholförtäring och ökad olycksrisk, dvs. hur mycket större risken vid olika blodalkoholhalter är för att en olycka skall inträffa i jämförelse med risken för en sådan olycka om föraren inte har förtärt alkohol. Om t. ex. förare med 1,0 promille blodalkoholhalt råkar ut för fem gånger så många olyckor som förare utan alkohol i blodet utgör den förhöjda olycksrisken 5.

Resultaten av samtliga kända olycksriskundersökningar från olika länder för tiden fram till år 1970 sammanfattades av trafiknykterhetsbrottskommittén på följande sätt (SOU 1970: 61 s. 88–111). Vid lägre blodalkoholhalt än 0,5 promille kan olycksrisken inte anses nämnvärt förhöjd. Från 0,5 promille finns det däremot genomsnittligt sett en ökad olycksrisk. Ju högre blodalkoholhalten är, desto mera ökar den genomsnittliga olycksrisken. Ökningen är inte proportionell utan progressiv. De olika undersökningarna visar emellertid olika grader av riskökning vid samma blodalkoholhalt. Sammanställs tillgängliga undersökningar från olika länder erhålls

<sup>1</sup> Bjerver K. Goldberg. L: Effects of alcohol ingestion on driving ability. Results of practical road tests and laboratory experiments. Quarterly Journal of Studies on Alcohol, 1950, 11, 1–30.

<sup>2</sup> Leonard Goldberg: Alkohol och trafikrisker, SOU 1970: 61 s. 77 ff.

<sup>3</sup> Hans Laurell: Effekter av små alkoholdoser på förarprestationer i kritiska situationer. Statens väg- och trafikinstitut. Rapport Nr 68. Linköping 1975. Jfr också Hans Laurell och Jan Törnros: Dagen-efter-effekter av alkohol på körförmågan. Statens väg- och trafikinstitut. Rapport Nr 222 1981.

följande riskökningssiffror: vid 0,5 promille i genomsnitt 2, dvs. dubbel risk i förhållande till alkoholfria förare, vid 1,0 promille mellan 2 och 18, vid 1,2 promille mellan 2,5 och 35 samt vid 1,5 promille mellan 4 och 50.

Mycket omfattande amerikanska undersökningar från 1960-talet, som också redovisades av trafiknykterhetsbrottskommittén (SOU 1970: 61 s. 95–96), har ansetts tyda på att alkoholhalter i fältet mellan 0,5 och 0,8 promille som regel är en av flera bidragande olycksfaktorer medan alkoholhalter över 0,8 promille i allt större utsträckning kan bli den dominerande olycksfaktorn.

Undersökningar från tiden efter 1970 har gett i stort sett liknande resultat när det gäller den progressiva förhöjningen av olycksrisken efter alkoholförtäring. Enligt en NATO-rapport från år 1974 skulle sålunda den förhöjda olycksrisken vara 8 vid en alkoholhalt av 1 promille och 25 eller mer vid en halt av 1,5 promille.

De nu nämnda undersökningarna hänför sig till andra länder än Sverige och är sålunda inte utan vidare tillämpliga på svenska förhållanden. I vårt land har ännu inte företagits någon systematiskt genomförd olycksriskstudie där på samma sätt som vid de utländska undersökningarna en särskild kontrollgrupp har använts som jämförelsematerial. Däremot finns en rad undersökningar som syftar till att belysa i hur stor utsträckning alkoholpåverkade förare är inblandade i trafikolyckor.

Beträffande sådana undersökningar från senare år hänvisas först till den statistik som årligen redovisas av statistiska centralbyrån i publikationen *Vägför olyckor med personskada* och som grundar sig på uppgifter från polisen. Denna statistik visar att misstänkt alkoholpåverkan förelåg för ca 8 procent av de förare som under perioden 1970–1974 hade varit inblandade i trafikolyckor med dödlig utgång. Motsvarande andel vid personskadeolyckor utan dödlig utgång var 6–7 procent. Vid bedömning av denna statistik torde man dock av flera skäl ha anledning att räkna med ett visst bortfall. Det bör vidare uppmärksammas att statistiken hänför sig till antalet förare och inte till antalet olyckstillfällen.

Av intresse i detta sammanhang är också statistiken rörande polisens verksamhet med rutinmässiga alkoholutandningsprov. Fr. o. m. maj månad 1975 har enligt *anvisningarna* för verksamheten rutinprov vid trafikolycka som regel tagits på samtliga i olyckan inblandade förare, om inte tekniskt hinder har mött mot provtagningen. Antalet utandningsprov som har lett till blodprovstagning har därvid visat sig uppgå till cirka 3 procent av det totala antalet prov vid trafikolyckor (jfr prop. 1975/76: 162). Denna statistik måste emellertid ses mot bakgrund dels av att den inte torde inbegripa sådana fall av alkoholutandningsprov där föraren redan före provet har varit skäligen misstänkt för trafiknykterhetsbrott, dels av att tekniskt hinder mot provtagning i allmänhet har mött vid sådana trafikolyckor där föraren har varit medvetslös eller svårt skadad. Även här måste man sålunda räkna med ett bortfall.

De undersökningar som har gjorts har också i allmänhet visat sig tyda på en högre andel alkoholpåverkade bland förare som har varit inblandade i trafikolyckor. Vad gäller sådana undersökningar bör först nämnas att kriminalvetenskapliga institutet vid Stockholms universitet år 1969 på uppdrag av trafiknykterhetsbrottskommittén gjorde en analys av samtliga dödsolyckor i trafiken under år 1968 (SOU 1970: 61 s. 116–119), sammanlagt cirka 1100. Huvudsyftet var att söka utröna i hur stor andel av olyckorna alkoholpåverkade förare var inblandade. Därvid fanns emellertid uppgifter om utandningsprov eller blodprov endast beträffande 5 procent av de överlevande och 40 procent av de dödade förarna. Vid undersökningen framträdde en skillnad mellan områdena för de tre största kommunerna och landet i övrigt, något som har antagits hänga samman med att man i storstadsområdena i större utsträckning än i övriga delar av landet har tagit blodprov på dödade förare.

Vid undersökningen kunde straffbar blodalkoholhalt hos föraren eller någon av de inblandade förarna påvisas i 8,6 procent av samtliga undersökta olyckor. För storstadsområdena var motsvarande siffra 12,5 procent. Vid de olyckor där förare hade dödats kunde en blodalkoholhalt över 0,5 promille konstateras i 12 procent av samtliga fall och i 32 procent av fallen i storstadsregionerna. De dödade förarna med straffbar alkoholhalt i blodet hade i cirka hälften av fallen omkommit i singelolyckor där inga andra personer skadats.

Vid statens rättsläkarstation i Lund har gjorts en undersökning om alkohol- eller tablettpåverkan hos förare vid vägtrafikolyckor med dödlig utgång i södra Sverige under perioden 1972–februari 1975. Underlaget för undersökningen var rutinmässiga blod- och urinprov i samband med obduktioner samt uppgifter ur polisrapporterna om de överlevande förarna.

Undersökningen, vars resultat har redovisats av statens trafiksäkerhetsverk, visade att föraren eller någon av förarna hade varit alkohol- eller tablettpåverkad i minst 94 fall eller 21 procent av de totalt 452 fordonsolyckorna. En särredovisning av singelolyckorna visade påverkan hos minst 35 procent av förarna. Motorcykelolyckorna visade genomsnittligt högre frekvens av alkoholpåverkade förare. Av totalt 62 motorcykelolyckor konstaterades alkoholpåverkan i 18 fall vilket motsvarar 29 procent. Vid singelolyckorna med motorcykel hade minst 48 procent av förarna varit påverkade.

I detta sammanhang kan också hänvisas till en särskild analys av vägtrafikolyckor med dödlig utgång inom Kopparbergs län under år 1975 som har utförts av statens trafiksäkerhetsverk. Undersökningen visade att av totalt 56 dödsolyckor i länet under nämnda år misstanke om alkoholpåverkan förelåg i 17 fall (ca 30 procent). Dessa olyckor var till stor del koncentrerade till veckosluten. Sex av de olyckor som misstänktes vara alkoholbetingade var singelolyckor. Av de 17 förare för vilka misstanke om alkoholpåverkan förelåg var 10 yngre än 25 år.

#### 4.2 Trafiknykterhetsbrottslighetens omfattning och utveckling

För att ge en bild av trafiknykterhetsbrottslighetens utveckling fr. o. m. år 1950 redovisade trafiknykterhetsbrottskommittén resultat av vissa statistiska undersökningar (SOU 1970: 61 s. 45–56). Kommitténs undersökningar avsåg i första hand tiden fram till år 1967, då omläggningen till högertrafik ägde rum.

Vad först angår utvecklingen i fråga om det absoluta antalet brott som årligen hade kommit till myndigheternas kännedom, dvs. den synliga brottsligheten, redovisade kommittén dels antalet till statens rättskemiska laboratorium inkomna blodprov, dels antalet till polisens kännedom komna trafiknykterhetsbrott minskat med antalet under samma år uppklarade fall som hade befunnits inte vara brott, dels antalet personer som hade dömts eller erhållit åtalselftergift för sådant brott. De redovisade sifferserierna gav vid handen att det årliga antalet brott i stort sett hade ökat kontinuerligt och mycket kraftigt under hela perioden. Sålunda var antalet brott som kom till polisens kännedom i grova tal räknat 3 000 år 1950, 8 000 år 1955, 11 000 år 1960 och 15 000 år 1967. Under angivna år hade omkring 2 100, 5 600, 8 200 och 12 800 personer dömts eller erhållit åtalselftergift för trafiknykterhetsbrott. Antalet blodprov, som år 1950 uppgick till drygt 4 000, hade sedan dess så gott som årligen stigit för att år 1967 uppgå till drygt 19 000.

Eftersom trafiknykterhetsbrotten hänger samman med bl. a. tillgången på motorfordon är det av stor betydelse att det absoluta antalet brott jämförs med motorfordonstrafikens utveckling. Man får då ett mått på den relativa brottsutvecklingen. Trafiknykterhetsbrottskommittén gjorde undersökningar för att belysa även den på detta sätt beräknade relativa brottsligheten, varvid antalet motorfordon (inklusive mopeder) användes som mätare på motorfordonstrafikens utveckling. Antalet motorfordon steg under åren 1950–1967 från omkring 570 000 till omkring 3 000 000.

I syfte att mäta den relativa brottsutvecklingen jämförde kommittén bl. a. antalet trafiknykterhetsbrott med det totala antalet motorfordon vid skilda perioder. Jämförelserna visade att den relativa brottsutvecklingen från dessa utgångspunkter företedde i väsentliga avseenden en annan bild än den absoluta brottsutvecklingen. Sålunda var t. ex. antalet trafiknykterhetsbrott per 1 000-tal motorfordon under år 1950 5,199 och under år 1967 5,216. En närmare granskning av de presenterade siffrorna visade bl. a. följande. Efter en viss ökning av antalet brott år 1951 följde en viss minskning åren 1952–1954, som förde brottsligheten tillbaka till ungefär samma nivå som år 1950. År 1956 skedde emellertid en ökning som troligen hade börjat redan år 1955. Från och med år 1957, då den nedre promillegränsen sänktes från 0,8 promille till 0,5 promille, minskades åter den relativa brottsligheten stadigt fram till och med år 1963. Kommittén diskuterade olika tänkbara orsaker till denna minskning. En förklaring antogs

kunna vara att skärpningen av lagstiftningen år 1957 verkade avhållande på trafiknykterhetsbrottsligheten. En annan förklaring kunde enligt kommittén vara att polisens övervakningsresurser inte räckte till för att hålla upptäcktsfrekvensen på samma nivå som tidigare. Vad särskilt angick år 1963 torde arbetskonflikten vid systembolagsbutikerna i början av året ha inverkat i viss mån. Efter år 1963 var utvecklingen mindre klar. Vissa år, särskilt år 1964, skedde en ökning och andra år en minskning. År 1968 minskade den relativa brottsligheten, vilket enligt kommittén möjligen kunde bero på den större försiktighet i trafiken som gjorde sig gällande under en tid efter omläggningen till högertrafik i september 1967.

Vad angår utvecklingen under senare år hänvisas till nedanstående tabeller. I *tabell 2* anges antalet fall av anmälda trafiknykterhetsbrott dels i absoluta tal, dels i relation till antalet motorfordon (person- och lastbilar, bussar och motorcyklar). Med anmälan avses i detta sammanhang att brottet har kommit till polisens kännedom och att utredningen har fortskridit så långt att någon är skäligen misstänkt för brottet (att personblad i har upprättats hos polisen). Bland anmälda brott ingår därför även sådana som under den fortsatta utredningen av olika skäl inte visar sig vara brott. Det bör anmärkas att på grund av omläggningar av statistikrutinerna åren 1968 och 1975 de årliga antalen anmälda brott inte är helt jämförbara.

**Tabell 2** Antalet anmälda trafiknykterhetsbrott i förhållande till motorfordonsbeståndet

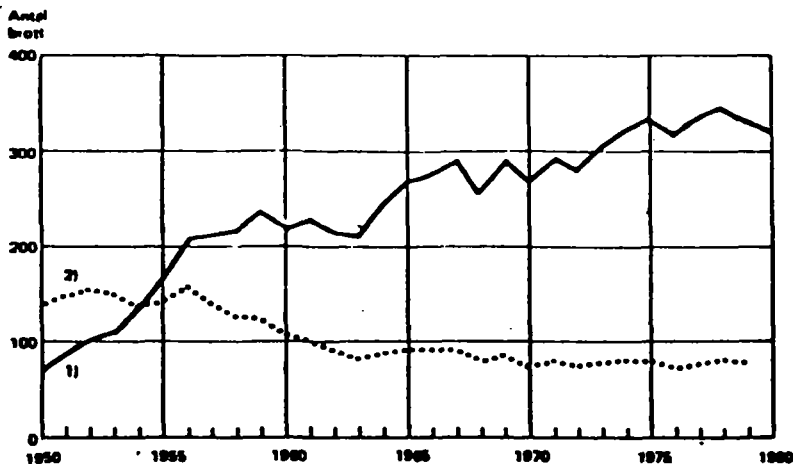
Källa: Statistiska centralbyråns publikationer

År	Antalet anmälda brott	Antalet registrerade personbilar, lastbilar, bussar och mc i trafik vid årets början, 1 000-tal	Antalet anmälda brott per 1 000 fordon
1968	15 923	2 174	7,3
1969	18 442	2 267	8,1
1970	17 036	2 393	7,1
1971	18 672	2 488	7,5
1972	18 108	2 553 <sup>1</sup>	7,1
1973	19 680	2 638	7,5
1974	20 931	2 699	7,8
1975	21 685	2 846	7,6
1976	20 766	2 964	7,0
1977	22 187	3 088	7,2
1978	22 671	3 061	7,4
1979	21 701	3 060	7,1
1980	21 681	3 074	7,1

<sup>1</sup> Fr. o. m. år 1972 har insamlingen av statistiken beträffande motorfordonsbeståndet lagts om, varför siffrorna fr. o. m. det året inte är fullt jämförbara med tidigare år.

Av figur 1 framgår antalet anmälda brott i relation dels till medelbefolkningen över 15 år, dels till antalet registrerade personbilar (alltså inte andra fordonskategorier).

Figur 1 Antal anmälda trafiknykterhetsbrott (rattfylleri, rattonykterhet) per 100 000 invånare över 15 år 1950–1980<sup>1</sup> samt per 10 000 registrerade personbilar 1950–1979<sup>2</sup>.



Källa: BRÅ-rapport (1981: 1) Brottsutvecklingen. Lägesrapport 1981.

De statistiska uppgifterna visar sålunda att antalet anmälda trafiknykterhetsbrott under första hälften av 1970-talet ökade såväl i absoluta tal som vid en jämförelse med befolkningsutvecklingen. Under andra hälften av 1970-talet har emellertid både den absoluta och den relativa brottsutvecklingen stabiliserats på en tämligen jämn nivå. Den påtagliga minskningen år 1976 torde ha samband med att polisen det året utsträckte verksamheten med rutinmässiga alkoholutandningsprov till hela riket.

Jämförs däremot det absoluta antalet anmälda brott med motorfordons- trafikens utveckling har den relativa brottsutvecklingen legat i stort sett på samma nivå under hela 1970-talet.

De uppgifter som nu har redovisats avser antalet anmälda trafiknykterhetsbrott, dvs. antalet fall av misstänkta brott. Givetvis leder inte alla misstänkta fall till fällande dom eller ens till att åtal väcks. Bl. a. leder de s. k. falskt positiva utandningsproven<sup>1</sup> till att blodprov tas i onödan i ett tämligen stort antal fall och därmed registreras också ärendet i statistiken över anmälda brott.

Ett bättre mått på brottsutvecklingen är därför antalet misstänkta trafiknykterhetsbrott som leder till fällande dom av domstol. I tabell 3 redovisas

<sup>1</sup> Med falskt positivt utandningsprov avses att utandningsprovet visar en blodalkoholhalt om 0,5 promille eller däröver men att blodanalysen visar att alkoholhalten inte uppgår till den straffbara rattonykterhetsgränsen.

antalet under åren 1972–1980 dömda trafiknykterhetsbrott i relation dels till medelbefolkningen över 15 år, dels till fordonsbeståndet. Antalet dömda brott har hämtats från statistiska centralbyråns statistik över tillämpade brottslagrum i tingsrätterna. Det bör uppmärksammas att redovisningen avser inte laga kraft vunna domar, varför en del av domarna kan ha ändrats i högre instans. Vidare beaktas inte det förhållandet att någon döms vid ett tillfälle för två eller flera trafiknykterhetsbrott med samma brottsrubricering. I sådana fall redovisas endast ett brott. Det bortfall som sålunda präglar statistiken är emellertid i detta sammanhang tämligen försumbart.

**Tabell 3** Antalet dömda trafiknykterhetsbrott i förhållande till motorfordonsbeståndet och till medelbefolkningen över 15 år

Källa: Statistiska centralbyrån

År	Dömda brott			Dömda brott per	
	Rattfylleri	Rattonykterhet	Summa	1 000 invånare över 15 år	1 000 fordon (se tabell 2)
1972	7 114	7 831	14 945	2,32	5,85
1973	6 972	7 722	14 694	2,28	5,57
1974	7 158	7 890	15 048	2,33	5,58
1975	7 436	8 590	16 026	2,47	5,63
1976	7 034	7 873	14 907	2,29	5,03
1977	7 271	7 981	15 252	2,33	4,94
1978	7 858	8 320	16 178	2,46	5,28
1979	7 737	7 907	15 644	2,36	5,11
1980	7 761	7 721	15 482	2,32	5,04

De nu redovisade uppgifterna om antalet misstänkta och dömda trafiknykterhetsbrott måste ses mot den bakgrunden, att det av allt att döma endast är ett förhållandevis litet urval av de faktiskt begångna brotten som upptäcks. Det s. k. mörktalet har länge ansetts vara högt när det gäller trafiknykterhetsbrott. De uppskattningar som har gjorts av den verkliga trafiknykterheten är självfallet mycket osäkra. Bland siffror som tidigare har brukat nämnas i sammanhanget kan här anges att man har antagit att polisen får kännedom om 5–20% av de begångna rattfylleribrotten och 1–10% av rattonykterhetsfallen.

Vissa försök har gjorts att uppskatta mörktalet med ledning av den statistik som avser polisens verksamhet med rutinmässiga alkoholutandningsprov vid i förväg beordrade trafikkontroller. Sådana beräkningar måste dock ske med stor försiktighet mot bakgrund av att man vid valet av tider och platser för dessa kontroller regelmässigt har beaktat intresset av en effektiv övervakning av trafiknykterheten och därför har låtit polisiära erfarenheter och synpunkter styra valet. Eftersom verksamheten till följd härav har inriktats på tider och platser där det enligt polisens bedömning erfarenhetsmässigt förekommer trafiknykterhetsbrott i särskilt påtaglig

omfattning, ger den samlade statistiken över utandningsprovets resultat inte något mera tillförlitligt underlag för generella slutsatser angående den verkliga trafiknykterhetsbrottslighetens omfattning.

#### 4.3 Klientelundersökningar

Under årens lopp har utförts en rad olika svenska klientelundersökningar avseende personer som har gjort sig skyldiga till trafiknykterhetsbrott. Det har därvid ansetts vara av speciellt intresse att söka belysa förekomsten av alkoholmissbruk och alkoholproblem hos klientelet.

Redan 1949 års trafiknykterhetsutredning konstaterade i betänkandet (SOU 1953: 20) Trafiknykterhet att trafiknykterhetsbrottslingarna i stor utsträckning är alkoholmissbrukare. Till grund för detta konstaterande låg en statistisk-sociologisk undersökning av ett slumpmässigt urval personer som under tiden den 1 juli 1948–den 30 juni 1949 hade dömts för rattfylleri eller rattonykterhet. På grundval av bl. a. uppgifter från systembolagen om de dömdas alkoholvanor (sådana uppgifter fanns före motbokens avskaffande) delades klientelet upp i olika s. k. alkoholvanegrupper. Undersökningen visade att 43 procent av klientelet redan före det trafiknykterhetsbrott för vilket de senast hade blivit dömda var att anse som alkoholmissbrukare (mot endast 9 procent bland samtliga män inom befolkningen över 25 år). Vid fördelningen av klientelet på alkoholvanegrupper hänfördes nära 4 procent till sådana grova missbrukare som hade varit föremål för åtgärd enligt 1 § alkoholistlagen under de tre närmast föregående åren. Närmare 10 procent utgjordes av andra grova missbrukare eller personer med minst tre fylleriförseelser de senaste tio åren och 32 procent av personer med högst två fylleriförseelser eller med enstaka lindriga nykterhetsanmärkningar under de senaste tio åren. – Liknande resultat visade den år 1957 publicerade undersökningen Kriminalitet och alkoholmissbruk (Stockholm, 1957), utförd på uppdrag av Institutet för maltdrycksforskning under ledning av doktor Olof Kinberg.

Den expertundersökning som redovisades i 1957 års trafiknykterhetsbrottskommittés betänkande (SOU 1963: 72) Nykterhet i trafik avsåg ett slumpmässigt urval av de personer som hade dömts för trafiknykterhetsbrott år 1953 och år 1956. Undersökningen avsåg endast förstagångsbrottslingar och redovisade i fråga om belastningar i nykterhetskänseende endast fylleriförseelser och intagningar på alkoholistanstalt. Enligt undersökningen hade av de år 1953 dömda förstagångsbrottslingarna 22,2 procent före det aktuella trafiknykterhetsbrottet gjort sig skyldiga till fylleriförseelse. Motsvarande siffra för de förstagångsbrottslingar som dömdes år 1956 var 29,9 procent.

Trafiknykterhetsbrottskommittén redovisade en omfattande undersökning beträffande ett slumpmässigt urval av de personer som år 1964 hade dömts för trafiknykterhetsbrott. Som alkoholbelastade redovisades i den-

na undersökning de personer som före det aktuella trafiknykterhetsbrottet var registrerade i kontrollstyrelsens register eller hos nykterhetsnämnden i hemortskommunen eller – för trafiknykterhetsbrott – i kriminalregistret på grund av fylleri, trafiknykterhetsbrott eller annat olämpligt alkoholbruk.

Undersökningen visade att cirka 60 procent av lagöverträdarna var på detta sätt alkoholbelastade före det aktuella brottet. Av rattfyllerifallen var det 64 procent och av rattnykterhetsfallen 52 procent som hade sådana tidigare alkoholbelastningar. Bland bilförarna var andelen alkoholbelastade 57 procent och bland mopedisterna 68 procent. Eftersom även det då aktuella trafiknykterhetsbrottet innebar ett avvikande alkoholbeteende, hade dessa alkoholbelastade alltså minst två och oftast flera registreringar som markerade att de hade betett sig brottsligt eller på annat sätt olämpligt under inverkan av alkohol. Vid en uppdelning på olika blodalkoholhalter visade det sig att andelen alkoholbelastade ökade med högre promille. I fråga om antalet tidigare alkoholregistreringar framgick att flertalet alkoholbelastade bilförare hade inte bara en utan två eller flera tidigare registreringar. Av de tidigare registreringarna dominerade fylleri på allmän plats. Nära 40 procent av samtliga dömda bilförare var sålunda tidigare registrerade för en eller, i de flesta fall, flera fylleriförseelser. Ser man enbart till de tre senaste åren före det aktuella trafiknykterhetsbrottet var 25 procent av samtliga bilförare belastade med en eller flera fylleriförseelser. Av undersökningen framgick vidare att vid rattfylleri 13 procent av bilförarna och 29 procent av mopedisterna hade varit föremål för tvångsåtgärder enligt nykterhetsvårdslagen. Vid rattnykterhet var motsvarande siffror för bilförarna 4 procent och för mopedisterna 13 procent.

För att utröna om klienteletts sammansättning förändrats gjorde trafiknykterhetsbrottskommittén en kompletterande undersökning avseende ett slumpmässigt urval av de personer som hade fällts till ansvar för trafiknykterhetsbrott under år 1968 och första halvåret 1969. Denna undersökning begränsades dock till att avse i huvudsak endast registrerade fylleriförseelser under de tre åren närmast före det aktuella trafiknykterhetsbrottet. I detta avseende visade undersökningen i förhållande till 1964 års undersökning inte någon större förändring i fråga om klienteletts sammansättning. Sålunda var liksom år 1964 cirka 25 procent av de för rattfylleri och rattnykterhet dömda bilförarna belastade med en eller flera fylleriförseelser under de senaste tre åren. För mopedisterna var motsvarande andel 55 procent. Av de bilförare som hade dömts för rattfylleri var 36 procent alkoholbelastade på detta sätt.

I detta sammanhang kan också hänvisas till en av beteendevetenskapliga institutionen vid Uppsala universitet i samarbete med kriminalvårdsstyrelsen år 1974 utgiven undersökning, Rattfyllerister (KVS Rapport nr 8/1974). Denna undersökning avsåg samtliga personer (sammanlagt 78) som under år 1969 hade dömts för rattfylleri till fängelse vid tingsrätten i en medelstor

svensk stad. Enligt undersökningen framgick det direkt av personakterna i 37 procent av fallen att den dömda hade alkoholproblem. Av de dömda hade 60 procent före det aktuella trafiknykterhetsbrottet gjort sig skyldiga till kriminalregisterbrott och 35 procent till tidigare rattfylleribrott. Inom en fyraårsperiod från 1969 års rattfylleribrott hade 24 procent återfallit i rattfylleri och 18 procent i annan brottslighet.

## 5 Utländsk rätt

### 5.1 Inledning

Lagstiftningen om trafiknykterhetsbrott i olika länder skiljer sig länderna emellan såväl i fråga om brottens uppbyggnad och närmare utformning som i fråga om de tillämpade påföljderna.

Den principiellt viktiga skiljelinjen går mellan de länder som har enbart ett påverkansrekvisit (jfr kliniskt rattfylleri för Sveriges vidkommande) och de som har fasta promillegränser, dvs. att ansvar inträder när blodalkoholhalten uppnår en viss promillegräns. Därvid bör anmärkas att de utländska promillegränserna inte alltid kan direkt jämföras med de svenska, eftersom det i vissa länder i motsats till vad som gäller i Sverige inte görs något avdrag för de med analysförfarandet förenade felmöjligheterna. Av de västeuropeiska länderna tillämpar – förutom Sverige – följande stater fasta promillegränser, nämligen Belgien (0,8 promille), Danmark (0,8 och 1,2 promille), Finland (0,5 och 1,5 promille), Frankrike (0,8 och 1,2 promille), Förbundsrepubliken Tyskland (0,8 och 1,3 promille), Grekland (0,5 promille), Irland (1 promille), Island (0,5 och 1,2 promille), Luxemburg (0,5 och 1,5 promille), Nederländerna (0,5 promille), Norge (0,5 promille), Portugal (0,8 promille), Schweiz (0,8 promille), Storbritannien (0,8 promille) och Österrike (0,8 promille). Bland stater som saknar fasta promillegränser kan nämnas Italien och Spanien.

Beträffande utomeuropeisk rätt kan anmärkas att enligt senast tillgängliga uppgifter om de i USA tillämpade promillegränserna en stat (Indiana) tillämpar en gräns på 0,5 promille, två stater (Maine och New York) 0,6 promille, en stat (Michigan) 0,7 promille, två stater (Idaho och Utah) 0,8 promille och återstående 47 stater 1 promille. Det bör vidare anmärkas att det amerikanska transportdepartementet i en modellag (Uniform Vehicle Code) har rekommenderat delstaterna att anta en fast promillegräns om 1 promille. Fasta promillegränser tillämpas också bl. a. i Canada (0,8 promille), Australien (0,8 promille, i delstaten Victoria 0,5 promille), Nya Zeeland (0,8 promille) och Japan (0,5 promille).

I det följande lämnas en närmare redogörelse för trafiknykterhetslagstiftningen i övriga nordiska länder.

## 5.2 Danmark

Den danska trafiknykterhetslagstiftningen ändrades i väsentliga hänseenden år 1976, då promilleregler infördes. Tidigare hade frågan om ansvar för trafiknykterhetsbrott avgjorts med hänsyn till samtliga omständigheter, varvid blodalkoholhalten hade tillmätts stor betydelse.

De ändrade reglerna (faerselslov nr. 287 af 10. juni 1976), som trädde i kraft den 1 juli 1976, innebär i huvudsak följande. Den som för eller försöker föra ett motordrivet fordon efter att ha förtärt alkohol i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter körningen överstiger 1,2 promille, döms för *spirituskørsel* (§ 53, stk. 1). Detsamma gäller den som annars för eller försöker föra ett motordrivet fordon efter att ha intagit alkohol i sådan mängd att han inte kan föra fordonet på betryggande sätt (§ 53, stk. 2). Den som utan att göra sig skyldig till *spirituskørsel* för eller försöker föra motordrivet fordon efter att ha förtärt alkohol i sådan mängd att blodalkoholhalten under eller efter färden överstiger 0,8 promille, döms för *promillekørsel* (§ 53, stk. 3).

Efter lagändring (lov nr. 258 af 27. maj 1981), som trädde i kraft den 1 juli 1981, är straffet för *spirituskørsel* med motorfordon, traktor eller motorredskap böter. Har alkoholkoncentrationen i förarens blod under eller efter färden överstigit 2 promille är straffet dock haefte (ett kortvarigt frihetsstraff) eller fängelse i högst ett år (§ 117, stk. 1). Till haefte eller fängelse kan straffet också stiga vid en alkoholkoncentration mellan 1,2 och 2 promille om föraren tidigare har dömts för trafiknykterhetsbrott eller har gjort sig skyldig till flera trafiknykterhetsbrott eller under åsidosättande av väsentliga hänsyn till trafiksäkerheten har vållat eller framkallat fara för skada på person eller egendom (§ 117, stk. 2).

För *promillekørsel* är straffet böter (§ 117, stk. 3). Vid återfall får straffet för sistnämnda brott dock höjas till haefte eller fängelse i högst ett år. För *spirituskørsel* med moped gäller samma straffskala som för *promillekørsel*.

De nu angivna reglerna kompletteras av en särskild bestämmelse enligt vilken motordrivet fordon inte får framföras av den som på grund av sjukdom, matthet, överansträngning, sömnbrist, påverkan av berusande eller bedövande medel eller av liknande orsak befinner sig i ett sådant tillstånd att han är ur stånd att köra fordonet på ett fullt betryggande sätt (§ 54, stk. 1). Straffet är här böter eller under försvärande omständigheter fängelse i högst ett år. Även försök är straffbart.

Den danska lagstiftningen innehåller också en straffbestämmelse för den som på grund av alkoholpåverkan eller av annan orsak befinner sig i ett sådant tillstånd att han är ur stånd att framföra cykel eller häst på betryggande sätt. Någon promillegräns gäller inte i detta fall (§ 54, stk. 2). Straffet är böter.

Det är också straffbart att överlåta framförandet av fordon eller häst åt

en person som på grund av alkoholpåverkan eller av annan i § 54, stk. 1 nämnd orsak är ur stånd att fullgöra föraruppgiften på betryggande sätt (54 §, stk. 3). Enligt en särskild bestämmelse är vidare personalen på restaurang eller annat offentligt serveringsställe skyldig att försöka avvärja trafiknykterhetsbrott (§ 54, stk. 4). Straffet för brott mot någon av dessa bestämmelser är böter.

I fråga om följdverkningarna i körkortshänseende vid trafiknykterhetsbrott innebär lagstiftningen att körkort skall återkallas av domstolen för den som har gjort sig skyldig till spirituskørsel. Återkallelse skall då ske ovillkorligt, såvida inte särskilt förmildrande omständigheter föreligger. För den som har gjort sig skyldig till promillekørsel skall däremot körkortet återkallas endast villkorligt, om inte vissa särskilt angivna försvärande omständigheter föreligger.

Polisen har getts en generell befogenhet att ta alkoholutandningsprov på fordonsförare.

Østre och Vestre Landsretter har i en Cirkulereskrivelse af 22.6.1981 till samtliga byretter informerat om de riktlinjer som landsretterna efter den 1 juli 1981 kommer att följa när det gäller påföljder för trafiknykterhetsbrott. Dessa riktlinjer innebär följande.

### 1. Förstagångsbrott utan försvärande omständigheter enligt § 117, stk. 2

- 0,81–1,20<sup>0/00</sup>: böter och villkorlig körkortsåterkallelse
- 1,21–1,50<sup>0/00</sup>: böter och återkallelse av körkortet i 1 år
- 1,51–2,00<sup>0/00</sup>: böter och återkallelse av körkortet i 2 år
- 2,01–2,50<sup>0/00</sup>: hæfte 14 dagar och återkallelse av körkortet i 2 1/2 år
- >2,51<sup>0/00</sup>: hæfte 20 dagar och återkallelse av körkortet i 2 1/2 år

### 2. Förstagångsbrott med försvärande omständigheter enligt § 117, stk. 2

- 0,81–1,20<sup>0/00</sup>: böter och återkallelse av körkortet i 1 år
- 1,21–1,50<sup>0/00</sup>: böter och återkallelse av körkortet i 2 år
- 1,51–2,00<sup>0/00</sup>: hæfte 14 dagar och återkallelse av körkortet i 2 1/2 år
- 2,01–2,50<sup>0/00</sup>: hæfte 20 dagar och återkallelse av körkortet i 3 år
- >2,51<sup>0/00</sup>: hæfte 30 dagar och återkallelse av körkortet i 3 år

### 3. Andragångsbrott

- <1,50<sup>0/00</sup>: hæfte 10 dagar
- 1,51–2,00<sup>0/00</sup>: hæfte 14 dagar
- 2,01–2,50<sup>0/00</sup>: hæfte 20 dagar
- >2,51<sup>0/00</sup>: hæfte 30 dagar

Föreligger försvärande omständigheter av tidigare nämnt slag vid andragångsbrottet bestäms straffet efter närmaste högre promillenivå. Överstiger alkoholhalten 2,5 promille är straffet hæfte 40 dagar. Har andragångsbrottet begåtts under tid då körkortet varit återkallat, höjs strafftiden med hæftet 10 dagar.

Återkallelsetiden för körkortet är alltid 5 år. Om alkoholhalten vid andragångsbrottet inte har överstigit 1,5 promille och körkortet har återkallats endast villkorligt vid förstagångsbrottet är återkallelsetiden dock 3 år.

#### 4. Tredjegangsbrott

Minimumstraffet är alltid haeft 30 dagar. Har tredjegangsbrottet ägt rum under tid då körkortet varit återkallat, är minimumstraffet dock fängelse i 30 dagar.

Återkallelsetiden för körkortet är alltid 10 år. Vid särskilt försvårade omständigheter kan återkallelse ske för all framtid.

Landsretterna har inte antagit några riktlinjer för straffmätningen vid s. k. klinisk spirituskørsel enligt § 53, stk. 2 men har i cirkuläret hänvisat till ett uttalande av justitieministern i lagens förarbeten (Lovforslag nr. L 194. Folketingsåret 1980–81 s. 5). Enligt detta uttalande ansåg justitieministern att det ligger nära till hands att domstolarna vid straffbestämningen kommer att anlägga samma värdering som ligger till grund för straffskärpning vid de högre alkoholhalterna.

Bötesbeloppen är både vid promillekørsel och spirituskørsel cirka fyra procent av gärningsmannens årliga bruttolön, vilket ungefär motsvarar en månads nettolön för den bötfälde. Det minsta bötesbeloppet är dock 1 000 Dkr och det högsta 40 000 Dkr.

1981 års lagstiftning, som var föranledd av besparingsskäl, innebar en utvidgad användning av böter vid spirituskørsel på bekostnad av det frihetsstraff i form av haeft som tidigare normalt följde när blodalkoholhalten översteg 1,5 promille. Lagändringen innebar också en skärpning när det gäller spärrtiderna vid körkortsåterkallelser.

Det bör slutligen anmärkas att möjligheten att tillämpa kriminalvård i frihet vid trafiknykterhetsbrott ytterst sällan tillämpas vid danska domstolar. Av 13 085 domar avseende trafiknykterhetsbrott år 1980 utdömdes böter i 4 489 fall, fängelse i 8 454 fall och annan påföljd i endast 142 fall.

### 5.3 Finland

Den finländska riksdagen beslutade år 1976 om omfattande ändringar i lagstiftningen om trafiknykterhetsbrott. Ändringarna som trädde i kraft den 1 april 1977 innebar bl. a. att fasta promillegränser infördes och att bestämmelser om rattfylleri, fylleri i spårbunden trafik samt fylleri i luft- och sjötrafik sammanfördes i ett särskilt kapitel angående trafikfylleri i den allmänna strafflagen (23 kap. strafflagen). Samtidigt infördes regler om att fordonsförare kan underkastas rutinmässiga alkoholutandningsprov.

De nya straffbestämmelserna innebär i huvudsak följande. Den som framför motordrivet fordon efter att ha förtärt alkohol i sådan mängd att alkoholhalten i hans blod under eller efter färden uppgår till minst 0,5

promille skall dömas för rattfylleri till böter eller fängelse i högst tre månader. Om alkoholhalten uppgår till minst 1,5 promille eller om förarens förmåga till felfria prestationer är kännbart nedsatt och är omständigheterna sådana att gärningen har varit ägnad att äventyra annans säkerhet, skall föraren dömas för grovt rattfylleri till fängelse i högst två år eller minst 60 dagsböter. Har föraren varit påverkad av annat rusmedel än alkohol finns en särskild bestämmelse. Enligt denna skall en person, som framför motor drivet fordon under sådan påverkan av annat rusmedel än alkohol eller av alkohol i kombination med annat rusmedel att hans förmåga till felfria prestationer är nedsatt, dömas till böter eller fängelse i högst två år för körning under påverkan av rusmedel, såvida gärningen inte är straffbar som grovt rattfylleri. Med rusmedel avses därvid också läkemedel som påverkar prestationsförmågan.

I förarbetena till de nya bestämmelserna uttalades om valet av påföljd för trafiknykterhetsbrott att böter som enda påföljd bör komma till användning främst i de fall där blodalkoholhalten är lägre än 1,5 promille. För fall då villkorligt fängelsestraff används vid grovt rattfylleri framhölls att det villkorliga straffet i allmänhet bör kombineras med böter, en möjlighet som i Finland har införts först år 1976. Undantagsvis avses även vid grovt rattfylleri böter kunna tillämpas som enda påföljd. Denna möjlighet har enligt förarbetena införts med tanke på de lindrigare fallen.

Vid förstagångsrattfylleri bestäms påföljden regelmässigt till dagsböter, vars antal bestäms med ledning av den uppmätta blodalkoholhalten, medan återfall i rattfylleri vanligtvis föranleder ovillkorligt fängelsestraff i 1–2 månader.

Vid grovt rattfylleri, dvs. om alkoholhalten överstiger 1,5 promille är det numera fast praxis att påföljden vid förstagångsbrott bestäms till villkorligt fängelsestraff i 1–3 månader, oftast i kombination med dagsböter. Ovillkorligt fängelsestraff förekommer ytterst sällan vid förstagångsbrott såvida den dömden inte har antecknats i straffregistret för annan slags brottslighet. Däremot leder återfall som regel till ovillkorligt fängelsestraff, vars längd varierar med hänsyn till bl. a. alkoholhalten men vanligtvis är 2–4 månader.

Den som har dömts för trafiknykterhetsbrott, åläggs också förbud att köra motordrivet fordon under viss tid. Körförbudet varierar vanligtvis mellan 6 månader och 2 år.

#### 5.4 Island

I den isländska trafiknykterhetslagstiftningen föreskrivs att motordrivet fordon inte får föras av den som på grund av alkoholförtäring inte kan anses i stånd att föra fordonet på fullt betryggande sätt. Det finns två fasta promillegränser i lagen, en nedre vid 0,5 promille och en högre vid 1,2 promille.

Mellan 0,5 och 1,2 promille kan dömas till böter, "haefte" (ett kortvarigt frihetsstraff) eller fängelse i högst ett år. I praxis är böter den vanliga påföljden. Undantagsvis förekommer emellertid haefte i 5–10 dagar. Över 1,2 promille är straffet haefte eller fängelse i högst två år. Den vanliga påföljden är i sådana fall haefte i 10–12 dagar.

Om den alkohol som föraren har förtärt före eller under körningen leder till att blodalkoholhalten stiger efter färdens slut, skall det anses som om den förhöjda blodalkoholhalten förelåg redan under färden.

### 5.5 Norge

Enligt norsk lag (§ 22 vegtrafikkloven av 18. juni 1965, ändrad senast den 10 april 1981) får ingen köra eller försöka köra motorfordon, när han är påverkad av alkohol eller annat berusande eller bedövande medel. Har föraren en högre alkoholhalt i blodet än 0,5 promille eller en alkoholmängd i kroppen som kan leda till så hög blodalkoholhalt, skall han alltid anses vara i lagens mening påverkad.

I Norge finns också en bestämmelse som under vissa förutsättningar straffbelägger sådan förtäring av alkohol eller annat berusande eller bedövande medel som äger rum mellan körningens avslutande och blodprovstagningen, s. k. efterförtäring.

Straffet för trafiknykterhetsbrott är enligt § 31 i vegtrafikkloven fängelse i högst ett år eller, vid särdeles mildrande omständigheter, böter. I praxis bestäms straffet vid förstagångsbrott, oberoende av alkoholhaltens storlek, vanligtvis till fängelse mellan tre veckor och en månad. Vid återfall eller då andra försvårande omständigheter föreligger kan fängelsestraffet emellertid höjas väsentligt. Villkorlig dom kan tillämpas bara när särskilda skäl föreligger såsom exempelvis då föraren lider av sjukdom eller då han har varit yngre än 19 år vid körningen. År 1978 erhöll 15 procent av dem som dömdes för trafiknykterhetsbrott villkorlig dom. Bestäms påföljden till villkorlig dom, kombineras denna som regel med böter.

I § 33 vegtrafikkloven finns också regler om körkortsåterkallelse. Vid trafiknykterhetsbrott skall körkortet alltid återkallas under minst ett år. Vid återfall av trafiknykterhetsbrott inom en femårsperiod återkallas körkortet för alltid. Detsamma gäller om körkortet under den närmast föregående femårsperioden har varit återkallat till följd av bl. a. trafiknykterhetsbrott, som har begåtts före femårsperiodens början. Ärenden om återkallelse handläggs av polisen.

## 6 Överväganden och förslag

### 6.1 Inledning

Trafiknykterhetsfrågan har länge betraktats som en väsentlig del av trafiksäkerhetsproblemet. I takt med den intensiva utvecklingen av motorfordonstrafiken har allt starkare understrukits den grundläggande betydelsen från trafiksäkerhetssynpunkt av att motorfordonsförare avhåller sig från förtäring av alkohol och andra medel som kan nedsätta förarförmågan och därmed skapa risker i trafiken. I vårt land har man också tidigare än i de flesta andra länder insett vikten av att genom en sträng lagstiftning om straff och körkortsåterkallelse ingripa mot fordonsförare som åsidosätter kravet på nykterhet i trafiken.

Trafiknykterhetslagstiftningen har genomgått en omfattande utveckling alltsedan de första straffbestämmelserna infördes på 1920-talet. Ansvarsområdet har successivt utvidgats, och kravet på nykterhet vid ratten har efter hand skärpts. Införandet av frihetsstraff som regelmässig påföljd för rattfylleri år 1934 får vid sidan av 1941 och 1957 års promillelagstiftning ses som det mest betydelsefulla steget i utvecklingen.

Frågan om påföljder för rattfylleri har under årens lopp varit föremål för åtskillig diskussion. Som framgår av den föregående framställningen (avsnitt 1) gjorde 1957 års riksdag ett uttalande av den innebörden att man i viss utsträckning borde kunna gå ifrån fängelsestraff vid rattfylleri som förstagångsförseelse liksom i fall då föraren trots straffbar alkoholhalt hade kunnat genomföra körningen utan anmärkning. Denna tanke har inte realiserats, och de förslag om reformering av påföljdssystemet som därefter lagts fram har i stort sett kommit att stanna på papperet.

En beaktansvärd utveckling har emellertid samtidigt utan stöd av någon speciell lagändring ägt rum i praxis. Under de senaste åren har sålunda det årliga antalet domar till kriminalvård i frihet (inkl. villkorlig dom) eller annan vård motsvarat ca 17–18 procent av antalet domar för rattfylleri där annan påföljd än böter har tillämpats. Motsvarande siffra var under tiden närmast före brottsbalkens ikraftträdande år 1965 endast drygt 1 procent. Trots denna utveckling är rattfylleri fortfarande det brott som i särklass leder till flest fängelsestraff. Rattfylleristerna utgör en dryg tredjedel av dem som nyintas i kriminalvårdsanstalterna.

När det gäller rattonykterhet har å andra sidan utvecklingen blivit den att fängelse tillämpas endast i rena undantagsfall. Det rör sig om mindre än 2 procent av antalet domar per år för detta brott. Även den som t. ex. återfallit i rattonykterhet efter förhållandevis kort tid med en blodalkoholhalt som närmar sig rattfyllerigränsen döms praktiskt taget alltid till böter.

Riksdagen har så sent som i november 1980 ställt sig bakom gällande rätt i fråga om val av påföljd för rattfylleri och även därefter gjort uttalanden av likartad innebörd (se avsnitt 3). Att frågan nu ändå tas upp till diskussion

sammanhänger med att starka skäl talar för att hithörande problematik bör behandlas utifrån delvis andra infallsvinklar och i ett något mera generellt perspektiv än som har skett under senare tid. I det följande skall dessa skäl redovisas närmare.

En särskild fråga som också skall behandlas i det följande är huruvida den nedre gränsen för straffbarhet – 0,5 promillegränsen – är lämpligt avvägd. Frågan har fått aktualitet bl. a. genom olika forskningsresultat rörande inverkan på körförmågan av små alkoholdoser (se avsnitt 4.1). Motorförarnas helnykterhetsförbund har gjort särskilda framställningar i detta ämne och frågan har även tagits upp i motioner under innevarande riksmöte.

I ett särskilt avsnitt tas slutligen upp frågan om förverkande av fordon vid rattfylleri och andra trafikbrott.

## 6.2 Allmän strävan att minska antalet fängelsestraff

Under senare år har en allmän strävan varit att minska antalet frihetsberövanden inom kriminalvården. Detta kriminalpolitiska mål, som kommit till uttryck bl. a. i olika beslut av riksdagen (se t. ex. uttalanden i prop. 1980/81: 100 s. 19 och prop. 1981/82: 100 s. 30, 32, jfr också prop. 1982/83: 100 s. 28), torde få ses mot bakgrund av att det numera är allmänt erkänt att kriminalvård i anstalt har många negativa effekter. Anstaltsvistelserna medför generellt dålig rehabilitering och hög återfallsfrekvens. De har vidare ofta en nedbrytande inverkan på personligheten. Till detta kommer att den kriminologiska forskningen har visat att de allmänpreventiva verkningarna av frihetsstraffen är betydligt mera osäkra än man kanske tidigare allmänt har brukat anta.

Trots att sålunda enighet råder om att frihetsberövandena inom kriminalvården bör nedbringas, kan det konstateras att antalet fängelsestraff har ökat mycket kraftigt under de senaste åren. Medan antalet dömda som togs in i kriminalvårdsanstalt under åren 1976 och 1977 utgjorde 9901 resp. 9742, var motsvarande antal för åren 1978–1981 10547, 10822, 12541 och 13234. Även de genomsnittliga strafftiderna har ökat påtagligt.

Denna utveckling hänger uppenbarligen till en del samman med att kampen mot narkotikabrottslighet har intensifierats, men detta kan inte vara hela förklaringen. Bland de hypoteser som i övrigt har förts fram förtjänar särskilt nämnas att det klientel som blir föremål för lagföring numera genomsnittligt sett är mera brottsbelastat än tidigare.<sup>1</sup>

Oavsett orsakerna till det ökande antalet fängelsestraff förtjänar ökningen stor uppmärksamhet. Den ger också anledning att överväga åtgärder för att bringa utvecklingen i samklang med statsmakernas upprepade uttalanden om att antalet fängelsestraff bör minskas. Det skall här nämnas att

<sup>1</sup> Se brottsförebyggande rådets rapport (1982: 4) Brottsutvecklingen (s. 75–99).

regeringen i prop. 1982/83:85 har lagt fram förslag till åtgärder för att effektivisera kriminalvården i frihet som, om de genomförs, är ägnade att öka utrymmet för sådan kriminalvård på fängelsestraffets bekostnad. De ändrade regler om villkorlig frigivning som föreslås i propositionen innebär också en viss avkortning av fängelsetiderna för en stor grupp intagna. Ökningen av antalet fängelsedomar är emellertid så markant att dessa åtgärder isolerade inte kommer att förmå vända utvecklingen.

Förslagen i den nämnda propositionen bygger i stor utsträckning på delbetänkanden av fängelsestraffkommittén (Ju 1979:04) och frivårdskommittén (Ju 1979:05). De båda kommittéerna fortsätter sitt arbete, fängelsestraffkommittén med bl. a. utformningen av regler om påföljdsval och en översyn av straffskalorna på programmet och frivårdskommittén med att överväga om särskilda alternativ till frihetsstraff av typen samhällstjänst och kontraktsvård bör införas i vårt land. Särskilt frågan om kontraktsvård är uppenbarligen av stort intresse för rattfylleriproblematiken. Även resultatet av detta arbete kan, i den mån det leder till lagstiftning, antas komma att bidra till att minska ökningen av antalet fängelsestraff. Men effekterna torde i dessa avseenden ge sig till känna först på längre sikt.

Det råder naturligtvis ingen tvekan om att det från allmän synpunkt mest tillfredsställande sättet att nedbringa antalet fängelsedomar är att genom kriminalpolitiska och andra åtgärder minska omfattningen av den brottslighet som ligger till grund för domar av detta slag. Att förebygga brottslighet är ju också det yttersta målet för kriminalpolitiken, men tyvärr måste man konstatera att det även här blir fråga om åtgärder som först på längre sikt får genomslagskraft.

Mot denna bakgrund talar åtskilliga skäl för att lagstiftningsåtgärder nu bör sättas in med syfte att minska användningen av fängelsestraff. Annars riskerar de upprepade uttalandena från statsmakternas sida om att en sådan utveckling bör eftersträvas att förlora i trovärdighet. En metod att begränsa användningen av fängelsestraff är naturligtvis att föreskriva annat än frihetsberövande påföljd för sådana brott där fängelse i dag utdöms i stor utsträckning.

Att överväga en sådan åtgärd beträffande rattfylleri ligger särskilt nära till hands från flera olika synpunkter. Brottet är med 4 000–4 500 fängelsestraff per år som nämnts den enskilda gärning som föranleder i särklass flest domar på fängelse, och det är här fråga om endast kortvariga straff. En reform på området har nyligen genomförts i Danmark och för svensk del har frågan aktualiserats vid flera tillfällen sedan riksdagen år 1957 begärde en utredning i ämnet. Som har framgått av det föregående innehöll både 1957 års trafiknykterhetskommittés betänkande (SOU 1963:72) Nykterhet i trafik och 1966 års trafiknykterhetskommittés betänkande (SOU 1970:61) Trafiknykterhetsbrott förslag i angiven riktning. Till att tanken på en ändring i olika sammanhang har förts fram på senare tid har troligen härutöver bidragit att rattfylleristerna är en förhållandevis avgränsad

grupp och att förändringar i sanktionssystemet för dem därför kan genomföras utan att det leder till mera generella förskjutningar i kriminalpolitiken.

### 6.3 Nuvarande påföljdssystem komplicerat

Den normala påföljden för rattfylleri utan mildrande omständigheter är fängelse. Nuvarande praxis innebär som förut har nämnts att det framför allt är i ett typfall som man anser sig kunna frångå fängelse som påföljd, nämligen när det föreligger ett klart vårdbehov i förening med påtaglig risk för att ett frihetsberövande skulle försvåra en påbörjad återanpassning.

Det är uppenbart att de principer som f. n. är vägledande för praxis kan ställa domstolarna inför mycket svåra avgöranden i särskilda fall. Principerna är följdriktiga utifrån det påföljdssystem kring vilket brottsbalken är uppbyggd och har sin motsvarighet på andra områden. Just när det gäller ett brott av den typ som rattfylleri representerar kan emellertid principerna i praktisk tillämpning leda till resultat som för den enskilde framstår som orättvisa eller i varje fall inkonsekventa. Detta hänger i första hand samman med att rattfylleri är ett relativt vanligt brott samtidigt som de närmare omständigheterna i olika fall åtminstone ytligt sett ofta kan förefalla likartade. Den tidigare ostraffade och skötsamme som har dömts till fängelse för rattfylleri gör lätt jämförelser med andra som kanske trots tidigare belastning i form av brott och misskötsamhet i nykterhetskänseende har dömts till skyddstillsyn för samma brott med hänsyn till att vårdbehov har ansetts föreligga. Till detta kommer att avvägningen mellan allmän- och individualpreventiva faktorer kan vara så vanskelig att det framstår som ofrånkomligt att olika domare ibland kommer till skilda resultat på ett faktiskt underlag som kan synas likartat. Detta kan i sin tur leda till att praxis kommer att variera mellan olika domstolar.

Som har nämnts i det föregående (avsnitt 3) var sistnämnda fråga föremål för speciell uppmärksamhet när vissa spörsmål rörande trafiknykterhetsbrotten under 1980/81 års riksmöte behandlades av riksdagen. Justitieutskottet åberopade viss statistik över tingsrätternas val av å ena sidan fängelse och å andra sidan skyddstillsyn eller villkorlig dom vid rattfylleri under år 1979. Materialet visade stora variationer; i ett län exempelvis dömdes till villkorlig dom eller skyddstillsyn i ca 2,8 procent av fallen (relationen 1:35) medan motsvarande andel i ett annat län utgjorde ca 26,3 procent (1:2,8). Mellan domstolar i ett län noterades variationer i andelen domar på villkorlig dom och skyddstillsyn från 50 procent (1:1) till ca 4,5 procent (1:22). Vid några tingsrätter hade under den tid som statistiken avsåg över huvud taget inte dömts till någon icke frihetsberövande påföljd för rattfylleri.

Justitieutskottet konstaterade som framgått av den tidigare framställningen med hänvisning till den presenterade statistiken att tingsrätterna i

sin rättstillämpning syntes komma till resultat som inte var enhetliga över hela landet. Med hänsyn till vad som i ärendet hade framkommit om olikheter i fråga om påföljdsval vid skilda domstolar, begärde riksdagen en närmare undersökning av domstolarnas handläggning (JuU 1980/81:1, rskr 30). Denna undersökning har som nämnts anförts åt utredningen (Ju 1980:05) om möjligheterna att använda utandningsprov som bevismedel vid trafiknykterhetsbrott.

Sedan de nyss nämnda uttalandena gjordes har flera lagändringar av intresse för påföljdsbestämningen vid rattfylleri trätt i kraft. Till en början antog riksdagen i samma ärende en ny bestämmelse (6 §) i trafikbrottslagen som ger domstolarna möjlighet att vid bestämmande av påföljd för rattfylleri ta hänsyn till den körkortsåterkallelse som enligt körkortslagen (1977:477) följer på brottet. Finns det grundad anledning anta att till följd av ett brott enligt trafikbrottslagen beslut kommer att meddelas om återkallelse av behörighet att föra motordrivet fordon och att beslutet kommer att medföra att hinder eller synnerlig svårighet uppstår för gärningsmannen i hans yrkes- eller näringsutövning, får sålunda enligt 6 § TBL hänsyn härtill tas vid bestämmande av påföljd för brottet. På motsvarande sätt får hänsyn tas till ett beslut, genom vilket sådan behörighet har återkallats tills vidare.

Senare under samma riksmöte har ytterligare en lagändring genomförts som har ett visst intresse för påföljdsbestämningen i rattfyllerimål, nämligen sänkningen av minimum för fängelsestraff från en månad till 14 dagar. Fängelsestraff på tider under en månad är inte avsett som standardspåföljd för rattfylleri men bör enligt riksdagen i klara undantagsfall kunna tillämpas även vid detta brott (JuU 1980/81:32, rskr 252).

I samband med tillkomsten av lagen (1981:1243) om vård av missbrukare i vissa fall (LVM) intogs i brottsbalken en ny regel (31 kap. 2 §) av innehåll att, om den som har begått en brottslig gärning kan bli föremål för vård enligt LVM, domstolen skall kunna överlämna åt socialnämnden eller, i fråga om den som redan är intagen i ett hem där sådan vård meddelas, åt styrelsen för hemmet att föranstalta om behövlig vård. Detta avses gälla även i fråga om bötesbrottslighet. I förarbetena (prop. 1981/82:8 s. 55–58) har särskilt uttalats att överlämnande till vård enligt LVM bör vara en påföljdsform som står till domstolens förfogande även i rattfyllerifall, om den tilltalade är i trängande behov av sådan vård och förutsättningarna för denna i övrigt är uppfyllda. Den nya regeln får ett vidare tillämpningsområde i rattfyllerifall än den tidigare bestämmelsen om överlämnande till nykterhetsvård. I den senare föreskrevs nämligen att överlämnande endast vid särskilda skäl fick ske, om det för brottet var föreskrivet strängare straff än fängelse i sex månader. Motsvarande strafftid är enligt den nya bestämmelsen fängelse i ett år.

De ändringar i påföljdssystemet som har redovisats nu är ägnade att i en viss, låt vara förhållandevis blygsam utsträckning minska användningen av

fängelsestraff vid rattfylleri eller avkorta längden på straffen i vissa fall. Även om förändringar i den riktningen i och för sig är önskvärda mot den bakgrund som förut har skisserats, torde man inte kunna bortse från risken att påföljdssystemet på sikt kommer att kännetecknas av en än mera påtaglig splittring. Uppgifter som under hand har inhämtats från den utredning som utför den av riksdagen begärda kartläggningen bestyrker dessa farhågor. Denna utveckling kan inte anses tillfredsställande, särskilt mot bakgrund av vad riksdagen har uttalat om vikten av enhetlighet i rättstillämpningen på detta område. Än mer komplicerat kan läget bli om i enlighet med förslag från frivårdskommittén (Ju 1979:05) i betänkande (SOU 1981:90) villkorligt fängelse införs som en ny påföljd och påföljdssystemet dessutom eventuellt kompletteras med nya s.k. alternativ till frihetsstraff såsom samhällstjänst och kontraktsvård. Sistnämnda fråga utreds f. n. av kommittén.

#### 6.4 Behovet av en reform

Av det anförda framgår att det finns två huvudskäl som var för sig talar för att en översyn av sanktionssystemet för rattfylleri nu bör företas. Det är här fråga om förhållanden som inte i samband med de överväganden i frågan som ägt rum i tidigare sammanhang har haft samma aktualitet som nu.

För det första skulle en översyn med sikte på att minska antalet fängelsestraff ligga i linje med den numera allmänt omfattande kriminalpolitiska målsättningen att antalet frihetsberövanden inom kriminalvården bör minskas. Detta intresse gör sig naturligtvis särskilt starkt gällande i ett läge då frihetsberövandena ökar mycket kraftigt. För det andra har de nuvarande principerna för påföljdsval visat sig så komplicerade att särskilt på längre sikt uppenbara risker finns för bristande enhetlighet i tillämpningen.

Självfallet kan emellertid åtskilliga skäl åberopas mot tanken på en förändring på detta område. Ett av dessa tar sin utgångspunkt i rattfylleribrottets straffvärde. Här kan naturligtvis olika meningar göra sig gällande. Trafiknykterhetsbrottskommittén anförde på sin tid följande (SOU 1970:61 s. 216).

Fängelse är den normala påföljden för svåra brott. Det är därför mindre lämpligt att fängelse i så stor utsträckning används som påföljd för ett brott som i det enskilda fallet inte behöver innebära någon konkret fara. De talrika fängelsestraffen vid denna typ av brottslighet kan tänkas medföra en avtrubbnings av allmänhetens inställning till fängelsestraffet till men för denna påföljds allmänpreventiva verkan vid allvarlig brottslighet. För allmänheten kan det vidare med hänsyn till brottets karaktär framstå som stridande mot den proportionalitetsidé som utgör en av grundpelarna i straffsystemet att man regelmässigt och praktiskt taget oberoende av den grad av fara som har förelegat i det särskilda fallet ådömer rattfylleristerna fängelsestraff.

Med hänsyn till denna karaktär hos brottet, att det bestraffas praktiskt taget oberoende av den grad av fara som har förelegat i det särskilda fallet, kan den schablonmässiga tillämpningen av frihetsstraff vidare framstå som ett i viss mån obefogat lidande.

Gentemot detta resonemang kan dock uppenbarligen vissa invändningar resas. Frågan om hur farlig alkoholen är från trafiksäkerhetssynpunkt har numera ingående belysts genom ett stort antal vetenskapliga undersökningar, dels sådana som tar sikte på att mäta de funktionsnedsättningar av olika slag som är förenade med alkoholkoncentration, dels s. k. olycksriskundersökningar. Undersökningsresultaten visar att man redan vid relativt låga blodalkoholhalter har att räkna med en ökad risk för trafikolyckor och att denna risk ökar allt snabbare ju högre alkoholhalten är (se avsnitt 4.1). Att en förare genom alkoholförtäring nedsätter förarförmågan och ökar riskerna i trafiken är naturligtvis mot denna bakgrund oförsvarligt, och många är säkerligen utan vidare beredda att säga att rattfylleribrottet – som förutsätter en mycket hög alkoholkonsumtion – har ett straffvärde som väl svarar mot den påföljd på en månads fängelse som f. n. brukar dömas ut.

Syftet med lagstiftningen om trafiknykterhetsbrott är emellertid inte att ge möjlighet till någon form av vedergällning gentemot rattfylleristerna. Syftet är i stället att motverka att trafikolyckor uppkommer på grund av att motorfordonsförare är påverkade av alkohol eller andra medel. Den fråga man bör ställa sig är därför snarare huruvida frekvensen av rattfylleri – med åtföljande olycksrisker – skulle öka, om fängelse inte längre blev normalpåföljden.

Det finns exempel på forskningsresultat där man i princip har besvarat denna fråga nekande.<sup>1</sup> Det är emellertid svårt att tro annat än att den regelbundna användningen av fängelsestraff har haft mycket stor betydelse när det på sin tid gällde att – i strid mot en tämligen utbredd allmän inställning – inprägla vikten av nykterhet vid ratten. Till följd av kriminaliseringen liksom upplysning, trafiksäkerhetspropaganda och andra faktorer har emellertid numera sedan länge hos allmänheten den uppfattningen vunnit insteg att det är förkastligt att köra bil efter alkoholförtäring av någon betydelse. Det har med hänvisning härtill hävdats att den i ett internationellt perspektiv mycket stränga påföljdspraxis som tillämpas hos oss inte längre skulle ha någon avgörande betydelse för allmänhetens inställning till trafiknykterhetsbrott. Vidare har framhållits att det främst är andra faktorer än hotet om fängelsestraff – sådana som risken för trafikolycka och upptäckt samt för körkortsåterkallelse – som verkar avhållande.

Åtskilliga skäl synes därför tala för att man inte behöver befara någon ökning av trafiknykterhetsbrottsligheten, om man minskar tillämpningen

<sup>1</sup> Här kan t. ex. hänvisas till arbeten på området av Andenaes, Ross och Votey.

av fängelse som påföljd för rattfylleri. Ett sådant antagande bestyrks av det förhållandet att rattfylleristatistiken inte synes ha påverkats vare sig i Finland när man där år 1977 gick över till en ordning som innebär att rattfyllerister regelmässigt döms villkorligt vid förstagångsförseelse eller i Danmark när man år 1981 införde böter som normalstraff. I Sverige uppvisar den registrerade trafiknykterhetsbrottsligheten mycket stabila siffror genom åren, siffror som i det närmaste helt och hållet följer utvecklingen i fråga om antalet motorfordon. Den ingalunda oväsentliga uppmjukning i praxis som på påföljdssidan som enligt det förut anförda har ägt rum sedan brottsbalken trädde i kraft har sålunda inte gett utslag i brottsstatistiken på området.

Med hänsyn till den tvekan som senare tids forskning har väckt angående fängelsestraffets allmänpreventiva verkningar skulle det mot den angivna bakgrunden kunna hävdas att bevisbördan ligger hos den som vill hävda att en förhållandevis regelmässig tillämpning av kortvariga fängelsestraff just på detta område, där de presumtiva gärningsmännen har så mycket annat att förlora genom brottet, skulle ha en sådan effekt, att de på ett avgörande sätt påverkar brottsfrekvensen.

Klart är emellertid att trafiksäkerheten är en så viktig fråga att det nu aktuella området inte lämpar sig för kriminalpolitiska experiment. Att genomföra en ändrad ordning som skulle innebära att fängelse inte längre ingår i sanktionssystemet för rattfylleri kan givetvis inte komma i fråga. Om emellertid fängelse fortfarande får ingå som ett väsentligt element i systemet, synes inte några avgörande betänkligheter kunna anföras mot att man skapar möjlighet till en ökad nyansering på ett sådant sätt att de intressen av en minskad användning av fängelsestraff och av en förenkling av sanktionssystemet som förut har redovisats så långt möjligt tillgodoses. I den mån risken att bli dömd till fängelse utgör en avhållande faktor för den presumtive rattfylleristen torde det nämligen åtminstone inom vissa gränser sakna avgörande betydelse i hur stor frekvens fängelse döms ut för brottet: vare sig fängelse tillämpas i 80 eller exempelvis 50 procent av de fall då blodalkoholhalten överstigit 1,5 promille måste han nämligen räkna med fängelsestraffet som en beaktansvärd risk. F. ö. torde det ju beträffande flertalet presumtiva trafiknykterhetsbrottslingar förhålla sig så att de knappast kan ha någon säker uppfattning om huruvida deras alkoholhalt har uppgått till 1,5 promille eller inte.

Vill man genomföra en förändring i fråga om sanktionssystemet vid rattfylleri med nyss angiven inriktning, är det emellertid mycket väsentligt att ändringen inte innebär eller uppfattas som någon uppmjukning av samhällets inställning gentemot alkohol i trafiken. Det finns därför skäl att i detta sammanhang behandla ett par andra frågor. Om man utgår från att fängelse fortfarande skall spela en betydelsefull roll i påföljdssystemet för trafiknykterhetsbrott, kan det till en början ifrågasättas om det är rimligt att fängelsestraff praktiskt taget aldrig tillämpas vid sådana kvalificerade

fall av rattonykterhet där fråga är om återfall och blodalkoholhalten närmar sig rattfyllerigränsen. En annan fråga som har fått aktualitet på senare tid gäller en eventuell sänkning av den nedre promillegränsen för straffbarhet. Slutligen bör även spörsmålet om förverkande av fordon som har använts vid trafiknykterhetsbrott tas upp i det här sammanhanget.

I det följande avsnittet (6.5 och 6.6) skall principerna för en ändrad ordning i fråga om trafiknykterhetsbrott diskuteras närmare. Därvid skall först spörsmålet om den nedre promillegränsen behandlas och därefter frågan om en omkonstruktion av regleringen av betydelse för påföljdssystemet. Även vissa andra frågor kommer att behandlas i anslutning härtill. Frågan om förverkande av det fordon som använts vid brott av aktuellt slag behandlas i ett separat avsnitt (6.8).

## 6.5 Principerna för en ändrad ordning

### 6.5.1 Den nedre straffbarhetsgränsen

Frågan var den nedre promillegränsen för straffbarhet lämpligen bör ligga har varit föremål för åtskillig diskussion under årens lopp. Den lagändring år 1957 som innebar att gränsen sänktes från 0,8 till 0,5 promille grundades på förslag från 1949 års trafiknykterhetsutredning. Denna utredning hade redovisat en rad experimentella undersökningar som gav vid handen att värdet 0,4 promille syntes utgöra den gräns vid vilken lika stor sannolikhet fanns för nedsättning som för icke nedsättning av förarförmågan. Vid blodalkoholvärden av 0,5 promille kunde däremot nedsättning av förarförmågan konstateras i det övervägande antalet fall. Därvid hade dock inte beaktats det avdrag (då på 0,13, numera på 0,14 promille) som görs med hänsyn till statistisk osäkerhet.

Tanken på en sänkning av promillegränsen togs upp av 1957 års trafiknykterhetskommitté i betänkandet (SOU 1963:72) Nykterhet i trafik. Kommittén hänförde sig till vissa nyare medicinska undersökningar som enligt dess mening klart visade att gränsen vid 0,5 promille måste anses väl hög (se SOU 1963:72 s. 70 och 239–269) och uttalade vidare bl. a. att det inte "lär kunna anses tillfredsställande, att en vanlig mansperson normalt skall kunna föra motorfordon efter förtäring av 18 cl starksprit utan att löpa risk för påföljd".

Som förut har berörts ledde inte kommittéförslaget till några lagstiftningsåtgärder. Dåvarande chefen för justitiedepartementet uttalade (i direktiven till 1966 års trafiknykterhetsbrottskommitté) att en sänkning av den nedre promillegränsen till 0,4 skulle innebära att Sverige skulle inta en särställning bland de nordiska länderna. Bl. a. av hänsyn till intresset av att så småningom nå nordisk enhetlighet borde man i Sverige t. v. låta denna gräns ligga fast.

Frågan har emellertid varit föremål för fortsatt uppmärksamhet och det har som förut nämnts (avsnitt 4.1) vid olika på senare tid utförda undersök-

ningar bekräftats att förmågan att köra motorfordon markant försämras redan när blodalkoholhalten når upp till en nivå som understiger 0,5 promille. En begränsad undersökning, som gjordes av statens väg- och trafikinstitut år 1975, visar t. ex. att körförmågan försämras redan vid en alkoholhalt på 0,3–0,4 promille.

Frågan om sänkning av den nedre straffbarhetsgränsen har aktualiserats av Motorfordonsförarnas Helykterhetsförbund (MHF) som i en framställning år 1980 tog upp bl. a. den frågan liksom spörsmålet om en omprövning av det avdrag på grund av statistiskt beräknade felmöjligheter som f. n. tillämpas vid blodprovsanalyserna. Enligt MHF:s mening borde dessa frågor utredas. MHF:s skrivelse har efter remissbehandling överlämnats till utredningen (1980: 05) om användningen av alkoholutandningsprov som bevismedel vid trafiknykterhetsbrott.

Under remissbehandlingen uttalade riksåklagaren att, om det klarläggs att trafiksäkerheten förstärks genom en sänkning av straffbarhetsgränsen, det finns skäl att överväga en sådan sänkning. Riksåklagaren framhöll dock samtidigt att en intensifiering av åtgärder mot trafiknykterhet kan åstadkommas på annat sätt, varvid ökad övervakning och kontroll torde vara de viktigaste. Rikspolisstyrelsen hänvisade till försöksverksamheten med utandningsprov medan brottsförebyggande rådet (BRÅ) menade att det kan vara tveksamt om man skall kriminalisera ett tillstånd men inte andra som är lika farliga men som inte så lätt låter sig kontrolleras. Enligt BRÅ borde frågan anstå i avvaktan på resultatet av försöksverksamheten med alkoholutandningsprov. Statens trafiksäkerhetsverk ansåg att det i och för sig fanns goda skäl för en sänkning av straffbarhetsgränsen. Verket pekade dock på risken att en sänkning av resursskäl skulle leda till att mer påverkade förare undgår upptäckt.

Statens väg- och trafikinstitut uttalade att institutet inte delade en i MHF:s framställning uttalad uppfattning att det "entydigt" skulle finnas ett tröskelvärde vid 0,3–0,4 promille.

MHF har därefter återkommit till frågan i en framställning den 30 november 1982, där förbundet föreslår att den nu aktuella gränsen sänks till 0,3 promille. Enligt MHF skulle en sådan förändring kraftigt bidra till att höja trafiksäkerheten och på ett välgörande sätt underlätta den informationsverksamhet som går ut på att visa att all alkohol i trafiksammanhang är förkastlig. Frågan har också aktualiserats i riksdagsmotioner vid innevarande riksmöte.

Det måste naturligtvis alltid i sista hand bli en bedömningsfråga var den nedre gränsen för straffbar alkoholkoncentration bör ligga. Klart är emellertid att starka sakliga skäl talar för att gränsen bör sättas lägre än f. n. Av de undersökningar som gjorts kan naturligtvis inte slutas att varje förare försämrar sin körförmåga vid en alkoholhalt under 0,5 promille, men man måste på detta område i fortsättningen liksom hittills utgå från en genomsnittsbedömning. Med denna utgångspunkt kan det otvivelaktigt sägas att

gränsen sakligt sett snarare bör ligga vid 0,4 än vid 0,5 promille. Detta gäller helt oavsett det avdrag som f. n. görs med hänsyn till den statistiska osäkerhetsmarginalen. Att överväga en sänkning ända ned till 0,3 promille synes dock vara att gå för långt.

Mot tanken på en sänkning kan framför allt åberopas det skäl som dåvarande chefen för justitiedepartementet anförde redan år 1966, nämligen att gränsen skulle bli lägre än den som tillämpas i övriga nordiska länder. Det kan tilläggas att gränsen vid en sänkning till 0,4 promille skulle bli lägre än i någon annan stat i västvärlden. Det synes emellertid inte föreligga något principiellt hinder mot att Sverige på detta sätt markerar vilken vikt trafiknykterhetsfrågan tillmäts hos oss. Det måste också i sammanhanget konstateras att en fullständig nordisk rättslikhet på trafiknykterhetslagstiftningens område trots decenniernas arbete tyvärr har visat sig inte f. n. ligga inom räckhåll under överskådlig tid. Med hänsyn till vad som har sagts nu bör inte heller internationella jämförelser anses utgöra något hinder mot en sänkning av den nedre promillegränsen.

Enligt vad som under hand har inhämtats från utredningen om alkoholutandningsprov skulle en sänkning till 0,4 promille inte försvåra en övergång till luftanalysprov som bevismedel i trafiknykterhetsmål. Vid remissbehandlingen av MHF:s skrivelse har emellertid, som nämnts, flera remissinstanser förordat att man avvaktar resultatet av den pågående försöksverksamheten med alkoholutandningsprov. Det kan naturligtvis åberopas vissa skäl för detta, men någon avgörande betydelse för frågans bedömning har utfallet av försöksverksamheten eller utredningens arbete i övrigt dock knappast. Som förut har berörts är det utomordentligt angeläget att en ändrad ordning beträffande valet av påföljd vid trafiknykterhetsbrott inte uppfattas som om statsmakterna ser mindre allvarligt än hittills på att någon kör motorfordon i alkoholpåverkat tillstånd. Tvärtom bör det klandervärda i ett sådant beteende ytterligare markeras, och det bör göras klart att framförande av motorfordon i alkoholpåverkat tillstånd över huvud taget inte accepteras. Detta talar med styrka för att den länge diskuterade sänkningen till 0,4 promille sker redan i detta sammanhang.

Sammanfattningsvis förordas alltså med hänvisning till det anförda att det i en ny promilleregulering föreskrivs straffansvar för förare av motorfordon som före körningen har förtärt alkoholdrycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgår till 0,4 promille eller däröver.

#### 6.5.2 Vidgat utrymme för böter vid rattfylleri

Tidigare utredningsarbete – och framför allt då 1966 års trafiknykterhetskommittés förut nämnda betänkande från år 1970 – har visat att en mycket stor andel av de personer som fälls till ansvar för rattfylleri kan antas ha alkoholproblem. Kommittén föreslog mot denna bakgrund en ändrad praxis enligt vilken den normala påföljden för rattfylleri skulle bli

skyddstillsyn, kombinerad med föreskrift om skyldighet för den dömda att underkasta sig nykterhetsvårdande behandling hos socialvården.

Senare forskning har bekräftat att det bland rattfylleriklientelet finns ett mycket stort antal alkoholmissbrukare och alkoholproblematiker. Det finns t. o. m. forskare som anser att redan det förhållandet att någon har uppnått en så hög alkoholhalt som 1,5 promille utgör en mycket stark indikation på att det rör sig om en person med alkoholproblem. Det är mot den angivna bakgrunden självfallet av stor betydelse för möjligheten att minska trafiknykterhetsbrottslighetens omfattning att man söker komma till rätta med det dolda alkoholmissbruk som det här många gånger är fråga om.

Den av trafiknykterhetsbrottskommittén föreslagna ordningen synes dock av flera skäl inte kunna aktualiseras nu. En påföljdscombination av det slag som kommittén tänkte sig används visserligen i praktiken i en inte obetydlig utsträckning både vid rattfylleri och vid andra brott. Men en systematisk tillämpning av tvångsmässig nykterhetsvård i så stor skala som skulle bli aktuell om man därigenom radikalt vill minska antalet fängelsestraff för rattfylleri skulle otvivelaktigt vara mindre väl förenlig med principerna för den nya socialtjänstlagstiftningen. Denna innebär ju att socialtjänstens insatser skall bygga på frivillighet, och samma principer gäller för sjukvården. Även rent praktiskt skulle uppenbarligen stora svårigheter föreligga att bygga upp och genomföra specialinriktade behandlingsprogram i den skala som det skulle bli fråga om. Tanken på ett specifikt behandlingsprogram inriktat just på trafiknykterhetsbrottslingar har f. ö. avvisats i olika sammanhang (se bl. a. prop. 1981/82 om riktlinjer för det framtida trafiksäkerhetsarbetet m. m. s. 67 f, TU 26, rskr 231).

Vid sidan av det utrymme som naturligtvis fortfarande måste finnas för skyddstillsyn med nykterhetsvårdande föreskrifter och för överlämnande till vård enligt LVM torde man alltså t. v. få utgå från att de behandlings- och vårdfrågor som här kommer i blickpunkten får hanteras i enlighet med de principer som gäller för socialtjänsten i allmänhet. Som har berörts förut prövar emellertid frivårdskommittén f. n. den allmänna frågan om möjligheterna att utforma en straffrättslig påföljd av typen kontraktsvård. Om det visar sig möjligt att införliva den påföljden med det svenska straffsystemet, ligger det mycket nära till hands att anta att den kan visa sig lämplig även i en del rattfyllerifall. Det är dock inte sannolikt att detta inom överskådlig tid kan ske i en omfattning som mera märkbart påverkar antalet fängelsestraff.

Vad som mot den angivna bakgrunden ligger närmast till hands är att vidga förutsättningarna för att tillämpa bötesstraff. Det straffet anses vara en i många sammanhang lämplig påföljd som saknar de skadeeffekter som har visat sig vara förenade med frihetsberövande straff. En aktuell utveckling inom kriminalpolitiken är också att söka åstadkomma att tillämpningsområdet för bötesstraff ökar på fängelsestraffets bekostnad (jfr prop. 1982/83: 93 s. 14).

Vill man med de utgångspunkter som har angetts i det föregående åstadkomma en ordning som erbjuder möjlighet att på en gång minska antalet fängelsestraff och åstadkomma större enhetlighet i tillämpningen, bör i nuvarande läge den lösningen väljas att ett större utrymme än f. n. skapas för tillämpning av böter som påföljd för rattfylleri. Detta synes lämpligen kunna ske genom att fängelse i huvudsak reserveras för grova fall av trafiknykterhetsbrott. I så fall aktualiseras frågan om en omkonstruktion av brottsbeskrivningen i 4 § TBL.

### 6.5.3 Den övre promillegränsen

När man överväger omkonstruktion i fråga om trafiknykterhetsbrotten bör även frågan tas upp om den övre promillegränsen bör behållas. Denna gräns, som f. n. i praktiken markerar skillnaden mellan ett lindrigare och ett svårare brott, har alltsedan promillelagstiftningen infördes i Sverige år 1941 legat vid 1,5 promille.

Till stöd för en lösning som innebär att man avskaffar denna promillegräns kan otvivelaktigt åberopas att varje gränsdragning mellan olika alkoholhalter på den här aktuella nivån framstår som konstlad från medicinsk och vetenskaplig synpunkt (jfr SOU 1970: 61 s. 138). För att i enlighet med vad som förut har förordats en lägre gräns bör ligga vid 0,4 promille eller däromkring kan vetenskapligt stöd åberopas, men när det gäller väsentligt högre alkoholhalter saknas naturliga gränser mellan olika grader av påverkan och nedsatt förförståelse. De s. k. olycksriskundersökningar som har företagits visar också att en genomsnittlig olycksriskökning framträder i en progressivt stigande skala, där varje gränsdragning måste vara i viss mån godtycklig.

Det är således svårt att komma ifrån att den övre promillegränsen kan framstå som irrationell. En gräns av detta slag kan vara lämplig för att markera den ungefärliga nivån på den alkoholhalt som bör förutsättas för att en strängare påföljd än böter skall ådömas. Men den lämpar sig knappast som en skarp skiljelinje mellan två olika brottstyper, av vilka den ena praktiskt taget alltid föranleder bötesstraff och den andra normalt ett strängare straff. Detta gäller så mycket mera som det i praktiken kan vara beroende av rena tillfälligheter huruvida föraren vid blodprovstagningen har en alkoholhalt som når upp till den aktuella gränsen eller inte.

För att behålla gränsen talar främst intresset av enhetlighet i tillämpningen. Att söka tillgodose det intresset på ett bättre sätt än f. n. är som förut har framgått ett huvudsyfte med de förslag som läggs fram i denna promemoria. Men den enhetlighet som uppnås med den övre promillegränsen som grundval kan i viss utsträckning sägas utgöra en chimär med hänsyn dels till att det som nämnts kan vara beroende av slumpen huruvida den har uppnåtts eller ej, dels till att den knappast ensam på ett objektivt sätt ger uttryck för brottets svårhet. Det bör vara möjligt att bestämma de faktorer som skall läggas till grund för bedömningen av om ett trafiknykter-

hetsbrott är grovt eller inte på ett mera rationellt sätt än att knyta bedömningen uteslutande till en i viss mån godtyckligt vald promillegräns.

Ytterligare ett särskilt skäl talar för att gränsen med den funktion den har i dag bör slopas. Från den förut nämnda utredningen om alkoholutandningsprov har inhämtats att utandningsprov i en framtid bör kunna användas som rättsliga bevismedel i stället för blodprov, om vissa återstående vetenskapliga test ger positivt resultat. Detta gäller dock i huvudsak endast när fråga är om att skilja ut de förare som har en alkoholhalt på minst 0,5 promille från dem som inte är straffbart alkoholpåverkade. Även på nivån 1,5 promille ger utandningsproven praktiskt taget genomgående rättvisande resultat, men dessa blir enligt den preliminära bedömning som utredningen har gjort dock inte i samtliga fall till den grad exakta, att det med den avgörande betydelse som den övre gränsen f. n. har skulle vara försvarligt att använda dem som bevismedel även i det hänseendet. Detta betyder att det som utredningen f. n. ser saken nära nog är en förutsättning att den övre promillegränsen slopas, om man skall kunna gå över till utandningsprov med den väsentliga effektivitetshöjning i fråga om övervakning och lagföring som detta skulle innebära.

De skäl som har anförts nu talar otvivelaktigt med viss styrka för att den övre promillegränsen med dess nuvarande funktion slopas. Det bör dock beaktas att detta skulle innebära en avgörande förändring av rattfylleribrottets nuvarande konstruktion och att frågan som framgått har ett starkt samband med övergången till utandningsprov som rättsliga bevismedel. Med hänsyn till att även de övriga förslag som aktualiseras i denna promemoria är av mycket ingripande natur synes övervägande skäl tala för att 1,5-promillegränsen inte slopas i denna etapp utan först i samband med de övriga lagändringar som en eventuell övergång till utandningsprov förutsätter. Redan i detta sammanhang bör emellertid den ändringen vidtas att gränsen inte på samma sätt som f. n. blir ensam avgörande för om ett trafiknykterhetsbrott skall hänföras till en grövre gärningstyp eller inte. Lagstiftningen bör konstrueras så att ytterligare omständigheter måste tillkomma för att brottet skall anses som grovt. I det följande skall närmare diskuteras vilka omständigheter som då bör komma i fråga.

#### *6.5.4 Återfall i trafiknykterhetsbrott*

Som framgår av avsnitt 5 medför i Danmark, där normalstraffet för rattfylleri är böter, det förhållandet att ett trafiknykterhetsbrott utgör återfall regelmässigt att en villkorlig eller ovillkorlig frihetsberövande påföljd ådöms. Inte minst vid brottslighet av den här aktuella typen utgör otvivelaktigt återfall en omständighet som för det allmänna rättsmedvetandet är ägnat att höja brottets straffvärde. Detta är en socialpsykologisk realitet, som det inte går att bortse från när sanktionssystemet utformas. Man kan kanske också uttrycka saken så att en nyordning där böter för rattfylleri får ökat utrymme knappast kommer att bli allmänt accepterad, om inte fängelse kan ådömas vid återfall.

Uttrycker man saken i de termer som brukar användas när straffsystemet motiveras, kan en straffskärpning vid återfall i brott av den aktuella karaktären motiveras utifrån individualpreventiva hänsynstaganden: att föraren har gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott på nytt visar att den tidigare reaktionen inte var tillräcklig. Man kan också anföra allmänpreventiva skäl som motiv: de förare som en gång har lagförts för trafiknykterhetsbrott bör känna till att ett hårdare straff hotar dem i händelse av återfall. I modernare kriminologiska framställningar har man i diskussionen kring hithörande frågor ofta hänvisat till rättfärdighets- och proportionalitetssidéer. Resonemanget går då ut på att lagöverträdarens skuld blir större i och med återfallet. De tankegångar som i all korthet har redovisats här torde av flera skäl inte generellt låta sig läggas till grund för det straffrättsliga påföljdssystemet, men just vid brott av den typ som representeras av rattfylleri överensstämmer de utan tvivel med ett naturligt betraktelsesätt.

Men även omständigheter av helt annat slag talar för att återfall bör leda till strängare påföljd än enbart böter. Som senare skall utvecklas närmare bör man i ett nytt system, där böter används som påföljd i normalfallen, i huvudsak behålla nuvarande påföljdspraxis för de grova fallen, vilket innebär att en vårdinriktad påföljd ibland kan bli aktuell (t. ex. skyddstillsyn med nykterhetsvårdande föreskrifter). Påföljder av det slaget ådöms i praktiken normalt bara när brottet i sig bedöms förskylla fängelse. Just i de fall då föraren tidigare har dömts för trafiknykterhetsbrott kan det finnas särskild anledning att genom personundersökning och annan utredning söka få klarlagt om denne har uttalade alkoholproblem och förhållandena i övrigt är sådana att en individualpreventivt motiverad påföljd bör tillämpas, något som naturligtvis liksom f. n. bör förutsätta att omständigheterna är speciella.

Med hänvisning till det anförda förordas att den omständigheten av ett brott utgör återfall i trafiknykterhetsbrott i förening med det förhållandet att promillehalten uppgått till 1,5 skall kunna föranleda att gärningen hänförs till den grövre brottstypen.

Frågan vilken betydelse det skall tillmätas att ett brott utgör återfall förtjänar emellertid uppmärksammas även när det gäller trafiknykterhetsbrott på nivån under 1,5 promille. Som förut har framgått döms i dessa fall praktiskt taget alltid till böter. Här synes rättstillämpningen snarast vara mildare än vad som framstår som rimligt utifrån de anspråk som från allmänpreventiva synpunkter kan ställas på påföljdssystemet. När någon har fört motordrivet fordon med en alkoholhalt som närmar sig 1,5-promillegränsen synes detta i förening med att brottet utgör återfall i fortsättningen böra leda till att fängelse eller därmed jämställd icke frihetsberövande påföljd ådöms. Undantag bör göras för fall då brottet med hänsyn till samtliga omständigheter framstår som mindre allvarligt, vilket ofta är fallet t. ex. då gärningen har begåtts vid förande av moped. Frågan behandlas närmare i specialmotiveringen.

### 6.5.5 Vårdslös körning

I tidigare sammanhang har nuvarande påföljdspraxis vid rattfylleri inte sällan kritiserats från den utgångspunkten att fängelsestraff tillämpas oavsett om brottet har inneburit en konkret fara eller inte. Detta kan emellertid leda tanken fel. Redan den omständigheten att en fordonsförare är alkoholpåverkad i den utsträckning som krävs för rattfylleriens ansvar måste ju – med hänsyn till den kunskap som vi har om hur alkoholen nedsätter omdömesoch reaktionsförmågan – anses innebära att en i högsta grad konkret fara för trafikolycka föreligger. En fara av samma art kan visserligen i större eller mindre grad föreligga också vid vissa andra tillstånd hos en förare, t. ex. sjukdom, utmattning eller depression. När det gäller alkoholpåverkan, ett normalt sett självförvållat tillstånd, framstår emellertid förarens förfarande som särskilt oförsvarligt.

Det sagda hindrar emellertid inte att man vid en övergång till en ny ordning låter det bli i högre grad än f. n. avgörande för påföljdsfrågans bedömning på vad sätt faran har tagit sig uttryck i det särskilda fallet. Tvärtom ligger ett sådant synsätt nära till hand och det torde också ligga i linje med allmänhetens syn på det straffvärda i beteenden av denna art liksom med 1957 års riksdagsuttalande. Om den angivna riktlinjen för straffmätningen skulle anges genom en allmän hänvisning i lagen till förarens körsätt, trafiksituation etc., riskerar man emellertid otvivelaktigt en ojämn rättstillämpning. En mera ändamålsenlig lösning synes vara att låta det avgörande bli om föraren har gjort sig skyldig till en sådan oaktsamhet i trafikbeteendet att den, om frågan hade prövats isolerad, skulle ha varit att bedöma som vårdslöshet i trafik. Fall av detta slag skulle då bli att hänföra till den grövre gärningstypen och regelmässigt leda till fängelsepåföljd. Hur en sådan ordning skulle kunna genomföras lagtekniskt behandlas i det följande (avsnitt 6.6).

### 6.5.6 Olovlig körning

Det skulle av två skäl kunna diskuteras om man inte borde generellt hänföra samtliga fall där en förare med 1,5 promille eller mer i blodet saknat körkort till den grövre brottstypen.

För det första kan man väl anta att faran för trafikolycka i dessa situationer genomsnittligt sett är större än i övriga fall. För det andra har tanken på en övergång till böter som normalstraff för rattfylleri i det föregående bl. a. motiverats med att den körkortsåterkallelse som följer på ett rattfylleribrott i sig utgör en mycket ingripande åtgärd. Denna kan ju inte tillgripas i de fall då föraren saknar körkort.

Å andra sidan måste beaktas att brottet olovlig körning kan innefatta mycket olikartade typer av gärningar. Till de mindre allvarliga fallen hör exempelvis fall då någon har framfört en s. k. trimmad moped liksom beroende på omständigheterna en olovlig körning som har ägt rum sedan

föraren avslutat sin körkortsutbildning i trafikskola men innan uppkörning har hunnit ske.

Synpunkter som dessa ledde till att den tidigare nästan kategoriska bestämmelsen om betydelsen för körkortsprövningen av en tidigare lagföring för olovlig körning inte togs upp i 1977 års körkortslag. Det uttalades i sammanhanget att större möjligheter till en nyansering med hänsyn till omständigheterna i det särskilda fallet borde skapas (se bl. a. prop. 1975/76: 155 s. 79 och 1976/77: 113 s. 47 och 52). Samma synpunkter synes göra sig gällande i detta sammanhang.

När det gäller frågan vilken betydelse som skall tillmätas det förhållandet att körkortsåterkallelse inte kan tillgripas som sanktion i de fall som här är aktuella bör beaktas att ett trafiknykterhetsbrott i kombination med olovlig körning normalt under viss tid utestänger föraren från rätten att få körkort. I en del fall – naturligtvis långt ifrån alla – kan denna verkan av brottet drabba föraren lika eller i det närmaste lika hårt som en körkortsåterkallelse.

Även rent lagtekniska synpunkter talar mot en reglering som innebär att rattfylleri i kombination med olovlig körning mer eller mindre automatiskt skall bedömas som ett grovt brott. En skillnad föreligger här gentemot vårdslöshet i trafik. Att körningen har skett vårdslöst kan sägas vara en naturlig följd av att föraren har varit alkoholpåverkad, och som senare skall utvecklas närmare kan en ny reglering utformas på det sättet att ett grovt rattfylleribrott konsumerar vårdslöshetsbrottet. En sådan lösning är emellertid inte lämplig när det gäller olovlig körning, som ju är en i förhållande till rattfylleribrottet fristående gärning.

Vad som har anförts nu talar för att den omständigheten att ett rattfylleribrott har begåtts i kombination med olovlig körning inte i sig skall behöva medföra att rattfylleribrottet hänförs till den grövre gärningstypen. Regleringen bör emellertid utformas på ett sådant sätt att domstolarna ändå får möjlighet att döma till fängelse vid en brottskombination av detta slag i de fall brotten i betraktande av samtliga omständigheter framstår som särskilt allvarliga.

#### 6.5.7 Särskilt hög promille

Bland de förare som lagförs för rattfylleri förekommer ett inte oväsentligt antal med anmärkningsvärt höga promillehalter i blodet. I en vid Lunds universitet utförd undersökning beträffande samtliga tingsrättsdomar rörande rattfylleri från perioden 1 februari–30 april 1981 har konstaterats att en så hög andel som 45 procent hade en blodalkoholhalt som uppgick till eller översteg 2 promille. Enligt en vid statens rättskemiska laboratorium redovisad sammanställning av blodanalyser som gjorts under tiden oktober 1980–september 1981 var motsvarande andel 47 procent.

I det föregående (avsnitt 6.5.3) har förordats att en alkoholhalt om 1,5 promille tillsammans med andra särskilt angivna omständigheter skall kun-

na leda till att ett trafiknykterhetsbrott bedöms som grovt. Det skulle naturligtvis kunna hävdas att en sådan omständighet bör vara att alkoholhalten har varit anmärkningsvärt mycket högre än 1,5 promille. Vill man låta den omständigheten att promillegränsen har varit speciellt hög få avgörande betydelse för bedömningen, blir det emellertid om osäkerhet i rättstillämpningen skall förebyggas ofrånkomligt att i lagtext eller motivering införas en ny promillegräns. Frågan uppkommer då omedelbart var denna i så fall skulle ligga.

Det synes dock mindre välbetänkt att komplicera trafiknykterhetslagstiftningen med en tredje promillegräns, särskilt som ju redan den nuvarande 1,5 promillegränsen förutsätter en alkoholkonsumtionen som är helt oförsvarlig och en högre, i lagstiftningen angiven gräns på ett olyckligt sätt kan vara ägnad att förringa det allvar varmed lagstiftaren ser på en sådan konsumtion. På samma sätt som i det föregående har konstaterats beträffande den nuvarande övre gränsen gäller vidare att en ny gräns med nödvändighet skulle komma att framstå som konstlad och i viss mån godtycklig. Till detta kommer de svårigheter som en sådan lösning skulle innebära om man vill gå över till utandningsprov som rättsliga bevismedel.

Med hänsyn till vad som har anförts nu förordas inte någon konstruktion av ett grövre brott som skulle innebära att speciellt höga promillehalter utan vidare förs dit.

#### *6.5.8 Särskilt ansvarsfull föraruppgift*

Självfallet är det ägnat att höja ett trafiknykterhetsbrotts straffvärde, om den föraruppgift som föraren har tagit på sig är särskilt ansvarsfull, t. ex. när fråga har varit om framförande av en skolbuss eller ett järnvägståg. Det kunde därför övervägas att låta den omständigheten att föraruppgiften har varit särskilt ansvarsfull ingå bland de kriterier som skall beaktas särskilt vid bedömandet om ett brott skall anses vara grovt.

Mot en sådan lösning talar dock vissa skäl. Om man vänder på frågeställningen, förhåller det sig ju till en början otvivelaktigt så att det i dagens trafikmiljö är utomordentligt sällan som en föraruppgift är så föga ansvarsfull att ett trafiknykterhetsbrott av det skälet skulle framstå som mindre allvarigt. Det är i huvudsak endast helt speciella situationer – som exempelvis färd in i ett garage – som här kommer i åtanke. En föreskrift om att trafikuppgiftens svårhetsgrad skall beaktas vid bedömandet av om ett trafiknykterhetsbrott är grovt skulle mot den bakgrunden kunna bli svår att tillämpa och i viss mån framstå som missvisande. Till detta kommer önskemålet att man till främjandet av enhetligheten så långt möjligt begränsar de faktorer som skall inverka på den aktuella prövningen till sådana som inte drar med sig risker för skiftande bedömningar i praktiken.

Av nu anförda skäl förordas att trafikuppgiftens svårhetsgrad inte skall vara ett särskilt kriterium vid bedömningen av om ett trafiknykterhetsbrott skall anses grovt. Omständigheter av detta slag bör i stället beaktas vid

straffmätningen inom ramen för skalan för normalfallet. Som senare skall beröras närmare bör fängelse ingå i straffskalan även för normalfallet, och det kommer därmed att finnas möjlighet att i speciella fall bestämma påföljden till fängelse, om föraruppgiften har varit särskilt ansvarsfull och alkoholhalten varit hög.

#### 6.5.9 Allmän bedömning av påverkansgraden

I det föregående har förutsatts att en grundförutsättning för att ett rattfylleribrott skall hänföras till en grövre brottstyp skall vara att förarens alkoholhalt under eller efter färden har uppgått till 1,5 promille. Uppenbart är att detsamma oberoende av alkoholhalten bör gälla, om det kan styrkas att föraren har varit så påverkad att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt har kunnat framföra fordonet. En sådan ordning är nödvändig bl. a. med hänsyn till fall där blodprov – eller i en framtid utandningsprov – saknas eller där analysen inte har varit användbar liksom till situationer då föraren har varit påverkad av något annat medel än alkohol.

### 6.6 Närmare om en ny brottskonstruktion

#### 6.6.1 Brottsstyper

Det resonemang som har förts i föregående avsnitt leder fram till slutsatsen att trafiknykterhetslagstiftningen i fortsättningen bör innehålla en brottstyp för normalfallen med böter som straff i flertalet situationer samt en grövre brottstyp med fängelse som normalstraff. Som förut har framgått är avsikten att en stor del av de fall där föraren har haft en alkoholhalt i blodet som uppgått till 1,5 promille eller däröver skall hänföras till normalbrottet. En konsekvens av detta blir att 1,5 promillegränsen inte längre kommer att innebära någon avgörande skiljelinje mellan olika promillebrott som inte är att betrakta som grova.

När man skall välja brottsbenämningar kan naturligtvis vissa skäl åberopas för att man i samband med en omkonstruktion av trafiknykterhetsbrotten går ifrån beteckningen "rattfylleri". Denna kritiserades redan av 1957 års trafiknykterhetskommitté i betänkandet (SOU 1963:72) Nykterhet i trafik (s. 96) bl. a. på den grunden att rattfylleribrottet alltså avlägsnat sig från det vanliga fylleribrottet. Sistnämnda brott har numera avkriminaliserats och termen fylleri förekommer över huvud taget inte i lagstiftningen. Inte heller "rattonykterhet" synes vara en fullt tillfredsställande beteckning. En lösning skulle då kunna vara att i huvudsaklig överensstämmelse med den nämnda kommitténs förslag övergå till beteckningarna "onykterhet i trafik" och "grov onykterhet i trafik".

Detta förslag möttes emellertid på sin tid av stark kritik vid remissbehandling, bl. a. med hänvisning till att beteckningarna rattfylleri och rattonykterhet var mer expressiva än de föreslagna benämningarna, som från något håll betecknades som logiskt otadliga men något fadda. Särskilt

beträffande rattfylleri åberopades att benämningen var förankrad i det allmänna medvetandet med en speciell, från "vanligt fylleri" avvikande innebörd, och att den hade ett betydande allmänpreventivt värde.

Denna kritik torde fortfarande ha fog för sig. Redan när termen rattfylleri år 1951 infördes i lagtexten konstaterade den dåvarande chefen för justitiedepartementet att den fick anses ha vunnit burskap i vårt språk. Detta gäller otvivelaktigt i än högre grad i dag. I själva verket torde det förhålla sig så att brottet av allmänheten under överskådlig tid kommer att kallas rattfylleri oavsett vilken beteckning som förs in i lagtexten. Det är då knappast lämpligt att gå ifrån den aktuella beteckningen.

Om man alltså vill behålla termen rattfylleri, synes två lösningar kunna övervägas: antingen benämns som i dag det lindrigare brottet ratttonykterhet och det grövre rattfylleri eller också kallas på samma sätt som i Finland normalbrottet rattfylleri och det allvarligare grovt rattfylleri (jfr vad som i avsnitt 5.3 har redovisats angående den finska terminologin).

Den förra lösningen skulle innebära att åtskilliga av de fall då föraren haft en alkoholhalt i blodet av 1,5 promille eller mer skulle betecknas som ratttonykterhet. Detta torde te sig främmande för den som har vant sig vid nuvarande terminologi. Bl. a. av det skälet synes den mest tillfredsställande utvägen vara att normalbrottet benämns "rattfylleri" och det grova brottet "grovt rattfylleri". Denna lösning synes också vara att föredra från allmänpreventiv synpunkt. Att härigenom även promillebrott ned till nivån 0,4 kommer att benämnas rattfylleri är knappast någon avgörande olägenhet; allmänheten torde f. ö. oftast använda den beteckningen också i fråga om brott vid låga promillehalter.

Den sålunda förordade lösningen innebär att det inte längre finns något utrymme för termen ratttonykterhet, en beteckning som visserligen inte förekommer i lagtexten men som allmänt begagnas av domstolarna. Denna konsekvens synes få accepteras. Som redan antytts har den termen knappast fått samma fasta förankring hos allmänheten som rattfylleri och den kan möjligen ibland missuppfattas som om den avser en ordningsförseelse.

#### 6.6.2 Rattfylleri (normalbrottet)

Av vad som har anförts nyss framgår i huvudsak hur en ny grundläggande straffbestämmelse med brottsbeteckningen rattfylleri bör byggas upp. Paragrafen bör innehålla *dels* en föreskrift om straffansvar för den som framför motordrivet fordon eller spårvagn efter att ha förtärt alkoholdrycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgår till 0,4 promille eller däröver, *dels* en bestämmelse som bygger på det allmänna påverkansrekvisitet och som således föreskriver straff för det fallet att någon som framför motordrivet fordon eller spårvagn är så påverkad att det kan antas att han inte på betryggande sätt kan föra fordonet. Någon presumtionsregel för fall då alkoholhalten har gått upp till 1,5 promille eller mer finns det däremot inte behov av i fortsättningen med den struktur på regleringen som förut har skisserats.

Det kan diskuteras om 0,4-promilleregeln eller den allmänna påverkansbestämmelsen bör betraktas som huvudregel och inleda paragrafen i dess nya utformning. Självfallet kan det från teoretisk synpunkt hävdas att den allmänna påverkansbestämmelsen är den grundläggande. I praktiken har emellertid promilleregeln den helt dominerande betydelsen och lagstiftningen i Danmark, Finland och Norge har också byggts upp med promilleregeln som huvudbestämmelse. En sådan lösning innebär vidare en lagteknisk förenkling. Det förordas därför att paragrafen i sin nya utformning får inledas med promilleregeln.

I förhållande till promilleregeln bör alltså den allmänna påverkansbestämmelsen vara subsidiär. Lämpligen bör i sistnämnda bestämmelse arbetas in den nuvarande föreskriften för fall då föraren är påverkad av något annat berusningsmedel än alkohol. Mot denna lösning, som föreslogs redan i 1970 års betänkande om trafiknykterhetsbrott, kan möjligen invändas att "rattfylleri" inte är en helt adekvat brottsbeteckning med avseende på situationer när föraren har varit påverkad av exempelvis narkotika. Denna invändning synes emellertid inte avgörande: övervägande skäl talar för att även de här avsedda fallen får en brottsbeteckning och något lämpligt alternativ finns då knappast.

Likaledes i överensstämmelsen med 1970 års förslag (se SOU 1970: 61 s. 171–172) förordas att uttrycket "berusningsmedel" ersätts med "medel". Det förra uttrycket är nämligen otvivelaktigt något missvisande, eftersom bestämmelserna avser att ta sikte på bl. a. sömnmedel samt lugnande och smärtstillande preparat.

Det bör i anslutning härtill framhållas att "drograttfylleri" av allt att döma är ett växande problem, i synnerhet vid narkotikapåverkan. Det skulle självfallet vara en stor fördel om man på grundval av kvantitativa bestämningar av olika drogers förekomst i organismen kunde införa någon form av "promilleregeln" även för dessa fall. Tillräckligt underlag för detta finns inte f. n., men med hänsyn till att forskning pågår på området kan tanken kanske bli verklighet i en framtid. Att som har förordats från något håll<sup>1</sup> i nuvarande läge införa ett straffansvar för samtliga fall då en förare är påverkad av något till narkotika hänförligt medel oavsett graden av påverkan torde å andra sidan inte vara välbetänkt, bl. a. med hänsyn till att en stor del av de medel som det här kan vara fråga om har en legitim medicinsk användning. Det bör erinras om att de principer som riksdagen har slagit fast för när s. k. klinisk undersökning skall användas vid förundersökningar rörande misstanke om trafiknykterhetsbrott innebär att sådan undersökning alltid skall ske när man misstänker drogpåverkan (prop. 1981/82: 162, JuU 55, rskr 329).

Slutligen bör i den nya paragrafen om rattfylleri bestämmelser meddelas

<sup>1</sup> Se t. ex. BRÅs rapport Narkotikautvecklingen 1982 (s. 191 ff).

motsvarande dem som f. n. finns i 4 § 3 och 4 mom. TBL om förare av motordrivna spårfordon och av fordon avsedda att föras av gående.

Av det tidigare anförda framgår att straffet för rattfylleri enligt den nya brottsbeskrivningen normalt bör vara böter. Straffskalan bör emellertid, i överensstämmelse med vad som f. n. gäller i fråga om rattonykterhet, omfatta böter och fängelse i högst sex månader.

Fängelse bör kunna tillämpas i speciellt allvarliga fall som ändå inte kan bedömas som grova. Exempel erbjuder i överensstämmelse med vad som har utvecklats förut situationer då en gärning av mera kvalificerat slag har förövats i kombination med olovlig körning eller föraruppgiften har varit speciellt ansvarsfull. Som regel bör dock fängelse inte tillämpas i sådana fall med mindre än att blodalkoholhalten har uppgått till 1,5 promille. Vid återfall i trafiknykterhetsbrott bör emellertid i överensstämmelse med vad som har förordats förut fängelse kunna tillämpas även vid blodalkoholhalter som vid återfallstillfället närmar sig 1,5, under förutsättning att inte någon längre tid – då avses tre år eller mer – har förflutit från tidpunkten för det tidigare brottet. Fängelse bör vidare kunna tillämpas i fall då föraren har varit så omtöcknad och oförmögen att fullgöra sin uppgift att det skulle te sig stötande att låta påföljden stanna vid böter.

Men det bör fasthållas att avsikten är att annan påföljd än böter skall väljas endast i undantagsfall. Vidare bör gälla att fängelsepåföljden i dessa fall på samma sätt som enligt nuvarande praxis bör kunna bytas ut mot kriminalvård i frihet, när särskilda skäl föreligger.

Bötesnivån vid rattonykterhet synes att döma av vissa undersökningar som har företagits inom justitiedepartementet vara mycket skiftande och på en del håll anmärkningsvärt låg. När fråga inte är om rattfylleri på moped och inga speciella mildrande omständigheter föreligger synes fortsättningsvis som en allmän riktning böra gälla att antalet dagsböter inte bör understiga 50 när promillehalten legat kring 0,5 och inte 100 när fråga är om promillehalter kring 1,5.

De nuvarande föreskrifterna om bötesminimum i 4 § TBL – 25 dagsböter vid rattfylleri och 10 vid rattonykterhet – skulle i den nya ordningen mot denna bakgrund framstå som missvisande, och sådana minima brukar över huvud taget inte sättas ut numera. Föreskrifterna bör därför inte få någon motsvarighet i den nya bestämmelsen.

I de fall då fängelsepåföljd väljs finns genom den sänkning av det allmänna straffminimum som ägt rum möjlighet att nyansera straffmätningen. Anses fängelse böra väljas som påföljd för ett rattfylleribrott som inte är grovt synes längden av straffet ibland kunna stanna vid 14 dagar eller tre veckor.

### 6.6.3 Grovt rattfylleri

En grundförutsättning för att ett rattfylleribrott skall anses vara grovt bör i enlighet med vad som förut har angetts vara att föraren antingen har

haft en alkoholkoncentration i blodet av minst 1,5 promille eller också att han på andra grunder kan bedömas ha varit så påverkad att det kan antas att han inte på betryggande sätt kunnat föra fordonet. Härutöver bör krävas att en av två särskilda omständigheter föreligger.

Den ena av de omständigheter som här avses är att brottet utgör återfall. Det bör i detta hänseende krävas att gärningsmannen har dömts för det tidigare brottet och att det alltså står klart att han inte har låtit sig rätta av den påföljd som han tidigare har erhållit. Enbart den omständigheten att exempelvis två eller flera rattfyllerier föreligger till bedömning i samma mål bör sålunda inte vara tillräcklig för att kvalificera brotten som grova. Å andra sidan bör det inte krävas att det tidigare brottet har varit grovt eller ens att gärningsmannen vid det tillfället haft en blodalkoholkoncentration på 1,5 promille eller mer. Redan det förhållandet att han tidigare har brutit mot trafiknykterhetsbestämmelserna bör i princip vara tillfyllest.

Den andra särskilda omständigheten som bör kunna föranleda att ett rattfylleribrott bedöms som grovt föreslås vara att föraren vid det aktuella tillfället har gjort sig skyldig till vårdslöshet i trafik, dvs. brustit i "den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna", under förutsättning att oaktsamheten inte varit endast ringa (1 § TBL). Huruvida sådan vårdslöshet ligger föraren till last bör bedömas med tillämpning av de kriterier som i praxis har utvecklats vid tillämpningen av straffbestämmelsen om vårdslöshet i trafik i allmänhet. Läser man den bestämmelsen efter orden, skulle det ju kunna hävdas att redan det förhållandet att föraren har gett sig ut i trafiken i påverkat tillstånd innebär att han har brustit i omsorg och varsamhet på det sätt som krävs för straffansvar för vårdslöshet i trafik. Men en sådan tillämpning är självfallet inte avsedd; detta bör framgå redan av att rattfylleri är särskilt straffbelagt.

Lagtekniskt bör bestämmelsen i nu aktuellt hänseende konstrueras på det sättet att vårdslösheten i trafik i förekommande fall konsumeras av det grova rattfylleriet. Föraren skall alltså inte i dessa fall fällas till ansvar för vårdslöshet i trafik, men åklagaren måste i sin gärningsbeskrivning åberopa de omständigheter som enligt hans mening konstituerar vårdslösheten. Skulle däremot föraren ha gjort sig skyldig till grov vårdslöshet i trafik enligt 1 § andra stycket TBL, skall han fällas till ansvar även för detta brott.

Ofta konstrueras bestämmelser om i vilka fall ett brott skall anses vara grovt på det sättet att det vid bedömningen "skall särskilt beaktas" huruvida någon av vissa angivna omständigheter föreligger. Detta lämnar öppet för domstolen att även i fall då så inte är förhållandet bedöma brottet som grovt med hänsyn till andra omständigheter. I betraktande av den speciella vikten av en enhetlig rättstillämpning när det gäller gärningar av trafiknykterhetsbrottens karaktär bör den lösningen inte väljas i förevarande fall, utan lagens specifikation av försvarande omständigheter bör vara exklu-

siv. Det kan anmärkas att, enligt vad som inhämtas, förmögenhetsbrottsutredningen (Ju 1976: 04) avser att föreslå motsvarande konstruktion med avseende på förmögenhetsbrotten.

Å andra sidan bör avfattningen av bestämmelsen ge möjlighet för domstolen att underlåta att kvalificera ett trafiknykterhetsbrott som grovt även när någon av de särskilt nämnda försvårande omständigheterna föreligger. När fråga har varit om förande av moped kan exempelvis påföljden ofta stanna vid böter även om återfall skulle föreligga. Och generellt beträffande återfall gäller ju att om lång tid har förflutit sedan det tidigare brottet – då åsyftas en tidrymd av mer än tre år – skälen för att på grund av återfallet bedöma brottet som grovt får anses ha fallit bort.

Av dessa skäl bör en bestämmelse om grovt rattfylleri avslutas med ett allmänt krav på att brottet skall anses vara särskilt allvarligt med beaktande av samtliga omständigheter för att det skall klassificeras som grovt. Vid den bedömning som i enlighet härmed skall göras kommer naturligtvis trafikfaresynpunkter i förgrunden.

Straffet för grovt rattfylleri bör vara fängelse. Böter bör alltså inte ingå i straffskalan. Maximitiden för fängelse bör i överensstämmelse med vad som f. n. gäller för rattfylleri vara ett år. I praktiken bör som nu fängelse en månad vara normalstraffet, men det kan givetvis inte sällan finnas skäl att bestämma ett strängare straff; t. ex. då flera fall av grovt rattfylleri föreligger till samtidig bedömning eller vårdslösheten i förarens körsätt har varit speciellt allvarlig.

## 6.7 Förverkande av fordonet vid rattfylleri och andra trafikbrott

När frågan om att gå ifrån fängelse som normalstraff för rattfylleri tidigare har diskuterats, har i sammanhanget ofta spörsmålet tagits upp om man bör göra det möjligt att förklara det fordon som har använts vid brottet förverkat. Tanken torde därvid ha varit att en sådan sanktion skulle kunna få en stark allmänpreventiv effekt både genom de kännbara ekonomiska följderna och genom den pedagogiska och psykologiska betydelsen av att sanktionen är anknuten till det föremål som är en direkt förutsättning för brottet. Det kan mot den angivna bakgrunden finnas skäl att i detta sammanhang granska den aktuella problematiken närmare.

F. n. gäller enligt 36 kap. 2 § BrB att egendom som har använts som hjälpmedel vid brott enligt balken får förklaras förverkad, om det är påkallat till förebyggande av brott eller annars särskilda skäl föreligger. I stället för egendomen kan dess värde förklaras förverkat. Bestämmelsen är tillämplig endast vid brott inom specialstraffrätten, dock inte i trafikbrottslagen som inte innehåller några bestämmelser om förverkande. I 36 kap. 3 § BrB föreskrivs att föremål som på grund av sin särskilda beskaffenhet och omständigheterna i övrigt kan befaras komma till brottslig användning får förklaras förverkat även i annat fall än som avses i 2 § samma kapitel.

Denna bestämmelse är i och för sig tillämplig även i fråga om brott mot specialstraffrätten. Med hänsyn till kravet på att föremålet skall ha "särskild beskaffenhet" är den dock endast i mycket speciella situationer<sup>1</sup> tillämplig på fordon som har använts som hjälpmedel vid trafikbrott.

Det kan alltså konstateras att det f.n. knappast finns möjlighet att förklara ett fordon som använts vid trafiknykterhetsbrott förverkat. Frågan om man genom särskilda regler bör skapa en sådan möjlighet ha berörts i flera tidigare sammanhang (SOU 1940: 17 s. 87, SOU 1953: 20 s. 204 f. prop. 1957: 72 s. 40, 42). I det tidigare nämnda betänkandet (SOU 1970: 61) Trafiknykterhetsbrott – Förslag 1970 gjordes frågan till föremål för en ingående utredning (s. 275 – 314). Trafiknykterhetsbrottskommittén uttalade i betänkandet med hänvisning till denna utredning och efter samråd med företrädare för andra nordiska länder att den angivna vägen inte var framkomlig. Huvudskälet härtill var enligt kommittén att fordonsförverkande skulle drabba alltför slumpmässigt och ojämnt. Även flera andra komplikationer som skulle uppstå redovisades.

Vid remissbehandlingen av 1970 års betänkande instämde nästan samtliga instanser i kommitténs uppfattning. Motorförarnas helnykterhetsförbund sade sig kunna dela kommitténs uppfattning så långt, att en fordonsförverkande eller liknande kraftig ekonomisk sanktion inte borde införas som en mera allmänt förekommande åtgärd vid rattfylleri. Men för vissa mera farliga rattfyllerister som återfaller i brott skulle det enligt förbundet kunna få en hämmande verkan. Förbundet föreslog därför att det skulle införas bestämmelser om förverkande av fordon vid sådant rattfylleri som är grovt.

Frågan har i olika sammanhang fått aktualitet även härefter. Bl. a. kan nämnas att en särskild kommitté inom Europarådet som arbetat med trafiklagstiftningsfrågor har pekat på möjligheten av att använda förverkande av bilar som en alternativ påföljd vid trafikbrott. Rikspolisstyrelsen har – med överlämnande av skrivelser från Svenska polisförbundet och Jurist- och samhällsvetareförbundet – år 1978 gjort framställning om en ny utredning av frågan. Det aktuella spörsmålet har också behandlats i riksdagen (se JuU 1980/81: 33).

Det tidigare utredningsarbetet får emellertid anses ha gett vid handen att fordonsförverkande inte rimligen kan användas som en mera reguljär sanktion vid rattfylleri. Vissa av de praktiska och principiella skäl som här skulle möta sammanfattas på följande sätt i ett av högsta domstolen nyligen avgjort rättsfall (NJA 1982 s. 59 som dock inte gällde rattfylleri).

<sup>1</sup> En sådan situation kan vara när fordonet är behäftat med avsevärda funktionella brister, se t. ex. Rättsfall från hovrätterna (RH) 42: 81 (jfr RH 26: 81).

Om skyddstillsyn eller villkorlig dom förenas med förverkande av t. ex. en bil, som använts som hjälpmedel vid brottet, skulle den allmänpreventiva effekten kunna förstärkas högst väsentligt. Ibland skulle kanske just en sådan förstärkning göra det möjligt att undvika en frihetsberövande påföljd. Å andra sidan kan skyddstillsynen eller den villkorliga domen i detta syfte förenas med ett bötesstraff. Visserligen är ibland ett bötesstraff svårare att realisera än ett förverkande, som i regel kan säkerställas genom beslag. Bötesstraffet har emellertid genom dagsbotssystemet den fördelen att det kan anpassas till såväl brottets straffvärde som den dömdes ekonomi. Den förmögenhetsförlust som följer med förverkande av brotts hjälpmedel, särskilt när det gäller bilar och andra transportmedel, kan däremot slå högst ojämnt med hänsyn till föremålets värde, den dömdes ekonomi och hans behov av att kunna använda föremålet. Den nu angivna ojämnheten kan visserligen motverkas genom att i stället en skälig del av föremålets värde förklaras förverkad, men då går å andra sidan den pedagogiska effekten i stort sett förlorad och förverkandet kan i realiteten knappast skiljas från ett bötesstraff. Ibland kan den eftersträvade effekten över huvud taget inte nås, därför att föremålet tillhör någon annan och inte är åtkomligt för förverkande.

Vad som nyss har konstaterats om den slumpmässighet och ojämnhet som skulle vara förenad med fordonsförverkande som en mera reguljär sanktion vid trafiknykterhetsbrott gäller i princip även i fall då fråga är om grova brott. Den lösning som föreslogs av Motorförarnas helykterhetsförbund vid remissbehandlingen av 1970 års betänkande synes därför inte kunna förordas.

Över huvud taget gäller att avsevärda svårigheter möter om man vill på detta område införa en förverkandesanktion med bestraffande syfte. En generell återhållsamhet när det gäller att använda förverkandeinstitut i sådant syfte har också anbefallts vid tillkomsten av brottsbalkens nuvarande förverkanderegler (prop. 1968: 79 s. 44, 58). Det kan även nämnas att riksdagen har tagit avstånd från tanken att använda institutet förverkande på det sättet när det gäller brottet olovlig körning (TU 1980/81: 1). Samma betänkligheter möter emellertid inte mot att införa en möjlighet till fordonsförverkanden som enbart tar sikte på fall då det är påkallat till förebyggande av brott. En sådan möjlighet skulle kunna fylla en funktion även vid andra trafikbrott än onykterhet i trafik, närmast då olovlig körning.

Klart är emellertid att det praktiska utrymmet för en tillämpning av fordonsförverkande i brottsförebyggande syfte är synnerligen begränsat. Det är endast i helt speciella fall som återfallsrisken är till den grad påtaglig att förverkande i detta syfte ter sig rimligt. Sådana specialfall inträffar emellertid enligt vad erfarenheten visar ibland, och det kan då inte sällan te sig närmast stötande att någon möjlighet att förklara fordonet förverkat inte finns. Vad som här åsyftas är exempelvis situationer då någon lagförs för ett stort antal upprepade trafiknykterhetsbrott under kort tid och det står alldeles klart att det skulle vara vanskligt att låta honom få behålla fordonet. Motsvarande gäller kanske i ännu högre grad beträffande brottet

olovlig körning, eftersom det inte sällan står klart att den tilltalade är bilägare och avser att fortsätta bruka bilen. Det finns exempel från praxis på fall där lagföring har skett för flera tiotals fall av olovlig körning och det tilltalade öppet förklarar att han kört bil till domstolsförhandlingen och även avser att köra därifrån.

I sådana och liknande fall skulle en möjlighet till förverkande fylla ett omedelbart trafiksäkerhetsintresse samtidigt som den skulle vara ägnad att öka respekten för gällande regler. Om en bestämmelse i ämnet blir så avfattad att det uttryckligen framgår att fordonsförverkande kan användas endast i direkt brottsförebyggande syfte, synes betänkligheter av det slag som har brukat anföras mot en mera generell möjlighet till förverkande inte kunna anföras. Lämpligen bör en bestämmelse i ämnet kunna tas in i trafikbrottslagen. Fordonsförverkande synes visserligen i praktiken knappast kunna komma i fråga vid andra trafikbrott än olovlig körning och trafiknykterhetsbrott, men det finns knappast anledning att göra en uttrycklig begränsning till dessa brott.

I enlighet med det anförda föreslås att det i trafikbrottslagen tas in en ny bestämmelse (7 §) av det innehållet att ett fordon som har använts vid brott enligt lagen får förklaras förverkat, om det av särskilda skäl är påkallat till förebyggande av brott enligt lagen och förverkande inte är uppenbart obilligt. För att den avsedda restriktiviteten i tillämpningen klart skall framgå har avsiktligt en något annorlunda avfattning valts än den som har använts i 36 kap. 2 § BrB och som normalt brukar tjäna som förebild för specialstraffrättsliga bestämmelser. Med hänsyn till syftet med bestämmelsen saknas anledning att ge möjlighet att i dessa sammanhang tillämpa s. k. värdeförverkande.

## 6.8 Körkortsfrågor

Reglerna i körkortslagen (1977:477) om återkallelse av körkort och om spärrtider m. m. anknyter delvis till bestämmelserna i trafikbrottslagen om trafiknykterhetsbrotten (jfr avsnitt 2.3). Om man beträffande dessa brott inför en delvis ny ordning i enlighet med vad som har förordats i det föregående måste också övervägas vilka konsekvenser den nya ordningen bör få i fråga om de aktuella bestämmelserna i körkortslagen.

Enligt 16 § körkortslagen skall ett körkort i regel återkallas om körkorts-havaren har brutit mot bl. a. 4 § trafikbrottslagen. En konsekvens av den nya ordningen bör vara att körkortsåterkallelse i princip skall ske så snart en körkortshavare har dömts enligt antingen, 4 § för rattfylleri eller enligt 4 a § för grovt rattfylleri. I sak innebär en sådan ändring att sänkningen av den nedre promillegränsen från 0,5 till 0,4 slår igenom också i körkorts-lagstiftningen, något som måste utgöra en naturlig och följdriktig konsekvens av ändringen i trafikbrottslagen.

Enligt 21 § körkortslagen skall spärrtiden vid rattfylleri bestämmas till

lägst ett år. Samma tid bör gälla om någon döms för grovt rattfylleri inom ramen för den nya ordningen. För att man i övrigt i görligaste mån skall uppnå överensstämmelse med vad som gäller nu bör regeln omfatta även fall när någon har dömts för kliniskt rattfylleri enligt 4 § andra stycket TBL. Härutöver bör samma spärrtid gälla vid brott mot 4 § första stycket TBL, när körkortshavaren har haft en alkoholhalt i blodet på 1,5 promille eller däröver.

Ytterligare konsekvensändringar bör göras i 22 § om varning och i 23 § angående omhändertagande av körkort.

## 7 Specialmotivering

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

#### 4 §

*Första stycket* upptar den nya huvudregeln i fråga om ansvar för rattfylleri. Som har angetts i den allmänna motiveringen har regeln konstruerats som en promilleregeln. Bestämmelsen innebär att ansvar för rattfylleri kan komma i fråga då alkoholkoncentration i den tilltalades blod uppgår till 0,4 promille eller däröver. Någon särskild strafföreskrift inriktad på lägre alkoholhalter mellan 0,4–1,5 promille tas inte upp. Straffet skall bestämmas till böter eller fängelse i högst sex månader. Promilleregeln avser endast alkoholberusning. Frågan om ansvar för den som framför fordon under påverkan av andra medel skall bedömas efter andra stycket, där ansvar föreskrivs för s. k kliniskt rattfylleri. Den sistnämnda ansvarsregeln är avsedd att vara subsidiär i förhållande till promilleregeln i första stycket vid alkoholpåverkan.

Straffet bör, som har utvecklats i den allmänna motiveringen, normalt bestämmas till böter, medan fängelse bör användas i speciellt allvarliga fall, som ändå inte är att hänföra under den nya brottsbeteckningen grovt rattfylleri (4 a §). I överensstämmelse med vad som har sagts i den allmänna motiveringen kan som exempel på sådana fall i första hand nämnas att gärningen utgör återfall i trafiknykterhetsbrott. Om blodalkoholhalten i en återfallssituation har uppgått till 1,5 promille, skall dömas för grovt rattfylleri enligt 4 a §, och böter kan då inte komma i fråga. Men även om alkoholhalten är lägre och gärningen är att bedöma enligt förevarande paragraf, bör fängelse som regel ådömas när alkoholhalten närmar sig 1,5 promille. Någon ny promillegräns bör uppenbarligen inte införas som utgångspunkt för denna bedömning, men det torde stå klart att det i praktiken blir fråga om alkoholhalter på över 1 promille. Den nya ordningen innebär således att man anlägger en strängare syn än f. n. på återfall i vad som nu betecknas som rattnykterhet.

Ett annat exempel på en situation då fängelse bör ådömas för normalbrottet är då gärningen är av mera kvalificerat slag och har förövats i kombination med olovlig körning. Enbart den omständigheten att en kombination av rattfylleri och olovlig körning föreligger är emellertid inte tillräcklig, utan arten av både rattfylleribrottet och den olovliga körningen måste beaktas. Ett annat fall då fängelse bör ådömas kan vara när föraruppgiften har varit speciellt ansvarsfull. Som exempel kan nämnas förande av buss eller skolskjuts. I de situationer som avses nu bör fängelse normalt sett inte ådömas annat än när alkoholhalten i förarens blod har uppgått till 1,5 promille. Oavsett vilken promillehalt som uppmäts i förarens blod bör dock fängelse kunna komma i fråga, om han varit i särskilt hög grad omtöcknad och olämplig för sin föraruppgift.

För huvuddelen av de brott som bedöms som normalbrott skall emellertid påföljden vara böter. Som framförts i den allmänna motiveringen bör antalet dagsböter inte understiga 50 när alkoholhalten legat omkring 0,5 eller 100 när alkoholhalten legat omkring 1,5. Speciella omständigheter bör dock liksom f. n. kunna föranleda ett lägre bötesstraff. Det bör även anmärkas att något hinder i och för sig inte föreligger mot att döma till exempelvis skyddstillsyn med nykterhetsvårdande föreskrifter även för det fall att brottet i och för sig inte bedöms förskylla svårare straff än böter (jfr Kommentar till brottsbalken, del III, 2 u s. 97 och 112).

I de fall då straffet i enlighet med vad som nyss har sagts inte bör stanna vid böter får straffmätningen ske enligt de principer som tillämpas i dag. Utrymmet för ett fängelsestraff under kortare tid än en månad bör dock kunna ökas något. Vidare bör utrymme finnas för att byta ut ett fängelsestraff mot en icke frihetsberövande påföljd i samma utsträckning som i dag.

Bevisningen i mål om ansvar enligt första stycket blir liksom hittills analys av blodprov. Några ändringar som skulle göra det möjligt att åberopa prov av utandningsluften föreslås inte i detta sammanhang. Normalt skall någon klinisk läkarundersökning inte behöva göras i de fall som avses nu (se prop. 1981/82: 162). En sådan skall emellertid liksom f. n. äga rum när föraren misstänks vara påverkad av andra medel än alkohol och ansvar således kan komma i fråga enligt *andra stycket*.

I de fall då alkoholhalten understigit 0,4 promille kan ansvar enligt det stycket också komma i fråga vid enbart alkoholberusning. Samma sak gäller om blodprov av någon anledning inte har kunnat tas men alkoholpåverkan ändå kan visas exempelvis genom vittnesbevisning. Den nya ordningen utgör i praktiken inte någon ändring i förhållande till vad som gäller nu i dessa hänseenden.

Däremot uppkommer en skillnad i förhållande till nuvarande ordning i det fallet att det finns både utredning om att alkoholhalten har uppgått till 0,4 promille eller mer och exempelvis vittnesbevisning om att föraren har varit så alkoholpåverkad som förutsätts i *andra stycket*. Åtal bör då väckas

för rattfylleri enligt första stycket, men den utredning som föreligger om förarens faktiska alkoholpåverkan kan givetvis påverka straffmätningen.

Om i ett särskilt fall föraren har en alkoholhalt som uppgår till 0,4 promille eller mer och dessutom är drogpåverkad i sådan grad som förutsätts enligt andra stycket, skall straffansvar ådömas med återopande av båda styckena.

I tredje stycket har tagits upp bestämmelser dels om att paragrafen också gäller förare av motordrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana och dels om att promilleregeln i första stycket inte gäller förare av motordrivet fordon som är avsett att föras av gående. När det gäller förare av spårfordon torde regeln i framtiden kunna undvaras, om en motsvarande regel inflyter i en ny järnvägstrafiklag (jfr prop. 1981/82: 204 s. 7–8).

Det är uppenbart att den nya eller åtminstone delvis förändrade ordning som har föreslagits här leder till ett minskat utrymme för tillämpning av 6 §, som ger domstolen viss möjlighet att vid straffets bestämmande ta hänsyn till en kommande körkortsåterkallelse. Bestämmelsen kan emellertid fortfarande få betydelse i åtskilliga fall, och någon anledning att i detta sammanhang ändra den synes inte föreligga.

#### 4 a §

I denna paragraf föreskrivs ansvar för *grovt rattfylleri*. Straffet är fängelse i högst ett år. Böter ingår inte i straffskalan.

Som en första förutsättning för att ett rattfylleribrott skall kunna bedömas som grovt föreskrivs att föraren skall ha haft en alkoholkoncentration i blodet som uppgår till 1,5 promille eller mera eller att han annars har varit så påverkad att det kan antas att han inte på betryggande sätt kunnat föra fordonet. Till den angivna grundförutsättningen skall komma antingen att det är fråga om återfall eller också att föraren samtidigt har gjort sig skyldig till vårdslöshet i trafik. Dessutom krävs att brottet med beaktande av samtliga omständigheter är att anse som särskilt allvarligt.

De angivna förutsättningarna för ansvar för grovt rattfylleri har närmare berörts i den allmänna motiveringen (avsnitt 6.6.3). I fråga om återfall bör särskilt anmärkas att, om längre tid än ca tre år har förflutit sedan den tilltalade förra gången dömdes för trafiknykterhetsbrott, man normalt bör kunna avstå från att rubricera brottet som grovt. Efter så lång tid synes nämligen skäl för att beakta återfallet vid bedömningen av det nya brottets straffvärde knappast längre föreligga.

Den tidigare domen kan avse såväl rattfylleri enligt 4 § som grovt rattfylleri enligt förevarande paragraf. Även en dom på böter för brott där alkoholhalten varit obetydligt över gränsen för straffbarhet kan göra att det nya brottet skall bedömas som grovt, förutsatt att alkoholhalten vid det brottet uppgått till 1,5 promille eller däröver.

Som tidigare har nämnts är avsikten att vårdslösheten i trafik skall konsumeras av den nya straffbestämmelsen. Om den tilltalade visserligen

bedöms ha gjort sig skyldig till straffbar vårdslöshet men rattfylleribrottet ändå inte bedöms som grovt skall han dömas för både rattfylleri enligt 4 § och för vårdslöshet i trafik enligt 1 § andra stycket, skall alltid dömas till särskilt ansvar för det brottet.

I det fallet att brottet har begåtts vid förande av moped föreligger naturligtvis ofta skäl att avstå från att betrakta det som särskilt allvarligt. Detsamma gäller andra fall där omständigheterna enligt nuvarande praxis bedöms som mildrande, t. ex. körning helt korta sträckor.

Ansvar för medverkan till trafiknykterhetsbrott anses kunna ådömas enligt 23 kap. 4 § brottsbalken. För att ansvar för medverkan till grovt rattfylleri enligt denna paragraf skall kunna ådömas fordras att den medverkandes uppsåt också omfattar de omständigheter som föranleder att brottet bedöms som grovt. I annat fall kan han naturligtvis dömas för medverkan till rattfylleri, om hans uppsåt täcker det brottet.

#### 7 §

I denna paragraf har tagits upp en ny regel om att ett fordon som har använts vid trafiknykterhetsbrott får förklaras förverkat, om det av särskilda skäl är påkallat till förebyggande av brott och om förverkande inte är uppenbart obilligt.

I den allmänna motiveringen (avsnitt 6.7) har redogjorts för de speciella fall då bestämmelsen bör tillämpas. Som där har utvecklats tar bestämmelsen sikte på situationer där ett förhållandevis stort antal återfall har förekommit och förverkande ter sig påkallat för att förhindra att den tilltalade fortsätter att begå brott. En restriktiv tillämpning förutsätts alltså. Detta har markerats i lagtexten genom att bestämmelsen har fått en annan avfattning än 36 kap. 2 § BrB, som annars har brukat utgöra förebild för förverkandebestämmelser i specialstraffrätten. För det första krävs det att förverkande "av särskilda skäl" skall vara påkallat till förebyggande av brott och för det andra har inte någon motsvarighet tagits upp till den enligt brottsbalksbestämmelsen föreliggande möjligheten att förklara egendomen förverkad även i andra fall än när brottsförebyggande synpunkter gör sig gällande. Det bör också anmärkas att, med hänsyn till syftet med den nu aktuella bestämmelsen, någon möjlighet att alternativt förklara fordonets värde förverkat inte har öppnats.

I det fall då det kan bli aktuellt att tillämpa bestämmelsen får det givetvis förutsättas att gärningsmannen saknar körkort (eller att detta är omhändertaget).

Klart är att det även när brottsförebyggande skäl talar för förverkande kan vara uppenbart obilligt att förklara fordonet förverkat. Vid bedömningen av om så skall anses vara förhållandet har naturligtvis bl. a. fordonets värde betydelse.

Bestämmelsen är avsedd att kunna utgöra underlag även för beslag enligt de allmänna reglerna i 27 kap. rättegångsbalken.

Givetvis kan det ofta förhålla sig så att fordonet inte tillhör gärningsmannen utan någon annan. I ett av de förslag i ämnet som redovisades i det tidigare nämnda betänkandet SOU 1970: 61 förordades med hänvisning till sådan fall att förverkande skulle få ske bara hos gärningsmannen själv (s. 280–281).

Med den restriktiva tillämpning som här förutsätts synes någon sådan begränsning inte vara nödvändig i betraktande av de allmänna regler om hos vem förverkande kan ske som gäller enligt 36 kap. 4 § BrB. Bestämmelserna i den paragrafens första stycke b och c kan i praktiken inte bli tillämpliga i de fall som avses här. Förverkande kan därför enligt de allmänna bestämmelserna tänkas ske endast hos – förutom gärningsmannen – någon medverkande (första stycket a) eller den som *efter brottet* förvärvat fordonet antingen genom familjerättsligt fång eller också genom annat fång i ond tro (första stycket d). Om fordonet ägs av en medverkande eller av någon som efter brottet har förvärvat fordonet får det väl oftast anses uppenbart obilligt att förklara fordonet förverkat. Skulle så undantagsvis inte vara fallet, bör förverkande också kunna ske. Såvitt gäller fall då någon efter brottet förvärvat fordonet kan man sålunda tänka sig illojala transaktioner från gärningsmannens sida som motiverar ett förverkande. Gärningsmannen kan t. ex. efter brottet ha givit bort fordonet till sin make. Med hänsyn till vad som har anförts nu synes frågan om hos vem förverkande kan ske böra följa allmänna regler.

Ett specialfall föreligger när gärningsmannen innehar fordonet på grund av avbetalningsköp med äganderättsförbehåll för säljaren. Såväl säljaren som köparen torde då anses ha en villkorlig äganderätt till fordonet intill dess köpeskillingen har betalats. Sakförverkande av fordonet bör alltså kunna riktas mot köparen. Vad angår avbetalningssäljarens rätt skyddas denna utan att särskilt förbehåll behöver göras. Detta framgår av bestämmelsen i 36 kap. 4 § tredje stycket BrB, som gäller även utanför brottsbalkens område. Där föreskrivs att särskild rätt till egendom som förklaras förverkad består, om ej även den särskilda rätten förklaras förverkad. Med särskild rätt förstås enligt motiven bl. a. säljares rätt till gods som har sålts under äganderättsförbehåll (jfr SOU 1970: 61 s. 280).

### **Ikraftträdande m. m.**

Någon särskild tidpunkt för ikraftträdande av de nya reglerna i trafikbrottslagen föreslås inte här. Vad angår övergångsfrågor bör följande anmärkas.

Enligt 2 kap. 10 § första stycket regeringformen får straff eller annan brottspåföljd inte åläggas för gärning som inte var belagd med straff när den förövades. Inte heller får svårare brottspåföljd åläggas för gärningen än den som var föreskriven då. Motsvarande gäller bl. a. om förverkande.

I 5 § lagen (1964: 163) om införande av brottsbalken (BrP), som är

tillämplig också inom specialstraffrätten, föreskrivs att straff skall bestämmas efter den lag som gällde när en gärning företogs. Gäller annan lag när dom meddelas, skall den lagen tillämpas, om den leder till frihet från straff eller till lindrigare straff. Bedömningen skall ske med utgångspunkt i det konkreta fallet.

Den nya regleringen i 4 § innebär i förhållande till nu gällande ordning en nykriminalisering när det gäller den lägsta straffbara blodalkoholhalten. I det hänseendet skall alltså uppenbarligen äldre lag tillämpas på gärningar som har begåtts före ikraftträdandet. Detsamma får över huvud taget anses gälla beträffande brott som i dag bedöms som rattonykterhet, eftersom den nya regleringen för dessa fall knappast kan leda till lindrigare straff än förut. Det skulle också strida mot grunderna för 5 § BrP att beträffande rattonykterhetsfallen tillämpa den strängare bedömning i återfallssituationer som förut har förordats, om brottet begåtts före ikraftträdandet.

Även när det gäller gärningar som enligt den föreslagna ordningen skulle bedömas som grovt rattfylleri, får det anses uteslutet att tillämpa den nya regleringen på före ikraftträdandet begångna brott. Bestämmelsen i 4 a §, som till skillnad från nuvarande 4 § 1 mom. innehåller endast fängelse i straffskalan, kan nämligen inte antas leda till någon strafflindring.

Av grunderna för 5 § BrP följer däremot att den förutsatta övergången från fängelse till böter i normalfallet av rattfylleri skall slå igenom också när den åtalade gärningen har begåtts före ikraftträdandet. I de fall då en gärning som enligt nuvarande ordning bedöms som rattfylleri har begåtts före ikraftträdandet och straffet bedöms kunna bestämmas till böter med tillämpning av 4 § i dess nya lydelse, skall således den bestämmelsen tillämpas. Detta gäller dock inte om omständigheterna har varit mildrande i den gamla lagens mening, eftersom böter då skall ådömas redan enligt den lag som gällde då gärningen begicks.

Vad som sagts nu gäller utan att någon särskild övergångsbestämmelse införs. Med sikte på ett speciellt fall har dock en särskild övergångsbestämmelse bedömts nödvändig. Av 4 a § följer att en av förutsättningarna för att ett rattfylleri skall kunna bedömas som grovt är att gärningen utgör återfall i brott som avses i 4 eller 4 a §. Samma sak bör gälla om någon, som har dömts för trafiknykterhetsbrott enligt den nu gällande ordningen, efter den nya lagstiftningens ikraftträdande på nytt gör sig skyldig till trafiknykterhetsbrott. En särskild föreskrift om detta har tagits upp i anslutning till ikraftträdandebestämmelsen.

Av 2 kap. 10 § regeringsformen följer som nämnts att den nya förverkandebestämmelsen i 7 § TBL inte kan tillämpas, om gärningen begåtts före ikraftträdandet. Detta får därmed anses stå klart utan någon särskild föreskrift.

## 7.2 Övriga lagförslag

I den allmänna motiveringen (avsnitt 6.8) har redogjorts för de ändringar den nya ordningen bör leda till i körkortslagen (1977: 477).

Härutöver föreslås redaktionella jämkningar i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov, trafikskadelagen (1975: 1410) och lagen (1958: 205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m.

**Utdrag ur justitieutskottets betänkande 1980/81: 1**

*NJA 1968 s. 484.* Den åtalade var en 20-årig yngling, som levde under välordnade förhållanden. Han uppgavs i ett läkarintyg förefalla vek och känslig och något räddhågad men företedde inte psykiska abnormdrag. Högsta domstolen dömde honom till fängelse en månad.

*NJA 1972 s. 60.* Den tillalade var advokat, som behandlats på sjukhus för psykiska besvär. Enligt läkarintyg led han av svår depressiv neuros och ett frihetsstraff sades kunna innebära allvarliga risker för hans psykiska hälsa. Högsta domstolen dömde till villkorlig dom.

*NJA 1974 s. 682.* Den tilltalade var 18 år gammal. Han var tidigare ostraffad. Körningen skedde under en relativt kort sträcka och på mindre trafikerade gator. Högsta domstolen fann med beaktande av de särskilda omständigheterna att hänsyn till allmän laglydnad inte krävde frihetsberövande påföljd. Påföljden bestämdes till villkorlig dom.

*NJA 1975 s. 438.* Den tilltalade var 22 år och hade utvecklat ett grovt alkoholmissbruk med betydande sociala skadeverkningar. I målet uppgavs att vidtagna rehabiliteringsåtgärder på lång sikt syntes skola ge positiva resultat. Om han måste undergå frihetsstraff skulle hans anpassning i samhället allvarligt försäras. Högsta domstolen dömde till skyddstillsyn med föreskrift om vård och behandling.

*NJA 1975 s. 756.* Den tilltalade hade sedan flera år missbrukat alkohol. Vid tiden för den aktuella brottsligheten stod han under övervakning av nykterhetsnämnd och fick akut behandling på alkoholpoliklinik. Han intogs sedermera på allmän vårdanstalt för alkoholmissbrukare. Högsta domstolen bestämde påföljden till vård enligt nykterhetsvårdslagen.

*NJA 1976 s. 39.* Den tilltalade hade sedan slutet av 1950-talet flerfaldiga gånger dömts för bl. a. förmögenhetsbrott, trafiknykterhetsbrott och olovlig körning. Han var dömd till internering och överförd till vård utom anstalt. Sedan lång tid tillbaka hade han haft allvarliga alkoholproblem och var sjukskriven för nervösa besvär och alkoholproblem. Under den senaste tiden hade hans sociala situation förbättrats och stabiliserats. Enligt högsta domstolen fanns anledning befara att en fortsatt gynnsam utveckling i fråga om hans sociala och personliga förhållanden skulle brytas om han berövades friheten genom en vistelse i anstalt. Den tidigare ådömda interneringen förklarades skola avse även det nu aktuella brottet. Förordnande om återintagning i anstalt meddelades ej.

I ett till domen fogat särskilt yttrande tillade två av ledamöterna i domstolen, justitieråden Conradi och Nordenson följande:

”Samhället gör numera betydande insatser för rehabilitering av alkoholister. Resocialiseringsarbetet är ofta långvarigt och mödosamt, och även

om ansträngningarna i det särskilda fallet i stort sett visar sig medföra positiva resultat, inträffar erfarenhetsmässigt nästan oundvikligt ett eller annat bakslag, som ej sällan kan ha formen av ett rattfylleribrott. Döms den skyldige då till fängelse, är risken för stor för att det nedlagda arbetet på hans återanspassning spolieras. Kostnaderna och arbetet har varit förgäves.

HD har i flera rättsfall markerat, att i situationer av nu angiven art särskilda skäl föreligger att döma till påföljd som innefattar kriminalvård i frihet. Hänsynen till allmän laglydnad får alltså vika för individualpreventiva – och samhällsekonomiska – överväganden. Avgörandet i förevarande mål bör uppfattas som ett led i den utveckling som sålunda pågår i rättspraxis.”

*NJA 1976 s. 587.* Den tilltalade som nyss fyllt 18 år, stod under övervakning enligt barnavårdslagen. Han saknade yrkesutbildning. Högsta domstolen noterade att hans yttre levnadsförhållanden efter hovrättens dom syntes ha i någon mån stabiliserats och att risk förelåg för att en till synes positiv utveckling skulle brytas om han nu tvingades undergå ett fängelsestraff. Det syntes emellertid domstolen tveksamt om dessa förhållanden – ens med beaktande av den tilltalades ungdom – var av sådan art att de ensamma kunde anses utgöra sådana särskilda skäl som måste föreligga för att en icke frihetsberövande påföljd skulle kunna tillämpas i fråga om rattfylleribrottet. Högsta domstolen bestämde likväl påföljden till skyddstillsyn. Påföljdsvalet motiverades främst av att den tilltalade i samband med lagföring varit berövad friheten så länge att ett fängelsestraff med hänsyn bl. a. till avräkningsreglerna skulle bli så kortvarigt att det inte kunde förväntas få några gynnsamma effekter från individualpreventiva synpunkter.

*NJA 1977 s. 614.* Den tilltalade, en 26-årig kvinna, hade begått brottet i en situation, då hon gripits av förskräckelse inför hotet att efter ett gräl med sin pojkvän bli ensam kvarlämnad på en tältplats. Högsta domstolen fann att omständigheterna i samband med gärningen inte kunde anses mildrande. Med hänsyn till vad som upplysts om den tilltalades personliga förhållanden – händelsen hade orsakat en djup depression hos henne – och med beaktande av att omständigheter vid gärningens begående gjorde att brottet framstod som mindre allvarligt än rattfylleribrott i allmänhet fick enligt högsta domstolen tillräckliga skäl anses föreligga att inte ådöma frihetsberövande påföljd. Påföljden bestämdes till villkorlig dom och böter.

En av ledamöterna i domstolen, justitierådet Conradi, var av skiljaktig mening och ville döma till böter. Conradi anförde:

”Omständigheterna kring körningen är rätt speciella. Enligt vad A. uppgivit kom den dåvarande fästmannens brytning med henne helt plötsligt, och hans hot att lämna henne ensam på campingplatsen var tydligen allvarligt menat. I paniken kunde hon inte tänka klart utan ville bara komma bort från platsen. Det skall anmärkas, att utredningen visar att A.

är en vek och känslig person. Den sträcka hon körde var inte särskilt lång – mellan en och två km; trafiken var obetydlig, eftersom körningen ägde rum på natten, och alkoholkoncentrationen i blodet översteg obetydligt det kritiska promilletalet 1,5.

Med hänsyn härtill har jag inga betänkligheter mot att liksom tingsrätten beteckna omständigheterna såsom mildrande.

Det här till bedömande föreliggande fallet bör emellertid sättas in i ett större sammanhang. Det synes vara mycket ovisst, om planerna på en reform av rattfyllerilagstiftningen kommer att leda till något resultat. I ett sådant läge bör domstolarna kunna anse sig berättigade att – försiktigt – mjuka upp den stelbenthet och enligt min mening ibland orimliga stränghet i bedömningen av rattfylleribrott som präglat rättstillämpningen. Jag har gjort mig till tolk för ett mera nyanserat synsätt i rättsfallet NJA 1966 s. 603 (se s. 609) och har i fallet NJA 1976 s. 39 antagit att en utveckling i praxis är på gång när det gäller behandlingen av vissa alkoholister som gör sig skyldiga till rattfylleri. Det kan nu finnas skäl också att – försiktigt – utöka området för beaktande av mildrande omständigheter. I praktiken kan det många gånger kriminalpolitiskt sett vara högst förnuftigt – även från allmänpreventiv synpunkt – att döma till ett högt bötesstraff. I förhållande till villkorlig dom har bötesstraffet bl. a. även den fördelen, att personundersökning kan underlåtas."

En annan ledamot, justitierådet Vängby, tillade för egen del till utveckling av sin mening:

"Jag delar helt Conradis mening att det är mycket ovisst, om planerna på en reform av rattfyllerilagstiftningen kommer att leda till något resultat, och att i sådant läge domstolarna bör kunna anse sig berättigade att försiktigt mjuka upp den stelbenthet och ibland orimliga stränghet i bedömningen av rattfylleribrott som präglat rättstillämpningen. Också enligt min mening kan ett högt bötesstraff i många situationer utgöra en lämplig påföljd från allmänpreventiv – och samhällsekonomisk – synpunkt även vid allvarigare brott. Med nu gällande utformning av reglerna om ansvar för rattfylleri synes det dock vara bäst förenligt att tillämpa bestämmelsen om mildrande omständigheter på vad som skulle kunna betecknas som ringa brott. Det torde få ankomma på lagstiftaren – om enligt det förut anförda inte vid en separat reform av rattfyllerilagstiftningen så åtminstone på lång sikt vid en fortsatt översyn av påföljdssystemet – att avgöra om enbart bötesstraff skall i större utsträckning tillämpas vid rattfylleri. Med nuvarande lagstiftning är det likväl möjligt att åstadkomma en mera nyanserad rättstillämpning genom att domstolarna – vid sidan av fall då enligt en numera ganska stadgad praxis bör dömas till skyddstillsyn – försiktigt vidgar tillämpningen av villkorlig dom i förening med böter när, såsom i förevarande fall, skäl talar mot tillämpning av frihetsberövande påföljd med hänsyn till att omständigheterna är särpräglade."

NJA 1978 s. 92. Den tilltalade var sedan lång tid tillbaka hemfallen åt allvarligt alkoholmissbruk. Åtgärder mot alkoholmissbruket ansågs enligt högsta domstolen vara av väsentlig betydelse från påföljdssynpunkt. Genom påbörjad antialkoholbehandling m. m. hade den tilltalades sociala situation förbättrats men ansågs alltjämt osäker. Påföljden fastställdes till skyddstillsyn och böter.

*NJA 1978 s. 178.* Den tilltalade undergick behandling i nykterhetsvårdande syfte och hade nyligen varit intagen för vård på alkoholklirik. Utredningen i målet fick enligt högsta domstolen anses ge vid handen att den tilltalade alltjämt var i behov av läkarbehandling för sitt alkoholmissbruk, men att utsikterna till rehabilitering kunde bedömas som ganska goda om den pågående behandlingen fick fortgå utan avbrott. Högsta domstolen förordnade att en tidigare ådömd skyddstillsyn skulle avse även nu aktuellt brott.

*NJA 1978 s. 229.* Den tilltalade hade i olika omgångar vårdats på sjukhus för kronisk alkoholism. Han syntes emellertid vara på god väg att komma till rätta med sina alkoholproblem och hade numera ordnade hemförhållanden med ett uppenbarligen mycket gott stöd i sin hustru. Enligt högsta domstolen förelåg risk att den sociala återanpassningen skulle brytas om han nu dömdes till frihetsstraff. Påföljden bestämdes till skyddstillsyn.

*NJA 1979 s. 381.* Den tilltalade, en byggmästare, hade länge haft psykiska besvär, som accentuerats i anslutning till skilsmässa och åtalet för rattfylleri. Han genomgick psykiatrisk behandling och var sjukskriven. Enligt läkare skulle ett fängelsestraff innebära risk för ytterligare försämring av hans psykiska hälsa, och möjligheten av desperata impulshandlingar kunde inte uteslutas. Påföljden bestämdes till skyddstillsyn med föreskrift om öppen psykiatrisk vård.

*NJA 1980 s. 74.* Den tilltalade hade inom loppet av ett halvår gjort sig skyldig till tre rattfyllerier. Brotten hade begåtts under en period av svårt alkoholmissbruk. Genom att underkasta sig frivillig vård under drygt tre månader hade han lyckats komma till rätta med missbruket. Avtjänandet av ett fängelsestraff skulle enligt högsta domstolen allvarligt kunna skada hans sociala återanpassning och medföra risk för återfall. Påföljden bestämdes till skyddstillsyn.

*NJA 1980 s. 112.* I Den tilltalade var vid brottstillfället obetydligt över 18 år. Han hade påbörjat värnpliktstjänstgöring men hemförlovats efter att ha visat tydliga tecken på nervositet och omogenhet. Han hade inte några som helst alkoholproblem. Högsta domstolen bestämde påföljden till villkorlig dom och beaktade därvid den tilltalades ålder vid gärningens begående och hans omogenhet. Av betydelse var också att körningen skett en kort sträcka och ägt rum vid en tidpunkt då trafiken var obetydlig.

II Den tilltalade var vid brottstillfället under 18 år. Körningen ägde rum under natten omkring 3 mil vid ett tillfälle då han saknade varje anledning att alls köra bil. Högsta domstolen fann att det beträffande den tilltalade inte framkommit sådana personliga omständigheter att en påföljd som inte innebär frihetsberövande borde väljas. Påföljden bestämdes till fängelse en månad.

## Utdrag ur justitieutskottets betänkande 1980/81: 1

Tingsrätternas val av villkorlig dom-  
skyddstillsyn jämfört med fängelse vid  
rattfylleri 1979.

<i>AB län</i>	1:4,5	<i>N län</i>	1:4,5
Handen	1:4	Halmstad	1:6
Huddinge	1:2	Varberg	1:3,5
Jakobsberg	1:3,5	<i>O län</i>	1:4,4
Nacka	1:3	Göteborg	1:4,8
Norrälje	1:3,5	Mölnadal	1:2,5
Sollentuna	1:8	Stenungsund	1:2
Solna	1:3	Uddevalla	1:13
Stockholm	1:5,8	<i>P län</i>	1:9,8
Södertälje	1:4,5	Borås	1:16,5
Södra Roslag	1:2	Sjuhäradsbygden	0:13
<i>C län</i>	1:8,7	Trollhättan	1:9,5
Uppsala	1:14	Vänersborg	1:2,5
<i>D län</i>	1:5,3	Ämål	0:11
Eskilstuna	1:5	<i>R län</i>	1:8,1
Katrineholm	1:3	Falköping	1:7
Nyköping	1:8,5	Lidköping	1:14,5
<i>E län</i>	1:5,1	Mariestad	1:3,5
Norrköping	1:4	Skövde	1:14,5
<i>F län</i>	1:4,1	<i>S län</i>	1:5,9
Eksjö	1:8	Arvika	1:2,5
Jönköping	1:2	Karlstad	1:6,5
Värnamo	1:20	Kristinehamn	1:3,5
<i>G län</i>	1:8,2	Sunne	0:14
Ljungby	0:18	<i>T län</i>	1:4,8
Växjö	1:4,5	Hallsberg	1:11
<i>H län</i>	1:5,8	Karlskoga	1:19
Kalmar	1:2	Lindesberg	1:7
Møre o. Öland	0:11	Örebro	1:3
Oskarshamn	1:10	<i>U län</i>	1:2,9
<i>I län</i>	1:2,8	Sala	1:2
Gotland	1:2,8	Västerås	1:5,5
<i>K län</i>	1:35	<i>W län</i>	1:6,4
Karlskrona	0:13	Falu	1:5,5
<i>L län</i>	1:6,5	Hedemora	1:5,5
Hässleholm	1:9	Leksand	1:6
Kristianstad	1:5	Ludvika	1:6,5
Simrishamn	1:10	Mora	1:12
<i>M län</i>	1:5,5	<i>X län</i>	1:4,1
Helsingborg	1:7,5	Bollnäs	0:21
Landskrona	1:22	Gävle	1:2,5
Lund	1:5,5	Hudiksvall	1:6
Malmö	1:9	<i>Y län</i>	1:5,8
Trelleborg	1:1	Härnösand	1:2,5
Ystad	1:2	Sundsvall	1:9

<i>Z län</i>	<i>1:4,6</i>
Jämtbygden	1: 13
Östersund	1: 2,5
<i>AC län</i>	<i>1:10,4</i>
Lycksele	1: 12
Skellefteå	1: 10
Umeå	1: 13
<i>BD län</i>	<i>1:5,9</i>
Boden	1: 4
Gällivare	1: 4
Haparanda	1: 9
Luleå	0: 14
Piteå	1: 3,5
<i>Hela riket</i>	<i>1:5,2</i>

**Sammanställning av remissyttranden över departementspromemorian (Ds Ju 1983: 6) Trafiknykterhetsbrotten.  
Förslag till ändringar i lagstiftningen**

Efter remiss har yttranden över promemorian avgetts av hovrätten över Skåne och Blekinge, Sollentuna tingsrätt, Stockholms tingsrätt, Trelleborgs tingsrätt, kammarrätten i Jönköping, länsrätten i Stockholms län, länsrätten i Jämtlands län, domstolsverket, riksåklagaren, rikspolisstyrelsen, kriminalvårdsstyrelsen, övervakningsnämnden i Stockholm, andra avd., brottsförebyggande rådet (BRÅ), socialstyrelsen, statens rättskemiska laboratorium, statens järnvägar, statens väg- och trafikinstitut, trafiksäkerhetsverket, juridiska fakultetsnämnden vid Lunds universitet, länsstyrelsen i Uppsala län, länsstyrelsen i Östergötlands län, länsstyrelsen i Kristianstads län, länsstyrelsen i Norrbottens län, Fängelsestraffkommittén (Ju 1979:04), Frivårdskommittén (Ju 1979:05), Utredningen (1980:05) om alkoholutandningsprov som bevismedel vid trafiknykterhetsbrott, Landstingsförbundet, Göteborgs kommun, Svenska Läkaresällskapet, Sveriges advokatsamfund, Sveriges domareförbund, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Tjänstemännens centralorganisation (TCO), Landsorganisationen i Sverige (LO), Svenska Polisförbundet, Föreningen Sveriges statsåklagare, Föreningen Sveriges åklagare, Föreningen Sveriges länspolischefer och Föreningen Sveriges polischefer, Kungl. Automobilklubben (KAK), Motormännens riksförbund (M), Motorförarnas Helykterhetsförbund (MHF) och Trafikförsäkringsföreningen.

Länsstyrelsen i Östergötlands län har överlämnat ett yttrande från länsstyrelsen i Linköpings polisdistrikt och Centralorganisationen SACO/SR har utan eget ställningstagande överlämnat yttranden från Förbundet för jurister, samhällsvetare och ekonomer (JUSEK) och Sveriges Socionomers, Personal & Förvaltningstjänstemäns Riksförbund (SSR).

**Allmänna synpunkter rörande påföljdsvalet**

*Hovrätten över Skåne och Blekinge*

Hovrätten ställer sig bakom den allmänna strävan att nedbringa antalet fängelsestraff och att vidta lagstiftningsåtgärder med detta syfte. Det råder numera inom kriminologisk forskning allmän enighet om att kriminalvård i anstalt medför många negativa effekter för de dömda. Det finns vidare belägg för att sådana negativa effekter kan uppkomma redan efter de förhållandevis korta fängelsestraff som normalt ådöms för rattfylleri. Mycket talar för att de föreslagna lagändringarna kommer att leda till ett minskat antal fängelsestraff. En viktig fråga är emellertid vilka effekter

från allmänpreventiv synpunkt en sådan minskning av fängelsestraffet vid rattfylleri skulle få. Hovrätten kan sålunda, i brist på närmare undersökningar, inte utan vidare godta utredningens påstående att de allmänpreventiva verkningarna av frihetsstraff skulle vara osäkrare än vad man brukat anta, när detta påstående används som ett argument mot fängelsestraffets allmänpreventiva effekt på rattfylleribrott. Visserligen kan man liksom utredningen hävda att fängelsestraffets betydelse från allmänpreventiv synpunkt varit särskilt påfallande under en tid när det gällde att hos befolkningen inpränta vikten av nykterhet vid ratten. Men därmed är inte sagt att den allmänpreventiva effekten av fängelsestraffet numera upphört eller ens minskat i betydelse. Med det anförda vill hovrätten dock inte hävda att en nyansering av påföljdsvalet vid rattfylleri är otänkbar av hänsyn till allmänpreventionens krav. Tvärtom talar mycket starka skäl för en uppmjukning av nuvarande ganska rigida påföljdspraxis. Ett sådant viktigt skäl är som förut nämnts frihetsstraffets negativa effekter på de intagna. Ett annat skäl är den ohållbara situation som kriminalvården hamnat i genom att resurserna inte räcker till, platsbristen är akut, kostnaderna har ökat o. s. v. Den omständigheten att rattfylleribrott leder till så många fängelsestraff som upptill 5 000 per år synes också vara skäl nog för att överväga lagstiftningsåtgärder med syfte att nedbringa antalet sådana straff. Hovrätten vill ytterligare anföras som skäl för en minskning av fängelsestraffen att en sådan reform i sin tur säkerligen kommer att nedbringa domstolarnas arbete med rattfyllerimål. För närvarande är denna typ av mål vanligt förekommande och kräver betydande resurser, inte minst för hovrättens del.

#### *Sollentuna tingsrätt*

Om man godtar metoden att minska användningen av fängelsestraff genom lagstiftningsåtgärder av den typ som föreslås i promemorian ligger det naturligtvis på grund av den höga frekvensen av sådana straff vid rattfylleri nära till hands att låta detta brott bli föremål för åtgärderna. Det i och för sig vällovliga syftet att nedbringa antalet frihetsstraff bör emellertid inte förverkligas på det sättet. Antagandet att ett borttagande av frihetsstraffet vid rattfylleri inte på ett avgörande sätt skulle påverka brottsfrekvensen (s. 95) är enligt tingsrättens mening alltför löst grundat. Man bör i stället rikta in sig på att genom kriminal- och trafikpolitiska åtgärder försöka, om än på sikt, minska antalet rattfylleribrott.

#### *Stockholms tingsrätt*

Rent allmänt anser tingsrätten större enhetlighet i påföljdsvalet önskvärd. Tingsrätten hyser dock stor tvekan om det föreliggande förslaget är ägnat att åstadkomma detta mål.

Tingsrätten delar justitieutskottets år 1980 uttalade uppfattning att den i nuvarande rättspraxis antagna grundsatsen att hänsyn till allmän laglydnad

kräver att påföljden för rattfylleri normalt bestäms till fängelse har haft stor betydelse som avhållande faktor när det gäller bilkörning i samband med alkoholförtäring. Med hänsyn härtill och till vad som i övrigt upptagits förordar tingsrätten att fängelse eller motsvarande allttjämt skall vara regel vid högre promillehalter än 1.5.

### *Trelleborgs tingsrätt*

Trelleborgs tingsrätt har avvikit från det schablonmässiga utdömandet av 1 månads fängelse för rattfylleri genom att döma till annan påföljd i hälften av fallen. Detta skall ses mot bakgrund av riksdagsuttalanden samt att minst 60% av rattfylleristerna vid vetenskapliga undersökningar befunnits ha alkoholproblem och att förekomsten av sådana problem även av högsta domstolen funnits ha avgörande betydelse för val av skyddstillsyn i stället för fängelse. Tingsrätten befäste för sin del en tidigare påbörjad utveckling i sådan riktning vid en sammankomst i början av 1975 för domare, nämndemän, åklagare, advokater och företrädare för kriminalvård och socialvård. Sammankomsten utmynnade i en överenskommelse att i samtliga fall av rattfylleri, om ej redan motsvarande utredning förelåg, förordna om personundersökning, läkarintyg (§ 7-intyg) eller yttrande av nykterhetsnämnd (socialnämnd). Sådan utredning ser tingsrätten allttjämt som en nödvändig förutsättning för att kunna tillämpa 1 kap. 7 § brottsbalken om avvägning mellan allmän- och individualpreventiva påföljder och för att kunna följa riksdagens uttalanden om en övergång från ett schablonmässigt straff till ett nyanserat påföljdsval. Därtill kommer att endast en regelmässigt insatt personutredning ger likhet inför lagen i en djupare mening. Att förlita sig på insatser av advokat eller den tilltalade själv är inte tillräckligt. Rattfylleristen saknar ofta insikt om eget missbruk och är inte öppen för att diskutera åtgärder mot missbruket ens med sin advokat. Advokaterna tränger sällan igenom denna yttre attityd. Personundersökaren har genom tingsrätten inriktats på frågan om alkoholproblematik och hinner ofta nå en sådan kontakt med den tilltalade, att denne senast vid huvudförhandlingen är öppen för vårdinsatser, med föreskrifter om nykterhetsvård i form av kontakt med läkare, antabusbehandling etc.

Tingsrättens domar till skyddstillsyn och böter – har även sedan riksåklagaren anbefallt åklagarna att skärpa sin prövning av frågan om överklagande av andra rattfylleridomar än till fängelse – överklagats i så ringa utsträckning att slutsatsen måste dragas att åklagarna funnit att personutredningen ger underlag för att tingsrättens domar överensstämmer även med högsta domstolens intentioner. Vid en undersökning av senare års överklaganden har sålunda befunnits att åklagarna överklagat tingsrättens domar till skyddstillsyn för rattfylleri endast i 4 av 47 fall.

Tingsrätten vill därför, mot bakgrund av den likartade bedömningen i domstolen och av åklagarna, hävda att obligatorisk personutredning är ägnad att medföra en likartad praxis i riket vid utdömande av påföljd för rattfylleri redan med nuvarande lagstiftning.

I detta sammanhang vill tingsrätten framhålla att högsta domstolens praxis när det gäller att avväga påföljden i förhållande till hinder eller synnerliga svårigheter genom förväntad körkortsåterkallelse i yrkes- eller näringsutövning, inom tingsrätten utsatts för kritik såsom byggande på en felaktig tolkning av riksdagsuttalandena.

#### *Kammarrätten i Jönköping*

Det är värdefullt att bestämmelserna om onykterhet i trafik omprövas med inriktning på en mera nyanserad tillämpning och på ett minskat användande av frihetsstraff. Utgångspunkten måste härvid vara att straff skall utmätas i den utsträckning som är nödvändigt för att dess syfte skall uppnås och att ingen skall åsamkas större lidande än vad som är nödvändigt. Kammarrätten kan sålunda i stor utsträckning ansluta sig till huvudlinjerna i de förslag som framförs i promemorian.

-----

Normalstraffet för rattfylleri är i dag ett kortvarigt fängelsestraff. Riksdagen har så sent som vid 1980/81 års riksmöte ställt sig bakom gällande rätt ifråga om val av påföljd för rattfylleri. Anledningen till att frågan nu ändå tas upp till behandling anges i promemorian vara att antalet frihetsberövanden inom kriminalvården bör minskas och att de nuvarande påföljdsreglerna är så komplicerade att det finns uppenbara risker för bristande enhetlighet i tillämpningen.

Det är ägnat att förvåna att i promemorian inte ens antyds att förslagen, om de genomförs, också kan beräknas medföra betydande statsfinansiella fördelar i form av avsevärt minskad belastning på kriminalvårdens resurser, ansevärliga bötesinkomster och minskat produktionsbortfall hos de för rattfylleri dömda. Vidare medför förslaget fördelar för domstolarnas verksamhet genom vidgad möjlighet för ensamdomare att avgöra trafiknykterhetsmål. Det är givet att dessa omständigheter inte får vara avgörande vid ställningstagandet till behovet av en reform men de utgör dock omständigheter som måste belysas och beaktas.

I promemorian sägs vidare att syftet med lagstiftningen mot trafiknykterhetsbrott är att motverka att trafikolyckor uppkommer genom att motorfordonsförare är påverkade av alkohol eller andra medel. Hotet om ett fängelsestraff påstås därvid tidigare ha spelat en stor roll i avhållande syfte men att numera andra faktorer tillmäts större betydelse. Enligt kammarrättens mening torde hotet om en frihetsberövande straffpåföljd i förening med risken för körkortsåterkallelse alljämt utgöra de faktorer som i främsta rummet verkar avhållande från att köra bil i berusat tillstånd. Fängelsestraffets allmänpreventiva effekt i rattfyllerimål bör därför inte undervärderas och det är viktigt att det finns kvar för allvarigare fall.

Det kan inte uteslutas att ett avskaffande av fängelsestraffet som nor-

malpåföljd vid rattfylleribrott kan komma att uppfattas som en förändrad syn på allvaret i rattonykterhetsbrott. För att motverka en sådan effekt torde omfattande information och upplysning erfordras för att vidmakthålla den nuvarande negativa inställningen till alkohol i trafiken. Det bör härvid framhållas att frihetsstraff fortfarande ingår i straffskalan.

Det är självklart att en kontinuerlig uppföljning av reformen bör ske. Skulle en försämrad trafiknykterhetsituation inträffa måste en omprövning ske.

#### *Länsrätten i Jämtlands län*

Lagstiftningen om trafiknykterhetsbrott har till syfte att söka bekämpa de olyckor i trafiken vilkas uppkomst har samband med alkohol- eller drogpåverkan hos motorfordonsförare. Av en mångfald vetenskapliga undersökningar framgår att trafikolycksriskerna är mycket stora vid alkohol-förtäring. När en förare med vett och vilja sätter sig bakom ratten under inflytande av alkohol och därigenom äventyrar andra trafikanters liv och hälsa innebär detta en sådan ansvarslöshet som måste mötas med en kraftig reaktion från samhällets sida. För att syftet med lagstiftningen skall uppnås måste vid överträdelser, enligt länsrättens mening, som regel tillgripas frihetsstraff. Sverige har under en trettioårstid kunnat hålla den relativa trafiknykterhetsbrottsligheten på en någorlunda konstant nivå. Risker är överhängande att en övergång från det regelmässiga frihetsstraffet för rattfylleri till ett bötesstraff tas som en attitydförändring av synen på trafiknykterhetsbrotten.

#### *Domstolsverket*

Rattfylleri är det enskilda brott som föranleder det största antalet fängelsestraff. Kriminalvårdens kostnader för att bereda rattfyllerister plats i fängelserna kan beräknas till omkring 50 miljoner kr årligen. I dagens ekonomiska läge bör givetvis alla möjligheter till en besparing tas till vara, särskilt som en reform får anses ligga i linje med samhällets kriminalpolitiska målsättningar. Det är vidare en alltmer utbredd uppfattning att den samlade reaktionen mot den som gör sig skyldig till rattfylleri ofta är alltför kraftig. Dessa omständigheter sammantagna med vad som framkommit om bristande enhetlighet i rättstillämpningen utgör anledningen till ändring av bestämmelserna.

#### *Riksåklagaren*

Promemorian innehåller en fyllig och allsidig diskussion om påföljdsval och straffmätning vid trafiknykterhetsbrott. Av vad som därvid framkommit anser jag, lika med promemorians upphovsmän, att förändringar i angivna hänseenden är påkallade. Jag biträder sålunda i allt väsentligt i princip det framlagda förslaget. Således anser jag att den trend mot större flexibilitet i den sedan länge alltför stela påföljdspraxis som rått på detta

område bör fortsätta, att normalpåföljden för rattfylleri bör vara böter och att möjligheter bör tillskapas för att råda bot på den dokumenterade olikhet som råder såvitt avser påföljdspraxis beträffande rattfylleri.

#### *Rikspolisstyrelsen*

Rikspolisstyrelsen har ingen erinran mot en allmän strävan att minska antalet frihetsberövanden inom kriminalvården. Fängelsestraff i rattfyllerimål har fyllt en viktig funktion från allmänpreventiv synpunkt varför starka skäl måste föreligga för att motivera en ändring av nuvarande påföljd för rattfylleri. Enligt styrelsens mening är konsekvenserna av förslaget svåra att överblicka. En mindre långtgående förändring i påföljdsvalet borde därför övervägas för att kunna bedöma konsekvenserna av en ändring av nuvarande normalpåföljd för rattfylleri.

Rikspolisstyrelsen finner emellertid, trots betänkligheter beträffande påföljdsvalet, att förslaget kan godtas då det på längre sikt föreligger uppenbara risker för bristande enhetlighet i tillämpningen av påföljdsvalet för rattfylleri vid domstolarna. Även om högsta domstolens praxis i rattfyllerimål synes klar har fängelse i åtskilliga fall ersatts av andra påföljder. En sådan utveckling är inte tillfredsställande från allmänpreventiv synpunkt.

#### *Kriminalvårdsstyrelsen*

I promemorian anförs att riksdagen redan 1957 gjort ett uttalande av den innebörden att man i viss utsträckning borde kunna gå ifrån fängelsestraff vid rattfylleri som förstagångsförseelse liksom i fall då föraren trots straffbar alkoholhalt hade kunnat genomföra körningen utan anmärkning. Vidare framhålls att åtskilliga skäl synes tala för att man inte behöver befara någon ökning av trafiknykterhetsbrottsligheten om man minskar tillämpningen av fängelse som påföljd för rattfylleri. Styrelsen delar denna uppfattning. En reform inom trafiknykterhetslagstiftningen bör därför enligt styrelsens mening inriktas på sådana förändringar att användandet av fängelsestraff vid trafiknykterhetsbrott klart begränsas. Detta ligger också i linje med en allmän strävan under senare år att minska antalet frihetsberövanden inom kriminalvården.

#### *Brottsförebyggande rådet (BRÅ)*

BRÅ delar uppfattningen att antalet fängelsestraff bör minskas och finner likaså att det ligger nära till hands att i det syftet se över sanktionerna i fråga om rattfylleribrottet. Enligt BRÅs mening finns det anledning förmoda att hotet om fängelsestraff inte ensamt verkar brottsavhållande för den som överväger bilkörning efter alkoholförtäring. Upptäcktsrisken i sig liksom risken för indraget körkort torde spela en avgörande roll i sammanhanget.

*Socialstyrelsen*

När det gäller påföljden har styrelsen inga invändningar mot att böter får komma till användning i större utsträckning även i de fall där f. n. fängelse utgör normalpåföljden. Det står i överensstämmelse med den kriminalpolitiska utvecklingen att söka minska användningen av frihetsberövande påföljder i de fall detta med hänsyn till allmänpreventionens intresse inte är nödvändigt.

Emellertid bör man också särskilt uppmärksamma de individualpreventiva synpunkterna. De personer som fälls till ansvar för trafiknykterhetsbrott utgör i stor utsträckning ett specialklientel med betydande alkoholproblem. För sådana personer har varken ett högt bötesstraff eller ett fängelsestraff någon egentlig individualpreventiv effekt. Det borde vara angeläget att söka finna andra påföljdsformer som bättre än de nämnda kan tänkas hjälpa dessa personer att komma till rätta med sina alkoholproblem och därigenom förhindra återfall i rattfylleri. Det fortsatta arbetet med översynen av trafikbrottsligheten bör därför inriktas på att söka få fram påföljdsformer i vilka kan ingå mer effektiva nykterhetsvårdande åtgärder än vad som f. n. är fallet. I ett sådant påföljdssystem är det enligt socialstyrelsens uppfattning viktigt att ta tillvara de resurser som socialtjänsten förfogar över.

*Statens väg- och trafikinstitut*

Svensk trafiknykterhetslagstiftning har länge varit föregångare och utgjort ett föredöme för internationell lagstiftning på området. Sverige kan också berömma sig av att ha en, i internationell jämförelse, mycket låg frekvens av trafikanter som har blodalkoholkoncentrationer över 0.5 promille.

Trots detta torde det inte vara möjligt att förneka att alkoholen fortfarande utgör ett av våra allvarligaste problem i trafiksäkerhetsarbetet.

I en internationell jämförelse framstår den svenska lagstiftningen som mycket strikt. Det bör dock framhållas att det finns länder som är ännu mera restriktiva. I vissa östeuropeiska länder tillåts i princip ingen alkoholförtäring i samband med förande av motorfordon.

Debatten huruvida det är just den restriktiva lagstiftningen som har gjort att Sverige intar den relativt gynnsamma positionen har pågått intensivt i många år. Åsikt står mot åsikt och forskningsresultat mot forskningsresultat. Något, ens tillnärmelsevis, entydigt svar föreligger inte. Åtgärderna mot trafiknykterhet är ett komplext system innehållande lagstiftning, information etc. Det är därför vanskligt att genomföra punktvisa förändringar utan att rubba hela systemet.

---

Beträffande användningen av fängelsestraffet och dess allmänpreventiva respektive individualpreventiva effekter framläggs i promemorian inte några vetenskapliga belägg för de föreslagna förändringarnas framtida positiva effekter.

I den vetenskapliga litteraturen finns såväl stöd för argument emot en minskning av användningen av fängelsestraff med hänsyn till trafiksäkerheten.

De undersökningar som avser den allmänpreventiva effekten av olika sanktioner hänför sig just till skandinavisk lagstiftning, men kan dessvärre inte ge någon god vägledning eftersom de mynnar ut i diametralt motsatta slutsatser.

Institutet vill därför icke lägga andra synpunkter på denna fråga än att allmänheten informeras ingående om de eventuella förändringar som införs.

#### *Trafiksäkerhetsverket*

De föreslagna ändringarnas primära syfte är uppenbarligen att väsentligt nedbringa antalet fängelsepåföljder vid trafiknykterhetsbrott. Häremot har verket inga från trafiksäkerhetssynpunkt principiella invändningar att göra.

#### *Juridiska fakultetsnämnden vid Lunds universitet*

Fakultetsnämnden ställer sig allmänt positiv till promemorians förslag om ändringar i trafiknykterhetslagstiftningen och framhåller därvid följande.

1 På trafiknykterhetsområdet finns tre viktiga samhällsintressen: trafiksäkerhetsintresset, det kriminalpolitiska intresset och det nykterhetspolitiska intresset. Av dessa måste trafiksäkerheten enligt fakultetsnämnden sättas främst.

De två grundläggande motiven för den aktuella reformen är enligt promemorian önskan att minska användningen av fängelsestraff och att öka enhetligheten i rättstillämpningen.

2 Fakultetsnämnden anser, att fängelsestraff i dag inte är lika nödvändig som tidigare för att upprätta trafiknykterhetslagstiftningens generalpreventiva effekt. Fängelsestraffets nuvarande användning vid rattfylleri strider också enligt fakultetsnämnden mot den grundläggande principen om ett rimligt och rättvist förhållande mellan brott och straff om man jämför med straffmätningen vid andra brott.

3 Rättviseproblemet eller problemet om likhet inför lagen beträffande påföljdsvalet vid rattfylleri är enligt fakultetsnämnden i dag ett ännu större problem än vad promemorian framhåller. Det finns i dag sex alternativ till normalstraffet en månads fängelse vid rattfylleri, nämligen 1) dagsböter (vid mildrande omständigheter), 2) skyddstillsyn med föreskrifter om behandling av alkoholproblem jämte dagsböter (vid särskilda skäl), 3) villkor-

lig dom jämte dagsböter, 4) 14 dagars fängelse, 5) TBL 6 §, och 6) överlämnande till vård enligt LVM – BrB 31: 2, dessutom används nådeinstitutet i icke obetydligt grad vid rattfylleribrottet. HD har endast i begränsad grad förmått vägleda underinstansernas rättstillämpning under senare år. Speciellt tingsrätterna har utvidgat användningen av ovanstående påföljdsalternativ med stor rättsolikhet som följd.

Fakultetsnämnden anser, att en större användning av bötesstraffet är nödvändig för att likheten inför lagen skall återställas till en rimlig nivå.

#### *Länsstyrelsen i Östergötlands län*

Länsstyrelsen tillstyrker i huvudsak de föreslagna lagändringarna.

Erfarenheter vid länsstyrelsen från arbetsuppgiften som allmänt ombud i körkortsmål visar att flertalet körkortshavare uppfattar en återkallelse av körkortet som ett allvarigare ingrepp vid trafiknykterhetsbrott än ett kortare fängelsestraff. En minskad användning av fängelse som påföljd för sådana brott torde därför inte ha någon avgörande betydelse för den allmänna laglydnaden.

#### *Länsstyrelsen i Kristianstads län*

Förslaget innebär i viss utsträckning en anpassning till nuvarande domstolspraxis att i allt flera fall döma till inte frihetsberövande påföljd vid rattfylleri. Denna praxis har dock kommit att variera i allt för hög grad mellan domstolarna och detta förhållande talar för att en översyn av påföljdsreglerna vid trafiknykterhetsbrottet nu sker. Som framhålls i promemorian har frekvensen av dessa brott visat i huvudsak stabila siffror trots att praxis i fråga om påföljdsval gått i mildrande riktning. Såväl den allmän- som individualpreventiva effekten av korta frihetsstraff har med visst fog kommit att ifrågasättas. Länsstyrelsen delar dock uppfattningen att fängelsestraffet hittills har bidragit till att trafiknykterhetsbrotten har hållits under förhållandevis god kontroll genom att hos allmänheten inskräpa brottets farlighet och hänsynslöshet. Denna insikt torde dock vara så fast rotad att det finns skäl att vid normalfallet av rattfylleri slå in på nya vägar i fråga om påföljdsvalet. Påföljden är ju endast en av flera faktorer, som verkar avhållande. De flesta människor har i allt högre grad ett mycket stort behov av körkort för sin utkomst eller andra viktiga ändamål. De långa körkortsåterkallelsetider, som praktiskt taget alltid följer på ett rattfylleri, har utan tvivel en stark preventiv verkan. Det förutsätts att praxis i detta hänseende står fast. Risker för upptäckt är givetvis något som bidrar till att avhålla förare från att köra i påverkat tillstånd. I detta sammanhang är det angeläget att påpeka att polisens resurser i fråga om bekämpning av onykterhet i trafik i vart fall inte minskar.

Även de korta fängelsestraffen medför stora påfrestningar av psykisk och social natur för den dömda och dennes familj. Bakom ett betydande antal av rattfylleribrotten döljer sig svåra alkoholproblem och för berörda

människor måste vårdinsatser anses vara en lämpligare påföljd än frihetsstraff. Våra domstolar har ju också intagit denna ståndpunkt.

Givetvis finns det risk för att allmänheten kan uppfatta den föreslagna ändringen i påföljdsvalet som ett uttryck för att en mindre fördömande attityd mot rattfylleribrottet skulle råda än tidigare. De skärpningar, som förslaget innebär i förhållande till nuvarande ordning, bl. a. sänkningen av den nedre straffbarhetsgränsen och en strängare syn på återfall, motverkar dock förhoppningsvis till viss del den risken. Vid sidan av böter ingår ju fängelse i straffskalan liksom nu är fallet. För att ytterligare inskräpa att trafiknykterhetsbrottet inte betraktas som mindre svårt än tidigare är det enligt länsstyrelsens mening viktigt att man i trafiksäkerhetspropagandan med oförminskad energi framhåller oförenligheten mellan förande av motorfordon och alkoholförtäring och bruk av andra droger. Särskilt vad gäller narkotika är behovet av upplysning om dess trafikfarlighet stort. Självklart är att de bötesstraff som utdöms för rattfylleri bör ligga inom den översta delen av straffskalan utom när omständigheterna varit mildrande eller promillen legat nära den lägre straffbarhetsgränsen. Vidare anser länsstyrelsen att effekten av påföljdsreformen på trafiknykterhetsbrottens utveckling måste följas med största uppmärksamhet.

Sammanfattningsvis tillstyrker länsstyrelsen förslaget.

#### *Fängelsestraffkommittén*

En grundläggande strävan i vårt arbete är att inskränka användningen av fängelsestraff. Detta främst mot bakgrund av de numera klart konstaterade skadeverkningarna för dem som utsätts för frihetsstraff. Fängelse bör användas endast då annan påföljd av olika skäl är utesluten. I detta syfte överväger vi bl. a. bötesstraffets användningsområde. Vi anser att böter bör och kan användas i större utsträckning än i dag. Böter är en påföljd med vissa klara fördelar. Ett bötesstraff innebär ett påtagligt och märkbart obehag genom ingrepp i den dömdes ekonomi. Ingreppet kan enkelt anpassas till brottets svårhet och den dömdes betalningsförmåga. Ett högt bötesstraff torde av såväl de dömda som av folk i allmänhet upplevas som en kännbar påföljd. Bötesstraffets allmänpreventiva verkningar skall således inte underskattas. Vidare bör särskilt framhållas att bötesstraffet inte, utöver det åsyftade ekonomiska ingreppet, är förenat med några direkta skadeverkningar för den dömda. Detta i motsats till fängelsestraffet. Vi överväger också under vårt arbete vissa förändringar av bötesstraffets konstruktion, bl. a. en höjning av antalet ådömbara dagsböter. Bötesstraffet skulle härmed i vissa fall för den dömda bli en ännu mer kännbar påföljd än f. n., något som skulle kunna öka böternas slagkraft som alternativ till fängelsestraffet.

Den föreslagna ökade användningen av böter som påföljd för trafiknykterhetsbrotten ligger i linje med vår strävan att minska användningen av fängelse. Enligt vår uppfattning finns det inte någon grundad anledning

befara att en sådan förändring skulle leda till minskad trafiksäkerhet. Vi kan här instämma i vad som i denna fråga uttalats i promemorian. Vi tillstyrker således att bötesstraffet erhåller ett vidgat utrymme som påföljd för rattfylleri.

#### *Utredning om alkoholutandningsprov som bevismedel vid trafiknykterhetsbrott*

Utredningen delar uppfattningen att fängelsestraffet har sådana negativa konsekvenser för den dömda att det redan av den anledningen är motiverat att öka användningen av bötesstraff på bekostnad av det fängelsestraff som nu följer på rattfylleri. För en ordning som innebär att böter blir normalpåföljden vid rattfylleribrott talar också den bristande enhetlighet i domstolarnas påföljdsbedömning vid rattfylleri som oundvikligen måste bli resultatet när ett vidsträckt register av påföljdsvarianter står till domstolarnas förfogande i det fall endast fängelse ingår i straffskalan.

Frågan om böter eller fängelse vid trafiknykterhetsbrott har emellertid också andra aspekter än de rent kriminalpolitiska. Trafiknykterhetslagstiftningen syftar givetvis primärt till att främja trafiksäkerheten genom att motverka trafikolyckor och onödigt lidande som förorsakas av alkoholpåverkade fordonsförare.

I vårt land har sedan länge rått uppfattningen att ett av de väsentligaste medlen att uppnå en alkoholfri trafikmiljö är en sträng påföljdspraxis som innebär att rattfyllerister regelmässigt döms till fängelse. Enligt utredningens mening innebär dock detta synsätt en överdriven tillit till fängelsestraffets allmänpreventiva funktion när det gäller den kategori människor som det finns störst anledning att avskräcka från trafiknykterhetsbrott, nämligen de som förtär så mycket alkohol att blodalkoholhalten kan komma att överstiga rattfyllerigränsen och som därför i regel kan betraktas som alkoholproblematiker. I den mån dessa personer låter sig styras i sitt handlande av förnuftsmässiga överväganden torde det i allmänhet vara andra, mera näraliggande faktorer än den avlägsna risken att avtjäna ett kort fängelsestraff som avhåller dem från att sätta sig bakom ratten, t. ex. risken att skadas vid en olycka eller att upptäckas av polisen och förlora körkortet. Enligt utredningens mening är alltså fängelsestraffet inte något särskilt verksamt medel när det gäller att avskräcka alkoholpåverkade människor från att ge sig ut i trafiken. Från trafiksäkerhetssynpunkt är det därför utan betydelse om dessa personer döms till ett kännbart bötesstraff eller ett kort fängelsestraff.

Däremot kan man inte bortse från att den regelmässiga användningen av fängelsestraff vid rattfylleri i ett historiskt perspektiv har haft stor pedagogisk betydelse när det gällt att inskräpa vikten av nykterhet i trafiken hos den stora allmänheten med måttliga alkoholvanor. Som utförligt redovisas i promemorian torde det emellertid numera vara främst andra faktorer än hotet om fängelsestraff som har avgörande betydelse för allmänhetens

inställning till trafiknykterhetsbrott. Det är också utredningens uppfattning att hotet om fängelsestraff har mist mycket av dess tidigare betydelse när det gäller att förmå enskilda människor att avhålla sig från bilkörning efter alkoholförtäring. Det finns därför inte heller anledning befara någon ökning av trafiknykterheten om användningen av fängelse som påföljd vid rattfylleri minskar.

Utredningen har således inte någon erinran mot förslaget att reservera användningen av fängelsepåföljden till de svårare fallen av trafiknykterhetsbrott.

#### *Svenska läkaresällskapet*

Bakgrunden till de föreslagna förändringarna synes vara dels att anpassa följderna till den allmänna humanisering som sker när det gäller påföljder för brott i samhället, dels ett försök att nedbringa den stora volym som rattfylleribrotten intagit inom den institutionella kriminalvården. Man för i utredningen också en del resonemang kring dels att den allmänpreventiva effekten av fängelsestraff när det gäller påföljder har *ifrågasatts* under senare tid, dels att huvuddelen av dem som döms till fängelse för rattfylleri har avancerade alkoholproblem och därför är fängelse inte rätt påföljd.

När det gäller det första argumentet, önskan om en humanisering av påföljderna, torde det väl råda allmän enighet om det vällovliga i en sådan strävan. De övriga resonemangen som förs i utredningen är mindre övertygande och klar dokumentation för deras giltighet saknas som regel. När det gäller resonemanget att en stor del av de dömda har ett utvecklat alkoholberoende eller motsvarande, är det viktigt att här poängtera, att detta inte automatiskt medför att denna grupp är opåverkbar, när det gäller olika typer av straff. Naturligtvis finns en mindre grupp missbrukare där så är fallet. Detta gör dock inte att flertalet patienter med alkoholproblem eller alkoholberoende är opåverkbara av de olika sanktioner, som gäller för övriga medborgare i samhället. De få undantag som det här är fråga om, torde kunna behandlas enligt de regler som gäller övriga fall med psykisk sjukdom, som blir föremål för rättspsykiatrisk undersökning.

Ur *alkoholmedicinsk synpunkt* torde det vara mest angeläget att de individer som begår trafiknykterhetsbrott erbjuds adekvat vård så att man har möjligheter att förebygga utvecklingen av alkoholism alternativt behandla alkoholmissbrukarna för att om möjligt få en rehabilitering till stånd. På så sätt kan också fortsatta trafiknykterhetsbrott förebyggas.

Den kombination av sanktioner och stödjande behandling, som bland annat praktiseras vid alkoholkliniken i Malmö (Malmö allmänna sjukhus) synes vara ett intressant exempel på ett modernt trafikmedicinskt omhändertagande av personer med alkoholproblem. Man har där i samarbete med länsstyrelsen genomfört en praxis, som innebär att körkort omhändertas under viss tid för personer som begått trafiknykterhetsbrott. Under denna tid blir de föremål för behandling och kontroll och de har en

påtagligt förbättrad nykterhet under denna period. Erfarenheterna från denna verksamhet är positiva i så måtto att de individer som haft alkoholproblem under kortare eller längre tid kunnat motiveras till nykterhet under utredningens gång. De som fått sina körkort med villkor att inneha- vet omprövas efter  $\frac{1}{2}$  - 1 - 2 år har kunnat motiveras till fortsatt behandling och kontroll, varvid en betydligt förbättrad nykterhet under omprövningstiden kunnat konstateras i många fall. Risken att förlora sitt körkort respektive chansen att få behålla det utgör för många människor ett starkt incitament till skötsamhet i nykterhetskänseende. Ett villkorligt fängelsestraff kan sannolikt också öka motivationen att avstå från alkoholmissbruk, men det är ovisst i vilken grad. Det skulle ha utomordentligt intresse att få en vetenskaplig studie genomförd med syftet att bestämma effekten av den beskrivna medicinska verksamheten.

Tyvärr hänskjuts möjligheterna att ersätta det tidigare sanktionssystemet med ett meningsfullt vårdalternativ, s. k. kontraktsvård, till den s. k. frivårdskommittén, som för närvarande arbetar med denna typ av frågor.

#### *Sveriges advokatsamfund*

Advokatsamfundet anser det angeläget att minska användningen av fängelsestraff och delar den uppfattning som kommit till uttryck i promemorian att man kan minska användningen av sådana straff i fråga om trafiknykterhetsbrotten utan risk för en ökning av ifrågavarande brottslighet. Påföljdspraxis kan genom den föreslagna reformen väntas bli betydligt enhetligare och kommer säkerligen också att från allmänhetens synpunkt uppfattas som rättvisare än den nuvarande.

#### *Sveriges domareförbund*

De kriminalpolitiska strävandena att minska antalet frihetsberövanden skall framför allt ses mot bakgrund av en växande insikt om att kriminalvård i anstalt har många negativa effekter såsom bl. a. att anstaltsvistelserna medför dålig rehabilitering och hög återfallsfrekvens. Dessa argument äger emellertid i lägre grad giltighet vad gäller trafiknykterhetsbrotten, eftersom de frihetsstraff som ådöms för rattfylleri oftast är mycket korta och avtjänas under förhållandevis fria former. Strävandena att av kriminalpolitiska skäl minska antalet frihetsberövanden utgör enligt förbundets mening därför i sig inte något bärande skäl för en reform på trafiknykterhetslagstiftningens område.

#### *Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, NTF*

Den nuvarande trafiknykterhetslagstiftningen får anses väl förankrad hos allmänheten och man kan säga att allmänheten uppfattar det så att straffen står i proportion till brottens allvarliga natur. Mot den bakgrunden man NTF inte dela den uppfattning som framförs i promemorian att en liberalisering av straffskalan är nödvändig. Så sent som hösten 1980 utta-

lade riksdagens justitieutskott att det ställde sig bakom gällande rätt beträffande val av påföljder i mål om ansvar för rattfylleri. Såvitt NTF känner till har det sedan dess inte förekommit något som påkallar att påföljderna skall mildras.

Vilka argument som än används för att påstå att staten fortfarande ser allvarligt på trafiknykterhetsbrotten kommer allmänheten att uppfatta förslaget i promemorian för vad det verkligen är, nämligen att staten bedömer sådana brott mildare än tidigare eftersom straffet för rattfylleri sänks från fängelse till dagsböter.

NTF anser att förslaget kan få allvarliga följder från trafiksäkerhets- och trafiknykterhetssynpunkt. Av den officiella statistiken framgår att antalet trafiknykterhetsbrott stagnerat under senare hälften av 1970-talet. Den hittillsvarande lagstiftningen och de övriga åtgärder som vidtagits har således medfört att den ökning som skedde under första hälften av 1970-talet har förhindrats. NTF kan inte acceptera att detta är tillräckligt. Antalet brott är fortfarande för högt och följderna så allvarliga att fortsatta kraftfulla åtgärder behövs i en strävan att minska antalet brott. Mot den bakgrunden kan NTF inte acceptera en liberalisering av påföljderna för rattfylleri och NTF avstyrker därför förslagen i promemorian till den delen. NTF anser att departementspromemorian inte utgör ett tillfredsställande underlag för att genomföra för trafiksäkerheten så väsentliga förändringar.

#### *Tjänstemännens Centralorganisation (TCO)*

En grundläggande strävan från lagstiftarens sida bör vara att inskränka användningen av fängelsestraff. Detta främst mot bakgrund av de numera klart konstaterade skadeverkningarna för dem som utsätts för frihetsstraff. Fängelse bör användas endast då annan påföljd av olika skäl är utesluten. I detta syfte bör övervägas att utöka bötesstraffets användningsområde. TCO anser att böter bör och kan användas i större utsträckning än idag. Böter är en påföljd med vissa klara fördelar. Ett bötesstraff innebär ett påtagligt och märkbart obehag genom ingrepp i den dömdes ekonomi. Ingreppet kan enkelt anpassas till brottets svårhet och den dömdes betalningsförmåga. Ett högt bötesstraff torde av såväl de dömda som av folk i allmänhet upplevas som en kännbar påföljd. Bötesstraffets allmänpreventiva verkningar skall således inte underskattas.

Den föreslagna ökade användningen av böter som påföljd för trafiknykterhetsbrotten ligger i linje med samhällets strävan att minska användningen av fängelse. Enligt TCOs uppfattning finns det inte någon grundad anledning befara att en sådan förändring skulle leda till minskad trafiksäkerhet. TCO kan här instämma i vad som i denna fråga uttalats i promemorian. TCO tillstyrker således att bötesstraffet erhåller ett vidgat utrymme som påföljd för rattfylleri.

I promemorian framhålls ofta behovet av vård för dem som döms för

rattfylleri. I förslaget ges emellertid ingen anvisning hur denna vård skall initieras och meddelas. Det enda som nämns är ett förslag om kontraktsvård i ett kommande förslag från frivårdskommittén. TCO anser det angeläget att ett sådant förslag snarast framläggs eftersom det utgör en nödvändig komplettering till den här föreslagna lagstiftningen.

#### *JUSEK, Förbundet för jurister och samhällsvetare*

Det är en allmänt vedertagen uppfattning att all alkoholförtäring i samband med fordonskörning är förkastlig. Det framstår därför som självklart att samhället – med hänsyn till det viktiga intresse trafiksäkerheten utgör – med kraft ingriper mot exempelvis trafiknykterhetsbrott. Att fängelse skall vara den normala påföljden vid allvarligare trafikbrottslighet torde därför vara av allmänt omfattad åsikt, som inte blott avspeglar sig i domstolarnas påföljdsval vid rattfylleri utan även i att 1957 och 1967 års trafiknykterhetskommitteers förslag inte lett till några väsentliga ändringar. Riksdagen har också så sent som 1980 och 1981 ställt sig bakom gällande praxis vad gäller val av påföljd i dessa hänseenden.

De i promemorian framförda förslagen till ändringar i trafiknykterhetslagstiftningen synes främst ha sin grund i en allmän kriminalpolitisk strävan att minska omfattningen av frihetsberövanden i stort. Gällande rätt är dikterad av hänsynen till allmän laglydnad, som med trafiksäkerhetsintresset som utgångspunkt, har här gjort sig särskilt starkt gällande. Denna ståndpunkt bör enligt JUSEKs uppfattning även framgent vara den förhärskande. Oavsett de skäl, som från kriminalpolitiska synpunkter kan anföras mot användandet av fängelse i allmänhet, bör nuvarande principer för beivrande av trafiknykterhetsbrott därför vara vägledande så länge frågan om fängelsestraffets allmänpreventiva effekt beträffande rattfylleri ej närmare utretts.

Som ett skäl för ändring av gällande rätt anføres vidare i promemorian, att nuvarande påföljdspraxis är oenhetlig och skiftar från domstol till domstol. Som grund för detta påstående presenteras en rudimentär undersökning, vilken enligt JUSEKs åsikt ej kan ligga till grund för lagändring. Det bör i detta sammanhang påpekas, att Högsta domstolen under senare år i ett flertal fall angivit vilka riktlinjer, som bör gälla vid påföljdsval för rattfylleri.

Sammanfattningsvis anser JUSEK att de skäl, som anförts för de principiella ändringarna är illa underbyggda och kan antas vid en noggrannare undersökning, sakna bärkraft. JUSEK vill i detta sammanhang särskilt påpeka att ändringar av så djupgående natur, som nu är i fråga, inte bör ske enbart på grundval av en departementspromemoria. Inom svensk lagstiftning gällande praxis, att större lagändringar föregås av en parlamentarisk utredning, bör gälla även här. Mot bakgrund av det sagda, avstyrker således JUSEK, att de föreslagna ändringarna genomförs.

*Sveriges sacionomers, Personal & Förvaltningstjänstemäns riksförbund, SSR*

SSR delar i stort de synpunkter som framförts i betänkandet och beträffande synpunkterna om anstaltsvistelsernas negativa effekter delas de helt av förbundet.

För rattfylleristerna torde fängelsestraffen närmast ha ett allmänpreventivt värde och allmänpreventionens betydelse är diskutabel.

Den utveckling beträffande påföljder vid trafiknykterhetsbrott som skett sedan brottsbalkens tillkomst ser SSR positivt på. Allt fler rattfyllerister med uttalade vårdbehov erhåller idag skyddstillsyn där man medvetet försöker bearbeta den bakomliggande alkoholproblematiken. Denna utveckling bör få fortsätta och förutsätter ett intimt samarbete mellan kriminalvårdsmyndigheterna, sjukvården och socialtjänsten.

För de rattfyllerister där inget uttalat vårdbehov föreligger förefaller böter vara en bra reaktion mot brottet. Emellertid anser förbundet att frivårdskommitténs utredningsarbete bör avvaktas innan man tar ställning till ändringar i påföljderna för trafiknykterhetsbrott. Frivårdskommittén arbetar för närvarande med att söka finna nya påföljder som kan ersätta fängelse. Möjligen kan man i det utredningsarbetet finna påföljder som kan lämpa sig för just rattfylleribrotten.

Förbundet vill därför inte föreslå några förändringar utan förordar att man fortsätter utveckla den praxis som man nu slagit in på, det vill säga döma till skyddstillsyn i de fall där ett klart vårdbehov föreligger och för övrigt döma till fängelse och villkorlig dom. Med den utvidgning av området för villkorlig dom som nu träder i kraft 1983-07-01 bör detta vara möjligt.

*Landsorganisationen i Sverige, LO*

LO har i sitt kriminalpolitiska program deklarerat sin inställning till användandet av fängelsestraff. Denna stämmer väl överens med den som redovisas i PM. Vi är medvetna om att rattfylleribrottet intagit en särställning i den kriminalpolitiska debatten i Sverige. Det har från många håll framförts att fängelsestraffet är en nödvändig markering i förhållande till detta allvarliga brott. Det är mot den bakgrunden alla tidigare försök att avskaffa fängelsestraff vid rattfylleri har stupat. Eftersom man i det här förslaget *dels* sänker rattfyllerigränsen till 0,4 promille och *dels* har kvar fängelse för grovt fylleri menar vi att samhället har gjort den nödvändiga markeringen. Det bör dessutom tilläggas att kännbara böter, som det kan bli fråga om, för många människor är ett minst lika hårt straff som fängelse.

Med hänvisning till vad vi anfört ovan tillstyrks förslaget i de delar LO har yttrat sig över.

*Svenska Polisförbundet*

Förbundet är negativ till utgångspunkten för det framlagda förslaget, som i huvudsak syftar till att begränsa andelen fängelsestraff. Förslaget torde härutöver sakna stöd i den allmänna rättsuppfattningen.

Det är också sannolikt – i motsats till vad som antas i promemorian – att ett genomförande av allmänheten kommer att uppfattas som att samhället ser mindre allvarligt på trafiknykterhetsbrott än tidigare. Det kan mot den bakgrunden inte heller uteslutas att detta också kommer att påverka attitydbildningen till alkohol och bilkörning negativt. Förslaget riskerar därför att motverka de trafiksäkerhetssträvanden som samhället på olika sätt ger uttryck för. I ekonomiska termer kan det innebära att besparingar inom ett myndighetsområde leder till fördyringar inom ett annat och i en sådan omfattning att en faktisk merkostnad för samhället uppstår. Till detta skall läggas de omätbara förluster som kan uppstå i form av en ökad personskadefrekvens i trafiken.

Förbundet motsätter sig inte att lagstiftning ses över och reformeras. Det måste dock finnas andra utgångspunkter för sådana åtgärder än allmänna besparingssträvanden. På motsvarande sätt är det motiverat att se över och reformera påföljdssystemet. Men också på det här området är det angeläget att det först skapas reella alternativ till de påföljder som idag används. Risken är annars uppenbar att reformsträvanden av allmänheten uppfattas som strävanden till avkriminalisering med de konsekvenser detta kan få för normbildningen i samhället.

*Föreningen Sveriges statsåklagare*

Huvudsyftet med föreslagna lagändringar anges vara att minska användningen av fängelsestraff för trafiknykterhetsbrott. Samtidigt gäller det att inte låta omfattningen av denna brottslighet öka. Det finns uppenbarligen statsfinansiellt intresse att minska antalet fängelsestraff. Därutöver påpekas i promemorian att det nuvarande systemet leder till en oenhetlig, splittrad rättstillämpning. Härefter kan statsåklagarföreningen instämma. Huruvida de föreslagna lindrade påföljderna kommer att på sikt verka lika eller mindre brottsåterhållande som nuvarande praxis är vanskligt att uttala sig om. Man kan bl. a. inte bortse från risken att en övergång till eller förskjutning mot bötesstraff kommer att vidga den krets, som är eller kan göra sig bötesimmun. En övergång till bötesstraff som normalpåföljd för det nuvarande rattfylleribrottet får antagas medföra en nedpressning av de bötesstraff som nu följer på rattnykterhetsbrott. Föreningen vill dock – inte minst med hänsyn till det starka intresset av att rättstillämpningen skall uppfattas som rättvis och enhetlig – i huvudsak tillstyrka förslaget.

*Föreningen Sveriges åklagare*

Föreningen har en i flera hänseenden kritisk inställning till de föreslagna ändringarna i lagstiftningen rörande trafiknykterhetsbrotten.

Sverige har blivit något av ett föregångsland på trafiksäkerhetens område – inte minst då det gällt att genom lagstiftning och rättstillämpning hos allmänheten inpränta den från trafiksäkerhetssynpunkt viktiga principen att alkoholförtäring och bruk av andra medel, som kan nedsätta körförmågan inte hör ihop med att föra ett motorfordon. Den allmänpreventiva effekten av att fängelse utgjort den normala påföljden för rattfylleri då omständigheterna inte varit mildrande har, enligt föreningens uppfattning, varit av stor betydelse för trafiksäkerheten och vunnit förståelse hos en bredare allmänhet. Så sent som i slutet av 1980 ställde sig riksdagen bakom gällande rätt ifråga om val av påföljd för rattfylleri och även därefter har riksdagen gjort uttalanden av likartad innebörd. Trafiksäkerheten, som berör de flesta medborgarna, bör inte utan mycket tungt vägande skäl bli föremål för kriminalpolitiska experiment. Tidigare framlagda förslag till en ändrad syn på påföljder för rattfylleri har inte heller lett till någon lagändring så vitt avser påföljden. Den ändrade tillämpningen i praxis av icke frihetsberövande påföljder har inte rubbat grundprincipen att fängelse utgör normalpåföljden för rattfylleri då omständigheterna inte är mildrande. De enda undantagen från denna princip har varit då det föreligger särskilda skäl att utdöma en annan påföljd. De fall rörande påföljd för rattfylleri som refereras i Nytt Juridiskt Arkiv behandlar ofta sådana undantagssituationer. Måhända kan urvalet av vilka fall som refereras ge en felaktig bild av grundprincipen att fängelse allttjämt är normalpåföljd för rattfylleri av ifrågavarande slag. Enligt föreningens mening måste förslaget uppfattas som en uppmjukning av samhällets inställning till alkohol i trafiken när huvudinriktningen är att betydligt färre frihetsstraff skall utdömas.

Under senare år har man strävat efter att minska antalet frihetsberövanden, därför att kriminalvård i anstalt har många negativa effekter. Föreningen delar uppfattningen att en anstaltsvistelse generellt sett är nedbrytande och medför dålig rehabilitering med hög återfallsfrekvens. När det gäller rattfyllerister, som regelmässigt döms till korta fängelsestraff, vilka avtjänas på öppna anstalter – ofta med möjligheter att sköta det ordinarie arbetet under dagtid – är de negativa effekterna inte lika framträdande som när det gäller längre fängelsestraff, som måste avtjänas på slutna anstalter. Den omständigheten att rattfylleri är den gärning som föranleder flest domar på fängelse utgör, enligt föreningens uppfattning, i sig inte något bärande skäl för att ändra normalpåföljden för rattfylleri, om man inte anlägger rent ekonomiska aspekter.

#### *Föreningen Sveriges länspolischefer och Föreningen Sveriges polischefer*

Föreningarna anser inte promemorians förslag i vad avser sanktionssystemet i mål om onykterhet i trafik vara ägnat att påverka trafiknykterhetsbrottsligheten i positiv riktning. Tvärtom föreligger uppenbar risk för att ett genomförande av förslaget, vilket synes tillkommet mer för att minska antalet fängelsedomar än av omsorg om trafiksäkerheten, av allmänheten

kommer att upplevas som en uppmjukning av samhällets inställning gentemot alkohol i trafiken med en sämre laglydnad som följd. Den i rättspraxis antagna grundsatsen att hänsyn till allmän laglydnad kräver att påföljden för rattfylleri normalt bestäms till fängelse har haft och har fortfarande stor betydelse som avhållande faktor när det gäller bilkörning i samband med alkoholförtäring. Uppfattningen att man måste hålla isär alkoholförtäring och bilkörning har en fast förankring hos det stora flertalet medborgare. Det är ett viktigt samhällsintresse att denna uppfattning vidmakthålles. Så sker bäst genom att nuvarande praxis vad gäller påföljder i trafiknykterhetsmål inte ändras.

Hotet om fängelse avhåller emellertid inte alla människor från att begå trafiknykterhetsbrott. För till exempel människor med allvarliga missbruksproblem torde fängelsestraffet i regel varken verka avhållande eller ha någon rehabiliterande effekt. Detsamma kan emellertid sägas om böter. Gällande praxis medger för personer som gjort sig skyldiga till rattfylleri och som har dokumenterade alkoholproblem en icke frihetsberövande påföljd, ofta förenad med vårdinsatser. Även om nykterhetsvård som ger resultat är svår att anordna måste ett sådant påföljdsval ur individualpreventiv synpunkt vara att föredra framför ett bötesstraff. Vad slutligen gäller fängelse kan de negativa effekter som kriminalvård i anstalt förvisso medför med hänsyn till de korta tider det är fråga om i detta sammanhang och det sätt på vilket denna påföljd normalt verkställs inte antas vara särdeles stora.

Sammanfattningsvis finner föreningarna övervägande skäl tala mot en ändring i enlighet med promemorians förslag av sanktionssystemet i mål om onykterhet i trafik. Föreningarna förordar istället att nuvarande rättspraxis bibehålles vad gäller påföljderna för denna brottslighet.

#### *Kungl. Automobilklubben (KAK) och Motormännens riksförbund (M)*

Inledningsvis vill KAK och M framhålla att samhällets kostnader för kriminalvård i anstalt i detta sammanhang inte bör tillmätas någon betydelse.

Fråga är i stället huruvida en övergång från fängelse till bötesstraff i normalfallen dvs. i de fall där påföljden f. n. bestäms till ett kort fängelsestraff kan tänkas medföra en negativ effekt så att antalet rattfylleribrott ökar. Vid bedömandet av detta problem måste stor betydelse tillmätas det förhållandet att körkortsåterkallelse är obligatorisk vid rattfylleribrott. Om man bortser från sådana förare som inte fäster något avseende vid om de drabbas av fängelsestraff och körkortsåterkallelse – ofta är dessa förare körkortslösa – finns det åtskilligt som talar för att övriga förare avhåller sig från att köra i påverkat tillstånd mera på grund av risken för körkortsåterkallelse än fängelsestraff.

Organisationerna har, bl. a. på grund av vad ovan anförts, kommit till att övervägande skäl talar för att någon ökning av antalet rattfylleribrott och

någon minskning av trafiksäkerheten inte synes kunna bli följden av att straffet för rattfylleri normalt blir böter. KAK och M tillstyrker sålunda förslaget i denna del.

#### *Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF)*

För omprövningen av sanktionssystemet har JuPM framfört två huvudskäl, som sägs inte ha varit lika aktuella vid tidigare överväganden. Det första är att antalet frihetsberövanden inom kriminalvården bör minskas "i linje med en numera allmänt omfattande kriminalpolitisk målsättning", och det skälet gör sig särskilt starkt gällande i ett läge, då frihetsberövande ökar mycket kraftigt. Om man inte nu försöker minska fängelsestraffen skulle statsmakternas upprepade uttalanden i sådan riktning mista i trovärdighet. Det andra skälet är att de nuvarande påföljdsreglerna skulle vara så komplicerade, att det finns uppenbara risker för bristande enhetlighet i tillämpningen.

Vad det första skälet angår är det väl en självklar humanitär strävan i en demokrati att frihetsberövandena begränsas, i den mån så kan ske utan äventyrande av väsentliga samhällsvärden. En sådan strävan var lika aktuell och levande för de framsynta radikaler, som kämpade för generalpreventionen, speciellt senare år. Klart är emellertid att bekymren för kriminalvården aktualiserats genom den starkt stegrade beläggningen. Antalet dömda som togs in på anstalterna steg under femårsperioden 1976–1981 från 9 901 till 13 234 samtidigt som de genomsnittliga strafftiderna ökade genom mycket långa tider för narkotikahajar och ekonomiska brottslingar. Olika åtgärder för att nå en begränsning har ju redan vidtagits, och att blicken fallit även på gruppen rattfyllerifångar, omkring 4 000 per år, är inte ägnat att förvåna. För den gruppen åtgår dock inte mer än 1/10 av antalet anstaltsplatser. De straffkolonierna hör också till de allra billigaste anläggningarna och det är helt otroligt att de skulle användas för det tyngre brottslingsklientelet.

Till förmån för tanken att begränsa fängelsestraffen anför JuPM att det numera är allmänt erkänt att anstaltsvistelserna har många negativa effekter: generellt dålig rehabilitering och hög återfallsfrekvens, ofta nedbrytande inverkan på personligheten. Sådana erfarenheter är inte nya, men att framhålla dem förrycker alldeles proportionerna vid en diskussion om rattfylleriet. Det hade varit välgörande om JuPM bland sina många citat erinrat något om den realistiska bedömning, som 1967 års trafiknykterhetsbrottskommitté kostade på sig när den framlade sitt förslag om begränsning av rattfylleristrafvet. Kommittén betonade, att det korta frihetsstraffet – till skillnad från lägre frihetsstraff – knappast torde medföra några allvarligare negativa verkningar för den dömda, och anförde vidare:

Verkställigheten äger i regel rum på öppen anstalt och avser vanligen endast en eller ett par månader. I den mån det är fråga om personer som är

nedgångna av spritmissbruk eller på annat sätt kan man inte se bort ifrån att anstaltsvistelsen verkar fysiskt återställande, även om denna förbättring endast är temporär. Vidare har den dömda vissa möjligheter att påverka tiden för verkställigheten och få den förlagd exempelvis till semester. — — — Även om man emellertid beaktar de särskilda förhållanden som motverkar de negativa verkningarna för rattfyllerister av ett fängelsestraff innebär det uppenbarligen i regel en allvarlig påfrestning och i många fall en social belastning att tvångsvis bli berövad friheten.

Även det andra av JuPM åberopade huvudskälet att nu ändra normalstraffet för rattfylleri förefaller vara något överdrivet. Man åberopar att påföljdsreglerna skulle blivit så komplicerade numera att uppenbara risker för oenhetlighet i tillämpningen föreligger. Därmed åsyftas i första hand faran för ojämnheter genom de under sista åren införda möjligheterna att i särskilda fall gå ned till 14 dagars straff, resp. att beakta allvarliga nackdelar för yrkesutövare av körkortsförlusten. Detta är ju svårigheter som riksdagen väl besinnade vid sina beslut och som domstolarna därefter säkert klarar upp på egen hand i praxis. Vidare åsyftas den oenhetlighet, som noterats till följd av att enstaka domsagor synes ha börjat döma efter egna modeller utan att följa lagstiftarens klart angivna intentioner. Sådana företeelser bör man rimligtvis söka komma till rätta med genom andra medel och utan att lagen görs om efter dessa domares önskemål. Det är ju klart att en domare i allmänhet måste ha betydande marginaler att i sitt dömande beakta föreliggande omständigheter i det enskilda fallet, och man kan inte räkna med att någonsin helt förverkliga den fina rättsprincipen att lika fall skall bedömas lika. Domarens marginaler blir givetvis ganska begränsade vid tillämpningen av en i lagen fixerad promillegräns, vid vilken lagstiftaren fastställt en viss sorts straff såsom normalpåföljd vid brottet.

Tilläggas bör att om argumentet brist på enhetlighet i rättstillämpningen skulle vara ett viktigt skäl att ändra rattfyllerireglerna måste man fråga hur det stämmer överens med det nya lagförslaget. Där vill man ju med stor frihet från promilleregler lägga i domarens hand att beakta eller icke beakta en serie olika omständigheter vid brottet (trafikfara, hög alkoholhalt, trafikuppgiftens svårighetsgrad, vårdslöshet, olovlig körning etc.). Dessa omständigheter får då bli avgörande för om fängelse tillgripes. Man kommer säkerligen icke i närheten av den enhetlighet i tillämpningen som promilleregeln avsett att skapa och som varit dess styrka vid brottsbekämpandet. I argumentationen har den enhetligheten dock vanligen rubricerats schablonmässig till skillnad från nyanserad lagtillämpning.

Här skall inte påstås att JuPM förtiger invändningarna mot att överge fängelset som normalstraff vid rattfylleri. Man erinrar om hur farlig alkoholen är från trafiksäkerhetssynpunkt och att detta ingående belysts genom ett stort antal vetenskapliga undersökningar dels om de funktionsnedsättningar av olika slag (syn, hörsel, reaktionsförmåga, samordning av

musklerna etc.), som följer med alkoholpåverkan, och dels de s. k. olycksriskundersökningarna. Dessa senare klargör att redan relativt låga blodalkoholhalter medför ökad risk för trafikolyckor och att riskerna mångfaldigt ökar med stigande alkoholhalter (avsnitt 4:1). Mot den bakgrunden utgår JuPM från att många utan vidare är beredda att säga att rattfylleribrottet – som förutsätter en mycket hög alkoholkonsumtion – har ett straffvärde, som väl motiverar den vanliga påföljden av en månads fängelse. Men eftersom det inte är fråga om vedergällning utan att motverka trafikolyckor genom att föraren är påverkad av alkohol eller andra medel, bör frågan i stället vara, huruvida frekvensen av rattfylleri skulle öka om fängelse inte längre vore normalpåföljden. Inför denna frågeställning sprider JuPM en viss skepsis genom att påpeka att det finns exempel på forskare, som besvarat frågan nekande.<sup>2</sup> I samma andetag förklarar man (i klassiska ordalag från 1970 års betänkande, kap. 8; vi har tillåtit oss markera tankesteget lite tydligare) dock att det är svårt att tro annat än att den regelbundna användningen av fängelsestraff haft mycket stor betydelse, när det gällt att inpräglade nykterhet vid ratten. Det var när det på sin tid gällde att – i strid mot en tämligen utbredd allmän inställning – inpräglade detta. Med hänvisning till att det numera sedan länge hos allmänheten den uppfattningen vunnit i steg att det är förkastligt att köra bil efter alkoholförtäring anser man det kunna hävdas, att vår stränga påföljdspraxis inte längre skulle ha någon avgörande betydelse för allmänhetens inställning till trafiksäkerhetsbrott. Främst skulle andra faktorer än straffhotet numera verka avhållande, såsom risken för trafikolycka, för upptäckt och för körkortsåterkallelse.

Av de glidande resonemangen drar JuPM den lugnande slutsatsen att "åtskilliga skäl synes tala för att man inte behöver befara någon ökning av trafiknykterhetsbrotten", ifall användningen av fängelsestraffet vid rattfylleri minskas. Det antagandet finner man bestyrkt av ändringar i utländsk straffpraxis där först återfall i rattfylleri ger ovillkorligt fängelse (Finland 1977 och Danmark 1981). För Sveriges del hänvisas till att den

<sup>2</sup> I en not anges tre forskares namn utan att något sägs om innebörden i deras forskning. Det är ett okvalificerat sätt att utnyttja samlingsvolymen "Drinking and Driving in Scandinavia". Man kunde åtminstone ha upplyst att den ene forskaren helt underkänner den andres mätmetoder såsom undermåliga och att den tredje nyligen kritiserat sitt hemlands stränga promilleregler men framhållit den svenska 1,5-gränsen som verklighetsnära.

JuPM går uppenbart för långt när på tal om forskningen rentav ifrågasättes, att personer som hävdar det allmänpreventiva korttidsstraffets gynnsamma verkningar på laglydnaden, skulle ha bevisbördan härför. I annat sammanhang har en av de åberopade forskarna (Andenaes) gett svaret, att vi inte får överdriva vår ovetenhet och har rätt att kalkylera på basis av sunda förnufts erfarenheter i många mänskliga angelägenheter. Det är ett fundamentalt faktum i det sociala livet, att obehagliga konsekvenser har en mycket starkt motiverande kraft för de flesta människor. För lagstiftaren är värderingsfrågan den allvarliga: Hur många fängelsestraff är vi villiga att godta för att rädda ett liv eller för att rädda en person från att bli rullstolsbunden för resten av sitt liv?

registrerade trafiknykterhetsbrottsligheten visat mycket stabila siffror genom åren, eftersom de i det närmaste följt utvecklingen av antalet motorfordon. Den redan gjorda uppmjukningen i rättspraxis efter brottsbalken har inte gett utslag.

Härtill må anmärkas att uppbyggnaden av allmänhetens attityder genom påverkan av domstolarnas verksamhet torde vara en fråga på lång sikt, varför åberopandet av Finland och Danmark ger föga vägledning. F. ö. kan man bättre förstå att Danmark efter fyra års promilleregler tog steget tillbaka av besparingsskäl, när man får veta att fängelsefallen 1980 uppgick till 8 454, alltså ungefär dubbelt så många som i Sverige. Besparingsskålet kan ju inte vara så starkt hos oss. För Sveriges del verkar det oroande att kalla utvecklingen stabil när trafiknykterheten stigit i takt med antalet motorfordon. Detta borde vara svårt att acceptera, när man blickar mot framtiden och kan förvänta stigande fordonsantal. Vid ökning av faror för människors liv och hälsa brukar man eljest inte våga resonera så. Inför konstaterade faror av luftföroreningar genom bilavgaser har man inte slagit sig till ro med att ökningen är en naturlig följd av att bilantalet ökat. Och om dödsolyckorna inom ett område går starkt upp till följd av ökad trafikfrekvens, finner sig myndigheterna inte i det, därför att det bara beror på bilantalets ökning. Man vidtar självklart åtgärder för att öka säkerheten (hastighetsbegränsningar eller skärpt bevakning t. ex.) – eller bör åtminstone göra det.

Till slut framhåller JuPM att "några avgörande betänkligheter" inte bör möta, så länge fängelse fortfarande får ingå som ett väsentligt element i systemet. I den mån risken att bli dömd till fängelse utgör en avhållande faktor för den presumtive rattfylleristen, skulle det "åtminstone inom vissa gränser sakna avgörande betydelse i hur stor frekvens fängelse döms ut: vare sig fängelse tillämpas i 80 eller exempelvis 50 procent av de fall, då blodalkoholhalten överstigit 1,5 promille, måste han nämligen räkna med fängelsestraffet som en beaktansvärd risk".

Inför detta resonemang inställer sig gärna frågan hur man kan göra en sådan exemplifiering om 30 procents minskning utifrån det framlagda lagförslaget. Finns det något sakligt underlag härför i förslaget eller är det bara fråga om en lugnande tankelek? Dessutom skulle det vara intressant att veta, om den som formulerat meningen om rattfylleristen som nyktert kalkylerar om beaktansvärda risker, någonsin har talat med någon som haft över 1,5‰ i blodet.

Till sist finner JuPM det dock vara "mycket väsentligt" att den föreslagna ändringen i sanktionssystemet "inte innebär eller uppfattas som någon uppmjukning i samhällets inställning till alkohol i trafiken", varför det synes angeläget anses att några andra frågor tas upp i sammanhanget (undre promillegränsen sänkt till 0,4 och förverkandemöjlighet i undantagsfall).

De vaga och glidande resonemangen om verkan av den minskade all-

mänpreventionen och behovet att kamouflera åtgärden tyder på stor osäkerhet om riskerna för trafiksäkerheten.

Den avgörande frågan är hur det går med trafiksäkerheten, om lagförslaget genomföres. Något mera bestämt uttalande om de sannolika verkningarna av förslaget ges inte i JuPM. Men justitieministern har gått ut i pressen med den franka förklaringen att de påföljder som föreslås bättre skulle tillgodose trafiksäkerhetsintressena än de påföljder som nu gäller. I sammanhanget hade det onekligen varit av intresse att få del även av vad chefen för kommunikationsdepartementet, som bär det egentliga ansvaret för trafiksäkerheten, anser om riskerna med förslaget.

Såvitt gäller förfluten tid skulle det enligt resonemangen i JuPM knappast vara utrymme för något tvivel om att som det generalpreventiva straffet varit en oundgänglig moralbildande kraft för opinionsbildningen bland motorförarna, när det gällt att inse det förkastliga i nämnvärd alkoholpåverkan vid ratten. Men när det gäller nuet och framtiden räknar man tydligen med att denna moralbildande faktor inte längre skall behövas sedan den nämnda gynnsamma inställningen väl uppkommit och talar gärna om andra återhållande faktorer (risker för trafikolycka och körkortindragning och risk för upptäckt). Detta är ju inte några helt nya företeelser i sammanhanget och det har sina risker att förlita sig på goda opinioners varaktiga bestånd i sinnevärlden. De är inga statistiska företeelser. Det borde vara självklart att kampen för trafiksäkerheten måste vara en fortgående process. Inte minst de nytillkommande skarorna av unga motorförare måste ständigt motiveras och vinnas för en riktig inställning till denna sida av trafiksäkerheten, en uppgift som blivit allt svårare med de stigande alkoholvanorna bland yngre.

Man kan endast spekulera om de psykologiska förlopp som kan följa, ifall lagstiftaren tar steget att reducera det normala straffhotet för alkoholpåverkan vid eller över 1,5<sup>0</sup>/<sub>100</sub> från fängelse till böter vid förstagångsfall. Man bör då skilja på de mera omedelbara verkningarna och verkningar i senare stadier av opinionsbildningen. För motorförare, som lever ett sådant fritids- eller umgängesliv att de alltemellanåt tangerar promillegränsen, när de ska ta sig hem med sitt motorfordon, är det väl rimligt att anta att tidningsmeddelandena om den nya lagen leder till minskad försiktighet i medvetande om att de ogynnsamma konsekvenserna inte blir så allvarliga som förut. Också folk med hyggligare alkoholvanor kan finna anledning att lätta på sin återhållsamhet inför körningen, även om 1,5<sup>0</sup>/<sub>100</sub> ligger i riskzonen. De som kan räkna med mildare påföljd, måste antas vara väsentligt fler än de återfallsfyllerister, som kan hotas av fängelse för grovt rattfylleri. Bland de senare återfinns de gravt alkoholskadade rattfylleristerna, som endast i ringa grad kan påverkas av straffhotet och är i stort behov av nykterhetsvårdande behandling. I senare stadier av opinionsbildningen torde man få räkna med att den föreställningen slår igenom bland motorförarna att statsmakterna inte längre ser så allvarligt på alkoholpåverkan vid

ratten. Man måste vara optimist för att tro annat än att lagförslaget leder till ökad trafiknykterhet med allvarliga konsekvenser för trafiksäkerheten. Tilläggs må att försämringar i trafiksäkerheten vid en värdering lätt kan bli av en helt annan storleksordning än de småskurna besparingar i fängelsekostnader, som återopats i argumentationen för lagförslaget. Det krävs inte alltför många onödiga trafikolyckor, där människoliv gått till spillo och psykiska eller fysiska skador uppkommit med livslånga handikapp eller lidanden till följd, för att vid en summering i pengar skall komma upp till ansevärd belopp.

#### *Trafikförsäkringsföreningen*

Förslaget att minska användningen av fängelsestraff vid rattfylleri baseras i promemorian på följande resonemang. Man inleder med att konstatera att regelbunden användning av fängelsestraff säkerligen haft mycket stor betydelse när det gällt att inprägla vikten av nykterhet vid ratten och anför därefter: "Till följd av kriminaliseringen liksom upplysning, trafiksäkerhetspropaganda och andra faktorer har emellertid numera sedan länge hos allmänheten den uppfattningen vunnit insteg att det är förkastligt att köra bil efter alkoholförtäring av någon betydelse". Därefter säger man att det hävdats att den mycket stränga påföljdspraxis som tillämpas hos oss inte längre skulle ha någon avgörande betydelse för allmänhetens inställning till trafiknykterhetsbrott och att det främst är andra faktorer – risken för trafikolycka och upptäckt samt för körkortsåterkallelse – som verkar avhållande.

I promemorian diskuteras inte hur stabil denna allmänhetens uppfattning kan vara, inte heller betydelsen av att bibehålla en sträng påföljdspraxis för att markera för de nytillkommande körkortshavarna hur allvarligt samhället ser på trafiknykterhetsbrotten. Det är nog dessutom ofrånkomligt att vilka argument som än skulle användas för att hävda att man fortfarande har en oförändrad syn på dessa brott skulle allmänheten uppfatta förslaget i promemorian för vad det faktiskt är nämligen en mildare bedömning – en sänkning av straffet från fängelse till dagsböter. Förslaget i departementspromemorian att inskränka användning av fängelsestraff till fall av upprepat rattfylleri innebär för övrigt snarast att man förordar fängelsestraff för den grupp, där många i första hand torde vara i behov av vård, men avstår från att använda det vid trafiknykterhetsbrott som är av den karaktären att ett sådan straff kan förväntas ha preventiv betydelse.

Enligt vår mening är det med hänsyn till trafiksäkerheten otvetydigt av stor betydelse att upprätthålla inställningen att det är grovt förkastligt att köra bil efter alkoholförtäring. Detta hindrar naturligtvis inte att man successivt skall ersätta fängelsevistelse med vård och rehabilitering för alkoholmissbrukare. Men denna förändring bör ske i takt med att resurser för vård och långsiktig rehabilitering verkligen skapas. Här bör också möjligheter att använda kontraktsvård som straffrättslig påföljd finnas. Sistnämnda fråga är emellertid för närvarande föremål för utredning.

### Närmare om behovet av en reform

#### *Hovrätten över Skåne och Blekinge*

När det gäller den i promemorian åberopade omständigheten till stöd för uppfattningen att det nuvarande påföljdssystemet är komplicerat kan enligt hovrätten först konstateras att praxis i högsta domstolen är klar och tämligen enhetlig i berört hänseende. Åberopad statistik utvisar emellertid stora variationer mellan de olika tingsrätterna när det gäller valet mellan villkorlig dom – skyddstillsyn och fängelse vid rattfylleri. Detta är i och för sig naturligt med hänsyn till att vårt påföljdssystem i grunden är behandlingsinriktat. Inom behandlingsforskningen har under senare år lagts fram många resultat som visar att rattfylleristerna i betydande utsträckning har vårdbehov. Många domare tar fasta på detta medan andra är mera återhållsamma inför valet av behandlingsinriktade påföljder. Utredningens förslag innebär naturligtvis inte att sådana variationer i påföljdsvalet upphör. Ett vidgat utrymme för böter vid rattfylleri kommer framför allt att medföra att antalet fängelsestraff nedbringas men effekten av en sådan reform blir antagligen mindre i fråga om ådömandet av skyddstillsyn. Det är svårt att förstå att man med utredningens förslag skulle kunna uppnå större enhetlighet i rättstillämpningen i vad gäller de vårdinriktade påföljderna.

De av utredningen nämnda lagändringarna har genomförts bl. a. med syfte att åstadkomma så rättvisa och ändamålsenliga straff som möjligt. Påföljderna för rattfylleri har härigenom med nödvändighet kommit att bli mera differentierade än tidigare. Därmed är dock inte sagt att påföljdssystemet blivit mer komplicerat. Det är i stället fråga om olika bedömningar vid tillämpningen av ett relativt enkelt system.

-----

Hovrätten delar utredningens uppfattning att det föreligger ett behov av en reform främst med tanke på den kriminalpolitiska inriktningen att minska antalet frihetsberövanden inom kriminalvården. I fråga om reformplanen kan man tänka sig att antingen gå fram på den hittills inslagna vägen med en successiv utvidgning av området för de icke frihetsberövande påföljderna eller att åstadkomma mera drastiska förändringar av lagstiftningen. Även om hovrätten hyser vissa sympatier för den första framgångsvägen anser hovrätten likväl att tiden nu är mogen för ett djärvare grepp i denna straffrättsfråga.

#### *Sollentuna tingsrätt*

Om det uppgivna behovet av större enhetlighet i rättstillämpningen, grundat på det faktum att benägenheten att döma till kriminalvård i frihet i stället för till fängelse visat sig starkt variera mellan olika domstolar, skall

endast sägas att det verkar egendomligt att, samtidigt som man (s. 102) framhåller att det bland rattfylleriklientelet finns ett mycket stort antal alkoholmissbrukare och alkoholproblematiker, beröva en sådan person möjlighet till skyddstillsyn med eventuell vårdföreskrift som han skulle vara i behov av genom att förändra normalpåföljden från fängelse till böter. Det är ju allmänt känt att man i praxis sällan bryr sig om att närmare undersöka någons personliga förhållanden när endast böter anses böra utdömas för brottet.

-----

Det torde vara helt klarlagt, att trafiknykterhetsbrotten tillhör de brott som i det allmänna medvetandet framstår som mest straffvärda och att det sedan länge tillämpade normalstraffet fängelse för rattfylleri har ett starkt stöd i opinionen. Även om de andra faktorer som framhålls i promemorian (s. 95) bidrar till att nykterhet i trafiken iaktas av flertalet förare är nog antagandet att det *främst* är sådana faktorer som risken för trafikolycka och upptäckt samt för återkallelse av körkortet som verkar avhållande en alltför bräcklig grund för en reform av nu aktuellt slag. Det finns enligt tingsrättens mening en betydande risk för att den centrala frågan om en sådan reforms inverkan på rattfyllerifrekvensen måste besvaras på annat sätt än man gjort i promemorian. Det sägs också (s. 94 f) att det är "svårt att tro annat än att den regelbundna användningen av fängelsestraff har haft mycket stor betydelse när det *på sin tid* (kursiverat här) gällde att – i strid mot en tämligen utbredd allmän inställning – inpräglade vikten av nykterhet vid ratten". Det är säkert i och för sig riktigt att allmänhetens inställning till alkohol och trafik är en annan i dag *än under det tidiga 1930-talet och helt klart att den* uppfattningen numera råder hos de flesta att det är förkastligt att köra bil efter alkoholförtäring. Härav torde man emellertid långt ifrån kunna dra den slutsatsen att principen om fängelse som normalpåföljd vid allvarligare fall av trafiknykterhet kan slopas utan att den uppfattning som "vunnit insteg" hos allmänheten successivt bleknar bort. Nya – och hittills flera fordonsförare följer med varje generation och den uppfattning som på det aktuella området inpräntats hos deras företrädare bör vara bestående.

Det betonas i promemorian (s. 96) att en ändrad ordning som skulle innebära att fängelse inte längre ingår i sanktionssystemet för rattfylleri "givetvis" inte kan komma i fråga. Som nyss framhållits synes man med uttalanden av detta slag vilja ge intryck av att den föreslagna reformen inte är så omfattande och eventuella farhågor för negativa effekter av densamma överdrivna. Vid en närmare granskning finner man emellertid att de förändringar som föreslås är mycket ingripande och detta är man också i promemorian (s. 105) medveten om. Man säger även uttryckligen (s. 113 f) att böter skall vara straffet i flertalet normalsituationer. Så blir

också erfarenhetsmässigt påföljdsvalet vid de flesta brott där böter tas upp i straffskalan i första och fängelse i andra hand. Det räcker här att erinra om den mycket sparsamma användningen av fängelse vid rattonykterhet i rådande underrättspraxis vilken också fått stöd av HD i nyare rättsfall. Som en ytterligare begränsning av användningen av frihetsstraff, utöver den som alltså kommer att automatiskt kunna förutses vid rättstillämpningen, uttalas att fängelse som regel inte bör utdömas med mindre blodalkoholhalten uppgår till 1,5 promille. Endast i de fall som i promemorian betecknas som grovt rattfylleri föreslås fängelse (i särskilda fall utbytt mot kriminalvård i frihet) som enda påföljd.

Som närmare skall utvecklas i det följande lär emellertid utrymmet för tillämpningen av bestämmelsen om grovt rattfylleri i förslaget vara alltför begränsat för att risken för en negativ effekt av reformen skall kunna undvikas. Vid valet mellan att föreslå å ena sidan skyddstillsyn kombinerad med föreskrift om nykterhetsvårdande behandling och å andra sidan böter i straffskalan som normalpåföljd för rattfylleri för tillgodoseende av önskemålet om en minskning av antalet utdömda fängelsestraff har man i promemorian på anförda skäl (s. 102 f) stannat för det senare alternativet. Tingsrätten vill här hänvisa till vad som nyss sagts om risken för att användningen av kriminalvård i frihet som påföljd för rattfylleri i vissa fall där det av sociala skäl är motiverat kommer att minska om förslaget genomförs. En helt annan sak är emellertid att införa skyddstillsyn med vårdföreskrift som normalpåföljd vid rattfylleri. Även den allmänpreventiva effekt som ligger i bötespåföljden går då till stor del förlorad. Dessutom låter sig skyddstillsyn enligt brottsbalkens system inte införas i påföljdsskalan för vissa brott. Tingsrätten ansluter sig därför – under fasthållande vid att fängelse bör bibehållas som normalpåföljd vid rattfylleri – i och för sig till det i promemorian valda alternativet på denna punkt. Tilläggas bör dock att den i jämförelse med fängelse kända svårigheten att verkställa bötesstraff ytterligare förringar dess värde ur allmänpreventiv synpunkt.

#### *Trelleborgs tingsrätt*

Trots att tingsrätten inte dömt schablonmässigt till fängelsestraff utan använt alla lagens möjligheter till differentiering efter rattfylleriets art och rattfylleristens person och därför lagt ned mycket arbete på varje enskilt mål anser tingsrätten inte att påföljdssystemet som sådant är mer komplicerat att tillämpa vid rattfylleri än i andra mål där valet står mellan fängelse och annan påföljd. Eftersom påföljdsvalet är viktigt såväl för den enskilde som allmänpreventivt bör det krävas av domstolarna att arbeta med dessa frågor. Att efterge kravet på val av en rätt anpassad påföljd ur ett differentierat påföljdssystem endast för att undvika arbete i domstolen kan inte få komma i fråga. Domstolens arbete kan f. ö. i stället, med större ekonomisk vinst, minskas i en mängd formfrågor där byråkratin breder ut sig. Att

olika domstolar dömt väsentligt olika är däremot mera beaktansvärt men är en följd väsentligen av att personutredning inte gjorts i samma utsträckning och detta kan lätt tillrättas utan stora kostnader.

Likhet inför lagen tillämpas endast i yttre mening, om i framtiden merparten av rattfylleristerna döms till böter. I egentlig mening avser likhet inför lagen också likhet med beaktande av brottets art och brottslingens personliga förutsättningar, så att lika behov av anpassningsåtgärder tillgodoses lika. Detta uppnås, såvitt det över huvud taget är möjligt i en domstol, om obligatorisk personutredning sker och hela komplexet av åtgärder står till förfogande. Vad som i sammanhanget är önskvärt är snarare en utbyggnad av samarbetet mellan domstolarna och socialtjänsten än en formell förenkling av påföljdsvalet.

---

Tingsrätten delar den kriminalpolitiska målsättningen att antalet frihetsberövanden bör minskas. Däremot menar tingsrätten att frågan om fortsatta uppenbara risker för bristande enhetlighet i tillämpningen kan lösas genom regelmässig personutredning. Tingsrätten vill understryka att vad som skall eftersträvas inte är vedergällning mot rattfylleristen utan att motverka trafikolyckor och att frågan gäller om rattfyllerierna ökar om fängelse inte är normalpåföljd. Tingsrätten delar uppfattningen att fängelsestraffet p. g. a. sin allmänpreventiva effekt haft betydelse i kampen mot rattfylleriet men att det numera till väsentlig del kan och bör ersättas med andra medel. I denna del hänvisar tingsrätten till vad tingsrätten anført ovan sid 5 n. Med anledning av uttalandet i betänkandet (sid. 96) om en eventuell uppfattning av förslaget i betänkandet som en uppmjukning av samhällets inställning gentemot alkohol i trafiken vill tingsrätten dock här uttala att en rätt bedriven upplysning om skyddstillsyn med nykterhetsvårdande föreskrifter för alkoholproblematiker av allmänheten kan antagas bli godtagen som en bättre åtgärd än fängelse, enligt de erfarenheter tingsrätten har.

#### *Domareförbundet*

Den i promemorian redovisade statistiken för 1979 över tingsrätternas val av påföljder för rattfylleri visar stora variationer mellan olika tingsrätter. Mest påfallande är att några tingsrätter över huvud taget inte dömt till annan påföljd än fängelse, medan andra tingsrätter ganska ofta tillämpat villkorlig dom eller skyddstillsyn. En bidragande orsak till dessa skillnader torde vara svårigheterna att väga de allmän- och individualpreventiva faktorerna mot varandra, vilket förklarligt nog kan leda till att olika domare ibland kommer till skilda resultat på underlag som kan synas likartat. Sådana avvägningssproblem förekommer självfallet inte bara när det gäller att bestämma påföljden för trafiknykterhetsbrott men framstår här som

särskilt påtagliga med hänsyn till de stränga allmänpreventiva krav som uppställs för detta brott. Även om det sålunda finns förklaringar till förekomsten av variationer i påföljdspraxis, är det emellertid otillfredsställande att variationer förekommer i så hög grad som statistiken utvisar. Ett annat förhållande som ytterligare kan komplicera påföljdsbestämningen vid trafiknykterhetsbrott är den år 1981 tillkomna nya bestämmelsen (6 §) i trafikbrottslagen, som ger domstolarna möjlighet att vid straffets bestämmande ta hänsyn till verkningarna av den körkortsåterkallelse som enligt körkortslagen följer på brottet. Denna bedömning måste nämligen ofta – i vart fall i underrätterna – göras på grundval av ganska osäkra förhållanden.

Påföljdspraxis vad gäller trafiknykterhetslagstiftningen företer också stereotypa drag. Förbundet syftar härvid närmast på den klara skiljelinje mellan å ena sidan böter och å andra sidan fängelse som den nuvarande promillegränsen vid 1,5 utgör. En sådan skarp gränsdragning kan framstå som onödigt stel, i synnerhet som det ofta kan bero på tillfälligheter om alkoholkoncentrationen vid provtagning når upp till den aktuella gränsen. Den stränga påföljdspraxis som i allmänhet gäller för rattfylleri kan från kriminalpolitiska synpunkter också framstå som orimligt hård i jämförelse med den praxis som utvecklats inom andra brottsområden.

Vad ovan anförts ger anledning att se över den nuvarande konstruktionen av lagstiftningen mot trafiknykterhetsbrott. Vid en sådan översyn bör enligt förbundets mening de trafiksäkerhetsmässiga aspekterna liksom tidigare komma i förgrunden. Det kan därför inte komma i fråga att i någon större utsträckning frångå fängelse som en viktig del vid utformningen av påföljdssystemet. Förbundet kan dock dela den i promemorian uttalade uppfattningen att det sannolikt förhåller sig så, att fängelsestraffet inte numera har samma stora betydelse för upprätthållande av allmänpreventionen som det tidigare har haft och att det därför bör kunna finnas ett visst utrymme för en ökad användning av bötesstraffet. Det i promemorian redovisade förslaget har visserligen en sådan inriktning men är enligt förbundets mening alltför långtgående och skulle, genom den markanta minskning av antalet fängelsestraff som skulle bli följden, innebära att de allmänpreventiva effekter som under lång tid har byggts upp kom att äventyras. Detta beror bl. a. på de svagheter som bötesstraffet i sin nuvarande utformning har såsom allmänpreventivt sanktionsmedel. Som förbundet i annat sammanhang påtalat är det otillfredsställande att domstolarna i flertalet fall har att bestämma dagsbotens storlek med ledning av den tilltalades egna uppgifter om sina ekonomiska förhållanden utan den myndighetskontroll av uppgifterna som borde vara självklar. Indrivningsmöjligheterna är också begränsade, och vidare är lagstiftningen om bötesförvandling och den praxis som utvecklats på detta område generös mot den bötfällda.

I promemorian hänvisas bl. a. till att man 1981 i Danmark införde böter

som normalstraff för trafiknykterhetsbrott och att detta, såvitt statistiken utvisar, inte medfört någon ökning av antalet överträdelser mot lagstiftningen. Enligt vad domareförbundet inhämtat föreligger emellertid i förhållande till svensk lagstiftning den inte helt oväsentliga skillnaden att man i Danmark samtidigt som man utdömer bötesstraffet bestämmer det antal dagar i hæfte som den bötfällda skall avtjäna vid utebliven betalning. Detta innebär, enligt vad förbundet också inhämtat, att den dömda normalt har ett år på sig att betala böterna men att han, om så inte sker, tvingas att avtjäna hæftet utan att det regelmässigt sker någon prövning av bötesförmågan eller villigheten att betala.

Med hänsyn till vad ovan anförts är det tveksamt om bötesstraffet utgör ett tillräckligt allmänpreventivt sanktionsmedel beträffande ifrågavarande brott. Härtill kommer att svårigheter vid valet mellan fängelse och kriminalvård i frihet – som lett till de variationer i rättstillämpningen som man vill undvika – kvarstår i de fall då brottet bedöms som grovt.

Påföljdssystemet är i dag föremål för översyn av bl. a. frivårdskommittén, som undersöker möjligheterna att i systemet införa alternativ till fängelse. Sådana påföljder – särskilt den s. k. kontraktsvården – kan tänkas vara lämpad för många rattfyllerister. Enligt förbundets mening vore det klokt att avvakta kommitténs överväganden innan man genomför några mera ingripande ändringar i påföljdsreglerna för förstagångsrattfylleri.

Om en lagändring likväl anses böra genomföras bör den inriktas på en betydligt mera försiktig uppmjukning av reglerna än förslaget innebär. Möjligen bör gällande lagkonstruktion med fängelse som normalpåföljd bibehållas men möjligheterna att döma till böter ökas vid rattfylleri, d. v. s. när alkoholkoncentrationen uppgått till 1,5 promille eller däröver.

### *JUSEK*

De trafiksäkerhetsmässiga synpunkterna bör alltjämt ligga till grund för påföljdsvalet vid trafiknykterhetsbrott. Detta innebär att en kraftig reaktion från samhällets sida ter sig nödvändig, för att hålla trafiksäkerheten på en acceptabel nivå. Några bärkraftiga skäl för övergång från fängelse till böter som normalpåföljd för rattfylleri har ej heller anförts. Då risken för att alkoholpåverkad förare blir upptäckt uppfattas som liten, ligger det i sakens natur att påföljden måste framstå som ett påtagligt obehag.

Ett kortare fängelsestraff förefaller därför vara en väl avvägd reaktion. Vid en bedömning av bötesstraffets allmänpreventiva effekt, bör också invägas de begränsade möjligheter till förvandling av böter vid bristande betalning, som numera föreligger. Emellertid finns det enligt JUSEKs uppfattning fall där nuvarande rättstillämpning med nästintill obligatoriskt fängelse kan framstå som alltför hård. Detta kan vara fallet, då trafikfaran varit obetydlig, men mildrande omständigheter enligt gällande rätt likväl inte anses föreligga.

Vad slutligen angår frågan om att i vissa fall kunna förverka ett fordon, som använts vid brott enligt trafikbrottslagen, tillstyrker JUSEK i princip förslaget. Frågan kan dock vara förenad med praktiska svårigheter bland annat därför, att en person som vanemässigt kör bil olovligt ofta använder sig av olika fordon, som inte tillhör honom själv och kan betinga ett icke obetydligt värde.

#### *Föreningen Sveriges åklagare*

Föreningen delar uppfattningen att avvägningen mellan allmänpreventiva och individualpreventiva faktorer många gånger kan vara vanskelig och att det är i hög grad olyckligt att påföljdspraxis när det gäller rattfylleri uppvisat så stora variationer mellan olika domstolar. Domarna kan för allmänheten ofta förefalla orättvisa eller i vart fall inkonsekventa om den tidigare ostraffade och skötsamme döms till fängelse, medan den brottsbelastade och misskötsamme kommer undan med en icke frihetsberövande påföljd. Samma effekter av den moderna kriminalpolitiken uppstår emellertid även när det gäller annan brottslighet, beträffande vilken allmänpreventionen gör sig starkt gällande, ehuru effekten är mer framträdande när det gäller rattfylleri på grund av att detta brott har en mycket hög frekvens. De nyligen införda reglerna att vid bestämmandet av påföljd för rattfylleri hänsyn skall tas till körkortsåterkallelse och den generella sänkningen av straffminimum för fängelse till 14 dagar kommer enligt förarbetena till respektive lagar att få en begränsad tillämpning och torde, enligt föreningens uppfattning, inte i någon avgörande grad påverka påföljdssystemet för rattfylleri. Före tillkomsten av lagen (1981:1293) om vård av missbrukare i vissa fall kunde ett överlämnande till nykterhetsvård enligt nykterhetsvårdslagen ske om det förelåg särskilda skäl. Sådana särskilda skäl ansågs ofta föreligga om en för rattfylleri misstänkt person var intagen för vård. Den omständigheten att kravet på särskilda skäl inte längre behövs för att domstol skall få besluta att den som är föremål för vård enligt LVM skall överlämnas till socialnämnden eller styrelsen för det hem där vederbörande i förekommande fall redan är intagen torde i praktiken inte medföra någon ökad användning av överlämnande till vård. Ett genomförande av förslagen skulle enligt föreningens uppfattning, inte göra påföljdssystemet mindre komplicerat. Däremot skulle brottsrubriceringen bli tämligen komplicerad.

#### *Motorförarnas Helykterhetsförbund, MHF*

Det stora problemet vid det judiciella bekämpandet av trafiknykterhetsbrotten är att denna brottslighet i betydande utsträckning hänger samman med och i hög grad är ett utflöde av det samhälleliga alkoholmissbruket. Det hörde till trafiknykterhetsbrottskommitténs förtjänster att den gav en klar och ingående belysning av detta sammanhang i 1970 års betänkande (kap. 4). Det var en ganska dyster bild av det trafiknyktra brottslings-

klientelet på grundval av prof. Sveris undersökning av domsmaterial för 1964, kompletterad med uppgifter ur kriminalregistret, kontrollstyrelsens fylleriregister och nykterhetsnämndernas material. JuPM citerar en hel del fakta från dessa undersökningar och fyller ut det med siffror från en 1974 publicerad rapport ("Rattfyllerister") från beteendevetenskapliga institutionen i Uppsala angående samtliga (78 st.) vid tingsrätten i en medelstor stad dömda rattfylleristerna år 1969.

*Kommitténs sammanfattande bedömning* var att en mycket stor del av de trafiknyktra lagöverträdarna, säkerligen mer än hälften och troligen långt fler kan antas ha alkoholproblem. Klientelet har i allmänhet låg ekonomisk och social ställning. 36% av de dömda bilförarna saknade körkort vid brottets begående (för 12% var körkortet återkallat och 24% hade aldrig fått körkort). Enligt kommittén tyder mycket på att klientelet till alldeles övervägande del utgöres av personer, som gång på gång begår trafiknykterhetsbrott utan att bli upptäckta annat än i undantagsfall. Den citerade rapporten från beteendevetenskapliga institutionen pekade åt samma håll. Peronakterna i 37% av fallen gav direkta uppgifter om alkoholproblem. 35% av de dömda hade före det aktuella brottet gjort sig skyldiga till rattfylleri och inom fyra år efter brottet återföll 24% i rattfylleri och 18% i annan brottslighet.

Även om man beaktar att "alkoholproblem" får anses vara ett rätt obestämt begrepp och tillika nyanserar talet om rattfylleriklientelet låga status med det självklara påpekandet att rattfylleri ändå är klassmässigt mindre betingat än de klassiska fängelsebrotten, så tränger komplikationen med alkoholmissbrukarna allt kraftigare fram som ett vanskligt problem vid rattfylleribekämpandet.

Trafiknykterhetsbrottskommittén drog också slutsatserna av sin sannolikt realistiska syn på de alkoholskadade rattfylleristerna och framlade ett omfattande och väl genomarbetat expertprogram för nykterhetsvårdande behandling, som alltför bör beaktas. Verksamheten skulle äga rum inom kriminalvårdens ram efter dom om skyddstillsyn och förekomma i två former. I flertalet fall skulle domen gå ut på nykterhetsvårdande behandling i öppen vård. För mer nergångna fall skulle den gälla *intagning på särskilda tillsynsanstalter* under högst två månader, varunder den nykterhetsvårdande behandlingen skulle starta för att sedan fortsätta under övervakning i öppen vård. Man räknade med att kriminalvården behövde två nya tillsynsanstalter med specialinriktning på nykterhetsvård om vardera 40 platser. Årligen skulle där kunna tas emot ca 1000 fall. Kommittén utarbetade riktlinjer för behandlingen på dessa specialanstalter och övervakningen under den efterföljande nykterhetsvården. Tillika skisserades personalorganisationen och gjordes kostnadsberäkningar.

Vid remissen av kommittéförslaget avböjde *MHF* väl tanken att för lindriga alkoholproblematiker låta skyddstillsyn med öppen och ofta föga

förpliktande nykterhetsvård ersätta frihetsberövandet. Man befarade, att den modellen skulle bryta sönder domstolarnas praxis och hos allmänheten underminera den generalpreventiva skyddsmur mot rattfylleriet, som fyra decenniers konsekventa lagtillämpning byggt upp. Den andra delen av förslaget, skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling på speciell tillsynsanstalt jämte eftervård, hälsades däremot med tillfredsställelse, då den syntes samtidigt tillgodose kraven på individual- och allmänpreventiv effekt. Man underströk som angeläget att vårdprogrammet verkligen kom till stånd och blev utbyggt enligt kommitténs skissering med tillräcklig tillgång av läkare, psykologer och utbildad vårdpersonal.

Förbundet vidhåller denna bedömning och vill understryka att ett sådant vårdbehov inom kriminalvårdens ram är ännu mera angeläget i dag än för tio år sedan.

*JuPM* innehåller dock inga som helst förslag i sådan riktning utan framhåller tvärtom flera skäl för att den av kommittén föreslagna ordningen inte aktualiseras. Här om anfördes:

En påföljds kombination av det slag som kommittén tänkte sig används visserligen i praktiken i en inte obetydlig utsträckning både vid rattfylleri och vid andra brott. Men en systematisk tillämpning av tvångsmässig nykterhetsvård i så stor skala som skulle bli aktuell om man därigenom vill minska antalet fängelsestraff för rattfylleri skulle otvivelaktigt vara mindre väl förenlig med principerna för den nya socialtjänstlagstiftningen. Denna innebär ju att socialtjänstens insatser skall bygga på frivillighet, och samma principer gäller ju för sjukvården. Även rent praktiskt skulle uppenbarligen stora svårigheter föreligga att bygga upp och genomföra specialinriktade behandlingsprogram i den skala som det skulle bli fråga om.

Vid sidan av det utrymme som naturligtvis fortfarande måste finnas för skyddstillsyn med nykterhetsvårdande föreskrifter och för överlämnande till vård enligt LVM torde man alltså t. v. få utgå från att de behandlings- och vårdfrågor som här kommer i blickpunkten får hanteras i enlighet med de principer som gäller för socialtjänsten i allmänhet.

Sedan *JuPM* även berört frivårdskommitténs arbete med frågan om en s. k. kontraktsvård, som kanske kunde tänkas visa sig lämplig som påföljd i en del rattfyllerifall dock utan att mera märkbart kunna påverka antalet fängelsestraff kommer man fram till slutsatsen att det ligger närmast till hands att vidga förutsättningarna för att tillämpa bötesstraff som en i många sammanhang lämplig påföljd utan att ha frihetsstraffets skadeeffekter.

Såvitt vi förstår kan den, som är intresserad att göra något åt vården för alkoholskadade rattfyllerister, vända på *JuPM*:s resonemang och hävda att tillsynsanstalterna för vård inom kriminalvårdens ram i dagens läge är mycket mera angelägna än när förslaget framlades 1970 och därför att alkoholisterna starkt ökat och samhällets allmänna nykterhetsvård starkt reducerats. Sedan nykterhetsvårdslagen avskaffades och ersattes av socialtjänstlagen med dess målsättning om frivillighet och integritet, för-

svann möjligheten att ställa missbrukare under övervakning och LVM blev nödfallslag som kraftigt minskade intagningsmöjligheterna. Det är ovissat vad de serviceinriktade socialnämnderna numera åstadkommer utöver den service i form av penningbidrag som alkoholisterna åtrår. Nämnderna får inte ens föra talan hos länsrätten om tvångsintagning enligt LVM. Med fog kan man också ställa sig tvivlande till den praktiska möjligheten för tingsrätter att i rattfyllerimål pröva den besvärliga bevisningen om förutsättningarna för intagning enligt LVM. Påpekas må att den äldre specialindikationen "farlig för annans personliga säkerhet", som kunde omfatta också rattfyllerister, i LVM begränsades till farlig för hustru, barn "eller annan närstående". Att klara av samhällsskyddet för andra mot alkoholisternas farlighet ansågs vara rättsväsendets sak.

Sedan socialvårdsintresset nu effektivt nedbringat nykterhetsvårdsmöjligheterna till ett minimum genom LVM vore det olyckligt, om rättsväsendet också skulle avvisa speciella tillsynsanstalter såsom en möjlighet att byta frihetsstraff mot nykterhetsvårdande behandling. JuPM:s tanke att i stället vidga bötesstraffets användning såsom en "lämplig påföljd" verkar alltför aningslös och bekväm, när det gäller att göra något åt de av 1970 års kommitté analyserade alkoholskadade rattfylleristerna i låg ekonomisk och social ställning som kommer igen gång efter annan med återfall, var fjärde kanske inom fyra år. För domstolarna kan det inte kännas meningsfullt att bara döma ut böter för en deklarerad låginkomstgrupp utan betalningsförmåga för att snart få återse dem igen efter mer eller mindre livsfarlig framfart på vägarna. Därmed löser rättsväsendet inte något problem för samhället.

## Allmänt om en ny brottskonstruktion

### *Hovrätten över Skåne och Blekinge*

Utredningen har föreslagit att rattfylleriet gradindelas i normalbrott och grova brott. En sådan gradindelning förefaller välgrundad, särskilt som rattfylleribrottet enligt utredningens förslag skall rymma gärningar av varierande valör och svårighetsgrad. Brottet är dock detsamma, dvs. framförandet av motordrivet fordon i påverkat tillstånd. Den föreslagna terminologin framhäver också på ett välgörande sätt att det inte finns trafiknykterhetsbrott av bagatellartad karaktär något som ibland kunnat tolkas in i brottet "rattonykterhet".

### *Stockholms tingsrätt*

Sammanfattningsvis finner tingsrätten nuvarande regler, där i princip fängelsestraff är regel vid promillehalter över 1,5, vara att föredraga framför promemorians förslag. För det fall lagstiftaren vill minska antalet fängelsepåföljder vore det lämpligare att undersöka möjligheterna att utvidga tillämpningen av skyddstillsyn och villkorlig dom i förening med böter. Det finska systemet kan därvid tjäna som förebild.

*Kammarrätten i Jönköping*

I promemorian framhålls i olika sammanhang önskemålet om att få till stånd en mera enhetlig och samtidigt mera nyanserad påföljd i rattfyllerimålen än den nuvarande tämligen schablonmässiga straffmätningen. Utan tvivel är det också så att de förslag som redovisas i promemorian i många fall skapar förutsättningar för en mera nyanserad straffmätning. En påtaglig risk föreligger dock enligt kammarrättens mening att den nuvarande oenhetligheten i straffmätningen överförs på gränsdragningen mellan rattfylleri och grovt rattfylleri och i någon mån också när det gäller att utpeka de rattfyllerisituationer som skall anses så allvarliga att fängelsestraff skall utdömas.

*Domstolsverket*

Den föreslagna brottskonstruktionen synes väl anpassad till intentionerna bakom reformen. Vissa farhågor kan dock hysas att de nuvarande svårigheterna att differentiera i påföljdsdelen överförs till valet mellan rattfylleri och grovt rattfylleri.

*Riksåklagaren*

Jag finner det väl motiverat, att indela trafiknykterhetsbrotten på sätt föreslagits i rattfylleri och grovt rattfylleri. Sänkningen från 0,5 till 0,4 promille synes vara ägnad att ytterligare stärka kriminaliseringens allmänpreventiva effekt. Jag har därvid också beaktat att en sådan sänkning inte kan antas försvåra en eventuell övergång till mätning av alkoholkoncentrationen med anlitande av utandningsprov.

*Kriminalvårdsstyrelsen*

Styrelsen har inget att erinra mot den nya konstruktion som föreslås där rattfylleri är tänkt som en brottstyp för normalfallen och där grovt rattfylleri avser de grövre fallen. Styrelsen har heller inget att erinra mot att endast fängelse skall ingå i straffskalan för grovt rattfylleri. Den övre promillegränsen vid 1,5 promille har passats in i systemet på ett sätt som är ägnat att lösa upp den relativa stelhet som präglar gränsdragningen mellan böter och annan påföljd vid trafiknykterhetsbrott. Genom de nya brottskonstruktionerna ökar möjligheterna att tillämpa böter samtidigt som rattfylleribrottens påtagliga straffvärde på olika sätt ändå markeras.

*Juridiska fakultetsnämnden vid Lunds universitet*

Beträffande brottstypernas benämning anser fakultetsnämnden, att beteckningen "trafiknykterhet" eller "rattonykterhet" för normalbrottet och "rattfylleri" för det grövre brottet är att föredra framför promemorian "rattfylleri" respektive "grovt rattfylleri". Därvid skulle de nuvarande brottnas straffskalor och brottsbenämningar helt överensstämma med de framtida samt dessutom de gällande brottsbenämningarna bibehållas.

las. Eftersom rattfylleribrottet då skulle ha fängelse som enda straff, kommer heller inte allmänheten att uppfatta ändringarna i lagstiftningen som någon lindring i brottspåföljden.

#### *Länsstyrelsen i Östergötlands län*

Genom den föreslagna brottskonstruktionen med enhetlig beteckning rattfylleri/grovt rattfylleri sker såsom påpekats i promemorian en anpassning till allmänt språkbruk. Dessutom kan utmönstringen av begreppet rattonykterhet och uppluckringen av gränsen vid en blodalkoholhalt av 1,5 promille förväntas medföra att man kommer ifrån den otillfredsställande praxis som i dag råder på många håll att förekomsten av en hundradels promille mer eller mindre vid provtagningsstillfället får avgöra om påföljden skall bestämmas till böter eller fängelse.

#### *Fängelsestraffkommittén*

Vad gäller den föreslagna nya konstruktionen av trafiknykterhetsbrottet är vi f. n. inte beredda till något direkt eller definitivt ställningstagande. Här uppkommer frågor av betydelse för vårt vidare utredningsarbete. I vissa delar innebär förslaget en nyorientering i lagstiftningssammanhang. Som exempel kan nämnas att man tillmätt återfallet betydelse som objektivt rekvisit för grovt brott. Vidare att man gått ifrån den nuvarande huvudprincipen att samtliga omständigheter skall beaktas vid avgörandet av om ett brott är grovt eller inte. Trots vissa betänkligheter mot den föreslagna konstruktionen och gränsdragningen mellan normalt och grovt brott anser vi oss inte ha anledning avstyrka förslaget i denna del. Det är inte så utformat att vi hyser några avgörande betänkligheter mot det. Vi vill dock förbehålla oss att vi kan få anledning att återkomma till vissa av de frågor som aktualiserats i denna del.

#### *Utredningen om alkoholutandningsprov som bevismedel vid trafiknykterhetsbrott*

I princip har utredningen inte något att invända mot den föreslagna gränsdragningen mellan grovt rattfylleri och rattfylleri. Man kan dock fråga sig om det över huvud taget är möjligt att uppnå ett från straffvärdesynpunkt rimligt resultat i det enskilda fallet med den skarpa skiljelinje mellan de båda brotstyperna som föreslås i promemorian, låt vara att normalbrottet rattfylleri också har fängelse i straffskalan. Det är givet att man kan få en enhetligare rättstillämpning beträffande vad som är grovt rattfylleri men knappast något enhetlighet beträffande påföljden för sådant rattfylleri som är av allvarigare slag utan att det likväl skall rubriceras som grovt. I promemorian anges också flera exempel på situationer där man tänkt sig att den misstänkte skall dömas till fängelse oaktat rattfylleribrottet inte kan rubriceras som grovt.

*Sveriges advokatsamfund*

Samfundet har inga invändningar mot den nya brottskonstruktion och den gränsdragning som gjorts mellan normalbrottet och grovt brott.

*JUSEK*

De nuvarande brottsbenämningarna rattfylleri och rattonykterhet är synnerligen väl inarbetade i det allmänna rättsmedvetandet. Några övertygande skäl för ändring av denna terminologi har inte anförts. Benämningen rattonykterhet bör i stället med fördel kunna införas i själva lagtexten. Det framstår därjämte som mindre adekvat att benämna ett brott rattfylleri, om föraren inte visat kliniska tecken på påverkan, vilket ofta torde vara fallet vid låg promillehalt.

JUSEK ställer sig vidare avvisande till den i promemorian föreslagna benämningen "grovt rattfylleri" och konstruktionen härav. Förslaget innebär att ett ur lagstiftarens synvinkel särskilt allvarligt trafiknykterhetsbrott normalt kommer att föranleda ett fängelsestraff, som ligger nära nog i botten på straffskalan. Rattfylleri anses i sig vara ett allvarligt brott och blir inte mer allvarligt genom att det kallas grovt rattfylleri. Benämningen "grovt" bör enligt JUSEKs uppfattning förbehållas gärningar, som har ett betydligt högre straffminimum än fängelse i fjorton dagar.

**Rattfylleri (normalbrottet)***Hovrätten över Skåne och Blekinge*

När det gäller normalbrottet (rattfylleri) ställer sig hovrätten bakom utredningens förslag att stadgandet i första hand bör straffbelägga s. k. promillekörning med en subsidiär bestämmelse om s. k. kliniskt rattfylleri. Hovrätten förordar att den nedre promillegränsen bestäms till 0,5 promille. Skäl talar också, för att man slopar den övre gräns som hittills gällt för rattonykterhet. Normalstraffet bör vara böter. Hovrätten delar dock utredningens uppfattning att fängelse bör kunna ådömas i speciellt allvarliga fall som ändå inte kan bedömas som grova. Självfallet måste domstolarna här visa stor återhållsamhet och särskilt motivera varför avsteg görs från normalstraffet böter.

-----

Hovrätten delar ställningstagandena i promemorian när det gäller olovlig körning, särskilt hög promille, ansvarsfull föraruppgift och allmän bedömning av påverkansgraden.

*Stockholms tingsrätt*

I promemorian föreslås böter som normalpåföljd för rattfylleri oavsett promille. Vidare har beträffande straffmätningen anförts, att antalet dagsböter inte bör understiga 50 när promillehalten legat kring 0,5 och inte 100 när fråga är om promillehalter kring 1,5. Förslaget leder till svårigheter att

nyansera bötesstraffet vid promillehalter överstigande 1,5 då ju maximum är 120 dagsböter. Man bör i detta sammanhang notera att det inte är ovanligt med promillehalter överstigande 2,25, vilket för närvarande leder till fängelse överstigande en månad.

#### *Trelleborgs tingsrätt*

Tingsrätten, som erinrar om önskvärdheten att i vad som egentligen är normalfallet alltjämt tillämpa skyddstillsyn i förening med böter, delar uppfattningen i betänkandet, att när enbart böter utdöms, antalet dagsböter inte bör understiga 50 när alkoholhalten legat kring 0,5 promille och inte 100 när fråga är om en promille kring 1,5.

#### *Kammarrätten i Jönköping*

Kammarrätten vill inte motsätta sig att böter införs som normalstraff för rattfylleri under de närmare förutsättningar som anges i promemorian. När böter nu införs på ett område med så allvarlig brottslighet som det här är fråga om anser kammarrätten att det allvarligt bör övervägas att öka det straffmaximum om 120 dagsböter som finns angivet i 25 kap. 2 § första stycket brottsbalken.

Eftersom rattfylleribrott med promillehalter kring 1,5 promille inte bör föranleda lägre straff än 100 dagsböter (jfr promemorian s. 119) vore det bra med ett utrymme uppåt för allvarliga brott som ändå inte bör föranleda fängelse. Kammarrätten anser att möjlighet bör införas att ådöma upp till 180 dagsböter. Det är viktigt att bötesstraffen blir kännbara om användningen av fängelsestraff minskas.

#### *Riksåklagaren*

Vad gäller den närmare utformningen av den föreslagna bestämmelsen om rattfylleri för normalfallet har jag intet att erinra.

-----

Angående straffmätningen vid det föreslagna normalbrottet anges i promemorian att vid en alkoholkoncentration av cirka 0,5 promille straffet bör uppgå till omkring 50 dagsböter och att i de fall där alkoholkoncentrationen ligger omkring 1,5 promille bötesstraffet bör uppgå till omkring 100 dagsböter. Jag har intet att invända häremot men vill dock tillägga att 50 dagsböter bör vara normalstraffet även vid den lägsta promillegränsen, 0,4. Eftersom bötesmaximum alltjämt är 120 dagsböter i hithörande fall, blir emellertid möjligheterna till en tillfredsställande reaktion på rattfyllerier där alkoholkoncentrationen är högre än 1,5 promille och fråga inte är om grovt rattfylleri knappast tillräckliga. Genomförs förslaget bör enligt min mening därför övervägas om inte bötesmaximum skall höjas. En sådan i detta sammanhang genomförd höjning torde inte skapa några problem för genomförandet av de reformer som enligt de nu arbetande utredningarna angående påföljder för brott kan aktualiseras under de närmaste åren. Jag

vill i detta sammanhang erinra om de ändringar av bötesmaximum som införs från och med den 1 juli i år i BrB 27:2 och 28:2 (SFS 1983:240).

#### *Rikspolisstyrelsen*

Rikspolisstyrelsen har ingen erinran i stort mot den föreslagna lagtekniska konstruktionen av trafiknykterhetsbrotten.

#### *Kriminalvårdsstyrelsen*

Vad avser påföljden för "enkelt" rattfylleri menar styrelsen att det är tveksamt huruvida förslaget med böter för normalfallet men med fängelse kvar i straffskalan i realiteten kommer att medföra den minskning av antalet fängelsedomar för trafiknykterhetsbrott som man sålunda bör eftersträva. Tveksamheten grundar sig främst på att det enligt förslaget kommer att finnas flera möjligheter till avsteg från normalstraffet i fall som bedöms som speciellt allvarliga men som ändå inte kan bedömas som grova. Detta innebär att det är svårt att förutsäga i vilken omfattning fängelse trots allt kan komma att användas vid "enkelt" rattfylleri. Styrelsen noterar härvid också att något statistiskt underlag inte har redovisats i promemorian för att utifrån de föreslagna förändringarna visa att användandet av fängelsestraff vid trafiknykterhetsbrott verkligen kommer att minska.

Om den grupp, som enligt förslaget i promemorian även i fortsättningen får fängelse för rattfylleri som inte är grovt kommer att vara liten, saknas enligt styrelsens mening anledning att låta fängelse ingå i straffskalan för detta brott. Blir däremot den gruppen stor kommer förslaget inte att medföra någon avgörande minskning av antalet fängelsedomar för trafiknykterhetsbrott och således inte heller innebära någon större förändring av påföljdsvalet för dessa brott. Styrelsen föreslår därför att en klar skiljelinje skapas mellan rattfylleri och grovt rattfylleri genom att fängelse utmönstras ur straffskalan vid rattfylleri. Styrelsens förslag torde också innebära att utrymmet för olikartat påföljdsval vid "enkelt" rattfylleri minskar.

Styrelsen har gjort vissa beräkningar angående hur en förändring i lagstiftningen enligt styrelsens förslag skulle påverka antalet fängelsedomar för trafiknykterhetsbrott. Styrelsens beräkningar baseras på uppgifter om intagna i mars 1983. I genomsnitt beräknas 400–450 personer med rattfylleri som huvudbrott vara intagna i anstalt. Av de intagna i mars hade drygt 20% en tidigare rattfylleridom inom föreliggande treårsperiod. Nästan 80% av rattfylleripopulationen har således i promemorians mening inte återfallit i rattfylleri. Enligt styrelsens beräkningar torde emellertid 10–20% förutom för rattfylleri också ha dömts för oaktsamhet enligt 1 § trafikbrottslagen. Användande av fängelsestraff enbart vid grovt rattfylleri skulle mot bakgrund av ovanstående uppgifter reducera dagens rattfylleripopulation i kriminalvårdsanstalterna med omkring 60%.

*Trafiksäkerhetsverket*

Som påpekas i utredningen har promilleregeln framför den allmänna påverkansbestämmelsen den i praktiken helt dominerande betydelsen. Det kan därför synas naturligt att straffbestämmelsen får inledas med promilleregeln. Häremot kan invändas att straffbestämmelsen bör formuleras med utgångspunkt från målsättningen att bruk av berusningsmedel över huvud taget inte skall förekomma i trafiken. Detta önskemål synes försvagat om den allmänna påverkansbestämmelsen görs subsidiär i förhållande till promilleregeln. Men anledning härav föreslås att den nuvarande ordningen bibehålles.

*Läkarsällskapet*

Läkarsällskapet framhåller att koncentration av alkohol bör anges i SI-enheter.

*Föreningen Sveriges statsåklagare*

Från processuell synpunkt är innehållet i den föreslagna 4 § inte tillfredsställande. Rattfylleribrottet blir inte längre häktningsgrundande. Det finns uppenbarligen behov av att i vissa situationer exempelvis för att bryta en kedja av rattfylleribrott – kunna inskrida med sådana tvångsmedel som gripande, anhållande och häktning. Det skulle te sig märkligt om sådant ingripande inte kunde ske vid rattfylleri, som upprepas flerfaldigt under en kort tid. Det rör sig ändock om gärningar som innebär fara för andra människor. Den här påtalade bristen är allvarlig. Om föreningens synpunkter nedan under § 4 a vinner gehör kan den emellertid undanröjas.

*Föreningen Sveriges åklagare*

Föreningen avstyrker, att den övre promillegränsen slopas och att böter skall utgöra normalpåföljd även för sådana fall av rattfylleri som idag normalt leder till fängelse (över 1,5 promille eller så påverkad som förutsätts i 4 § 1 mom. 2 st. TBL). Ett genomförande av förslaget, som alltså skulle innebära att gällande presumtionsregel för fall då alkoholhalten uppgått till 1,5 promille eller mer slopas, skulle, enligt specialmotiveringen, få den konsekvensen att åtal väcks för rattfylleri enligt första stycket i aktuellt lagrum om det både fanns utredning om att promillehalten uppgått till minst 0,4 och exempelvis vittnesbevisning om att föraren varit så påverkad av alkohol som förutsatts i andra stycket. Enligt föreningens uppfattning skulle tillgänglig bevisning om att föraren varit påverkad få en mycket begränsad betydelse om förslaget genomfördes.

Enligt förslaget skall fängelse kunna utdömas för speciellt allvarliga fall av rattfylleri som ej kan bedömas som grova. Som exempel härpå har anförts att gärningen förövats i kombination med olovlig körning eller att föraren haft speciellt ansvarsfull föraruppgift under den förutsättningen att promillehalten överstigit 1,5 promille. Vidare skulle återfall – även om

promillehalten varit något under 1,5 och fall där föraren varit så omtöcknad att det skulle te sig stötande att låta påföljden stanna vid böter kunna leda till fängelse. Föreningen delar uppfattningen att de nämnda fallen bör leda till fängelse. Föreningen har inte heller något att anföra mot rekommendationerna gällande bötesnivån. Föreningen tillstyrker att gällande straffminima utgår. En negativ konsekvens av förslaget när det gäller påföljd för rattfylleri – böter eller fängelse i högst 6 månader – är att möjligheten till anhållande av utredningsskäl försvinner.

### Grovt rattfylleri

#### *Hovrätten över Skåne och Blekinge*

Tanken att ett återfall skall höja brottets straffvärde och föra upp brottet i en svårare grad kan inte godtas. Regelmässigt är det enbart omständigheterna vid brottet som kan kvalificera detta till grovt brott (jfr nedan). Återfallet hänförs däremot till gärningsmannens situation.

Det är vidare svårt att acceptera att återfall i rattnykterhetsbrott skall bli bestämmande för om ett rattfylleribrott skall rubriceras som grovt när man numera vid annan brottslighet avskaffat återfallet som grund för straffhöjning.

Hovrätten anser att den av utredningen valda konstruktionen bör ytterligare övervägas. Frågan om återfallets betydelse för påföljdsval och straffmätning utreds för närvarande av fängelsestraffkommittén. Det förefaller rimligt att en reglering av återfallet vid rattfylleri anpassas till vad som avses gälla återfallsreglering i allmänhet.

Utredningen har föreslagit att också den omständigheten att fordonsföraren gjort sig skyldig till vårdslöshet i trafik bör, i förening med det förhållandet att alkoholhalten uppgått till 1,5 promille, föranleda att rattfylleribrottet bedöms som grovt. Här föreslås alltså kvalifikationsgrunden bestå av ett annat brott (vårdslöshet i trafik). Enligt hovrätten är detta en dålig lösning. I stället bör man vid straffmätningen vara hänvisad till de regler som i allmänhet gäller vid brottskonkurrens. Hovrätten avstyrker förslaget i denna del.

Hovrätten förordar att bestämda kvalifikationsgrunder anges i lagrummet och att dessa hänförs till gärningen, t. ex. körningens farlighet, att bilen framförts inom bostadsområde med lekande barn, att det rört sig om ett kollektivt trafikmedel med passagerare, skolskjuts osv. Mycket hög promille bör också kunna beaktas. Däremot anser hovrätten inte som förut nämnts att ett återfall i trafiknykterhetsbrott ovillkorligen skall kvalificera brottet som grovt. Det bör enligt vad som sägs i paragrafens andra stycke alltid krävas att brottet med beaktande av samtliga omständigheter är att anse som särskilt allvarligt.

*Sollentuna tingsrätt*

Förslaget uppges vidare innebära att presumtionsregeln slopas och att s. k. kliniskt rattfylleri som grund för ansvar blir subsidiärt till ansvar på grund av konstaterbar alkoholhalt i blodet, exempelvis i fall där blodprov saknas. Liksom för närvarande skall straffbar påverkan kunna föreligga oberoende av alkoholkoncentrationen i promille och omfatta även påverkan av annat medel än alkohol. Samma straffskala föreslås gälla i normalfallet både vid promillebedömning och vid klinisk bedömning. Man tycks emellertid ändå vilja anse klinisk påverkan som allvarligare eftersom sådan påverkan enligt förslaget alltid skall kunna ligga till grund för en bedömning av rattfylleribrott som grovt. Genom den koppling mellan promille över 1,5 och de kliniska fallen som sålunda görs i första stycket av den föreslagna 4 a § synes grunderna för gällande presumtionsregel (att man vid en promille av minst 1,5 skall anses vara så påverkad att man kan antas vara olämplig som förare) leva kvar i förslaget trots vad promemorian innehåller om motsatsen. Vad gäller klinisk påverkan av annat medel än alkohol föreslås även sådan påverkan alltid kunna medföra att ett rattfylleri (vilken beteckning på goda grunder behållits även för dessa fall) bedöms som grovt. Någon allvarlig erinran kan kanske inte riktas häremot, eftersom påverkan i förslaget liksom för närvarande måste vara på visst sätt kvalificerad för att alls vara straffbar, men möjligen skulle man, så som förslaget i övrigt är konstruerat, kunna tänka sig någon ytterligare kvalifikation i de fall som skall kunna bedömas som grova, på samma sätt som vid promillebedömning endast 1,5 promille eller däröver skall kunna ha denna verkan. Det förefaller annars kunna bli så att en återfallsbrottsling eller den som utom rattfylleriet gör sig skyldig till vårdslöshet i trafik riskerar att bli hårdare dömd om han företer vanlig klinisk påverkan men inget blodprov kunnat tas än om han varit lika påverkad men vid blodprovstagning visat sig ha mindre än 1,5 promille i blodet.

Grovt rattfylleri skall alltså enligt förslaget kunna föreligga, då en förare haft en alkoholkoncentration i blodet om 1,5 promille eller mera eller varit så påverkad som krävs för ansvar även i normalfallet. Bortsett från att böter helt utgått ur straffskalan för sådana fall överensstämmer förslaget så långt i huvudsak med nuvarande bestämmelse om rattfylleri. Emellertid måste ytterligare en av två särskilda förutsättningar föreligga för att ansvar för grovt brott skall kunna komma i fråga, nämligen att föraren tidigare dömts för trafiknykterhetsbrott eller att han vid förande av fordonet gjort sig skyldig till vårdslöshet i trafik. Men inte nog med detta. Brottet måste dessutom "med beaktande av samtliga omständigheter" vara att anse som "särskilt allvarligt".

Redan de först nämnda alternativa kvalifikationsgrunderna innebär en avsevärd begränsning av tillämpningsområdet för den strängare straffskalan. Till skillnad från vad som numera i allmänhet gäller har man i förslaget stannat för att specificera de alternativa försvårande omständigheter som

måste föreligga vid sidan av de alternativa grundförutsättningarna för grovt brott. Som skäl härför har man anfört vikten av en enhetlig rättstillämpning. Mot denna lagstiftningsmetod finns från tingsrättens synpunkt ingenting att erinra i och för sig. I promemorian (s. 106 ff) diskuteras därefter utförligt vilka försvårande omständigheter som borde kunna göra rattfylleribrott till grovt. Utom återfall och samtidigt begången vårdslöshet i trafik nämns som tänkbara omständigheter olovlig körning, särskilt hög promille och särskilt ansvarsfull föraruppgift. Andra omständigheter än de två förstnämnda har man ansett böra kunna beaktas vid straffmätningen inom skalan för normalfallet men inte kunna konstituera grovt brott. Urvalet av försvårande omständigheter i detta hänseende har enligt tingsrättens mening blivit alltför snävt med hänsyn till att uppräknigen gjorts exklusiv. Vad som sägs om att övriga nämnda omständigheter skulle vara mindre kvalificerande än återfall och vårdslöshet i trafik är inte övertygande. Även de förra är bra exempel på lämpliga kvalifikationsgrunder för grovt brott och bör därför tas med i uppräknigen i texten till 4 a § i förslaget. Då det emellertid finns även flera andra faktorer som kan förtjäna att beaktas vid en prövning av detta slag, bör uppräknigen dessutom avslutas med "därmed jämförbar omständighet" eller liknande uttryck. Även om tingsrätten som nämnts ansluter sig till förslaget i vad det här gäller en specificerande lagstiftningsmetod är ett sådant tillägg nödvändigt för en alltför stark begränsning av tillämpningsområdet för att den högre straffskalan skall undvikas. Tillägget kan skrivas in i lagtexten utan att någon nämnvärd risk för bristande enhetlighet i rättstillämpningen uppkommer.

Vad nu sagts framstår som än mera betydelsefullt då man går vidare i lagtextförslaget och kommer till sista stycket av 4 a §. Den mycket kraftiga begränsning som här föreslås tar i själva verket udden av hela lagförslaget i vad det gäller möjligheterna att tillämpa den strängare straffskalan. I promemorian (s. 121) framhålls vikten av att domstolarna får möjlighet att underlåta att kvalificera ett trafiknykterhetsbrott som grovt även när någon av de i texten medtagna försvårande omständigheterna föreligger. Som exempel nämns återfall i trafiknykterhet vid förande av moped och återfall mer än tre år efter tidigare dom. Även om det i och för sig är riktigt att en kvalificerande bedömning i särskilda fall bör få underlåtas måste lagtexten enligt tingsrättens mening utformas så att det klart framgår att det då skall vara fråga om undantagsfall. Den i promemorian föreslagna skrivningen leder i stället till en helt annan slutsats, nämligen att rattfylleribrott endast undantagsvis skall bedömas som grova och fängelse endast undantagsvis få användas som påföljd. Som redan flera gånger har framhållits synes man härigenom ha velat åsidosätta allmänpreventionens krav vid trafiknykterhetsbrott i en omfattning som inte kan accepteras.

*Stockholms tingsrätt*

För grovt rattfylleri skall enligt promemorian kunna dömas

a) för rattfylleri som utgör återfall. Tingsrätten vill här peka på risken för oenhetlig bedömning. Den som inte hinner lagföras för sitt första rattfylleri när han begår det andra, t. ex. därför att polis och domstolar har stor balans, slipper undan med böter men den som döms i en del av landet där stora balanser inte förekommer riskerar fängelsestraff.

b) för rattfylleri i kombination med vårdslöshet i trafik. Tingsrätten finner antagligt att den kan medföra vissa fördyringar att behöva inkalla vittnen i rattfyllerimål. Detta ökar kostnaderna och medför längre väntetider (i Stockholm kan det t. ex. ta extra tid att finna lämplig förhandlingsdag för polisvittnen). Till detta kommer att handläggningstiden vid domstol kommer att öka. Det är också en slump om vittnen iakttagit körningen varför olika bedömningar av likartade körningar kommer att bli vanliga. Det finns däremot fog för antagandet att redan den som har druckit så avsevärda mängder alkohol att promillehalten överstiger 1,5 kör vårdslöst.

c) undantaget i 4 a § sista stycket att för grovt rattfylleri inte skall dömas om inte brottet med beaktande av samtliga omständigheter är att anse som "särskilt allvarligt" kommer säkerligen att ge upphov till tolkningsproblem och innebära risk för oenhetlig bedömning. Precisering torde vara nödvändig.

d) medhjälp till rattfylleri medför i nuvarande praxis regelmässigt fängelsepåföljd. Om förslaget i promemorian genomföres torde fängelse för medhjälp till rattfylleri inte längre bli aktuellt. Det torde förvisso vara svårt att styrka att medhjälparens uppsåt omfattade återfall eller vårdslöshet i trafik. Det framgår inte av promemorian om denna strafflindring är avsedd.

*Trelleborgs tingsrätt*

Tingsrätten delar den kritik som i betänkandet från rättviseskäl och eljest framföres mot en fix gräns vid 1,5 promille med så avgörande betydelse för påföljden som nu. Redan graden av påverkan vid en viss blodalkoholhalt beror i sådan mån av tillvänjning m. m. att 1,5-gränsen, även om den ytligt framstår som rättvis och lika, är sakligt olämplig. Olikheten inför lagen i rattfylleridomar ligger till stor del i den nuvarande konstruktionen av ett bötes- och ett fängelsestraff med en avgörande gräns vid 1,5 promille, därvid utrymme inte finns att ta hänsyn till andra viktiga trafiksäkerhetsfaktorer. Förslaget i betänkandet undanröjer i väsentlig grad detta missförhållande.

-----  
Vad ovan sagts föranleder slutsatsen att 1,5-gränsen ej heller är saktligt väl underbyggd som en grund för bedömning av när grovt rattfylleri föreligger. Någon 1,5-gräns bör därför enligt tingsrättens mening inte omnämnas i 4 a §. Det underlättar också övergång till luftprovsanalyser.  
-----

Lagtexten i 4 a § 1 st 2 p bör lyda "framfört fordonet med sådan straffbar oaktsamhet som avses i 1 § 1 st", för att ej inkludera ringa oaktsamhet, som ej är straffbar, eller grov vårdslöshet, som ej bör konsumeras av rattfylleriet.

#### *Kammarrätten i Jönköping*

För att brottet skall rubriceras som grovt rattfylleri fordras enligt förslaget att vissa särskilt angivna omständigheter skall föreligga. Någon samlad bedömning av *samtliga* omständigheter skall inte – såsom vanligen sker vid brottsbalksbrott – göras. Kammarrätten har visserligen sympati för att man klart och tydligt anger vad som krävs för att ett visst brott skall föreligga. Fråga är emellertid om man med den föreslagna tekniken når alla de situationer då rattfylleriet för det allmänna rättsmedvetandet framstår som grovt. Det gäller t.ex. det fall att en mycket hög promillehalt – kanske långt över 2 – föreligger och körningen har ägt rum på en starkt trafikerad gata. Kammarrätten vill ifrågasätta om inte den tekniken är bättre att man i lagtexten exemplifierar de omständigheter som vanligen gör brottet grovt men överlåter åt domstolen att fritt göra en bedömning på grundval av samtliga omständigheter. Som motiv för att använda den i promemorian förordade lösningen anføres att förmögenhetsbrottsutredningen väntas föreslå en sådan teknik och att större enhetlighet kan uppnås med en sådan. Det är knappast något sakskäl att en kommande utredning tänker sig en viss lösning. Det är vidare högst tveksamt om större enhetlighet uppnås i fråga om utmätandet av straffet med den föreslagna tekniken. Det är ju detta – och icke enhetligheten i brottsrubriceringen – som är det viktiga.

En omständighet som gör att rattfylleribrottet skall anses som grovt utgör enligt förslaget att föraren tidigare dömts för rattonykterhetsbrott. Det räcker alltså inte att han tidigare gjort sig skyldig till sådant brott men ännu inte hunnit lagföras och dömas. Förslaget kan enligt kammarrättens mening få stötande konsekvenser. Om en person gjort sig skyldig till rattfylleri och ånyo begår sådant brott innan han hunnit dömas för det första brottet kan det ibland vara motiverat att anse brottet som grovt, särskilt om en icke lagakraftvunnen dom rörande det första brottet föreligger.

#### *Riksåklagaren*

Jag ställer mig tveksam till den föreslagna utformningen av det grova rattfylleribrottet. Kvalificeringen av brottet är här utformad med givna förutsättningar och inte, som annars i svensk strafflagstiftning är förhärskande, genom mer generella formuleringar till vilka ofta exemplifieringar är anknutna. Promemorian diskuterar för- och nackdelar med den föreslagna låsta kvalificeringen. Den fördel promemorian främst framhåller, enhetlig lagtillämpning, är förvisso angelägen att uppnå. Risken med att begrän-

sa sig till vissa närmare angivna kvalificeringsgrunder är emellertid uppenbar. Genom att på detta sätt göra undantag från den syntetiska lagstil som vunnit burskap i svensk straffrätt finns risk för en alltför stel rättstillämpning där klart grova fall kan komma att falla utanför bestämmelsen samtidigt som "normalfall" av rattfylleri lätt kan komma att föras in under densamma. Jag vill därför ifrågasätta om inte kvalificeringen i överensstämmelse med modern svensk strafflagstradition borde utformas på ett mer generellt sätt med angivande av exempel till ledning för rättstillämpningen. Det bör emellertid av såväl lagtext som förarbeten klart framgå, att med grovt rattfylleri endast skall avses de särskilt allvarliga fallen.

Vad gäller den närmare utformningen av den föreslagna 4 a § kan först konstateras, att punkt 1 innefattar en principiell nyhet. Kvalificeringen har baserats på återfall i rattfylleribrott. Såvitt jag kan finna är det en nyhet i svensk rätt att återfall får betydelse för brottsrubriceringen. Närmast skulle förslaget i denna del vara att jämföra med bestämmelsen om olovlig körning. Denna bestämmelse är emellertid enligt sin utformning snarare ett exempel på huvudregeln att återfall i brott kan avspegla sig i straffmätningen.

Att i praktiken återfall har och alltjämt bör ha viss betydelse för straffmätningen vid rattfylleri är klart. Jag delar i det sammanhanget de i promemorian framförda synpunkterna angående betydelsen av återfall vid trafiknykterhetsbrott där alkoholkoncentrationen ligger närmast under 1,5. Men jag är inte övertygad om att den föreslagna återfallsregeln i 4 a § bör godtas. Skäl finns att den kan leda till en alltför stel rättstillämpning. I detta sammanhang vill jag vidare påpeka att det inte framgår av förslaget om återfallsregeln förutsätter att den tidigare domen har vunnit laga kraft. Jag förutsätter att det med förslaget avses att i analogi med vad som gäller enligt BrB 26: 3 kvalificeringen endast hänför sig till lagkraftvunna domar.

Enligt punkt 2 i det föreslagna första stycket av 4 a § anförs som ytterligare en självständig kvalifikationsgrund att vederbörande framfört fordonet med sådan oaktsamhet som avses i 1 § trafikbrottslagen. Här skall först anmärkas, att den föreslagna bestämmelsen lagtekniskt fått en olycklig utformning. Det lagrum som hänvisas till omfattar såväl ringa, "normal" som grov oaktsamhet. Eftersom det självfallet inte är meningen att ringa oaktsamhet skall omfattas av bestämmelsen, krävs en omformulering. I sak vill jag i denna del anföra följande.

Vad gäller straffbestämmelsen om vårdslöshet i trafik är den så utformad att det objektiva gärningsinnehållet praktiskt taget helt avgränsas av culpa-begreppet. Vidare krävs inte mer än att en abstrakt fara förelegat för trafikolycka. Det behöver således inte visas att fara för viss trafikolycka förelegat i det konkreta fallet. Det torde därför i själva verket förhålla sig så att konkurrens ofta föreligger mellan rattfylleri och vårdslöshet i trafik. Det är dock i förhållandevis få fall där åtal väcks för såväl rattfylleri som vårdslöshet i trafik. Att bevisa vårdslöshet i trafik kan nämligen många

gångar vara vanskligt. Ofta är det rena tillfälligheter som i det särskilda fallet ger underlag för att konstatera straffbar oaktsamhet, framför allt gäller detta när endast abstrakt fara förelegat. Med hänsyn till att straffet för vårdslöshet i trafik i regel ligger under 40–50 dagsböter inses lätt att inte minst på grund av resursanvändningssynpunkter den inte sällan svårbevisade oaktsamhetsfrågan ej kommer upp i domstolarna. Och även om vårdslöshet i trafik skulle kunna styrkas, får detta ringa praktisk betydelse, eftersom påföljden för rattfylleriet regelmässigt torde konsumera påföljden för oaktsamhetsbrottet. Men med den föreslagna regleringen blir förhållandet ett annat. Här kan det bli nödvändigt att lägga ned betydande resurser för att närmare utreda om den som gjort sig skyldig till rattfylleri också är förvunnen till ansvar för vårdslöshet i trafik. Som jag tidigare anförde kan detta vara en nog så bekymmersam fråga att utreda. Den föreslagna bestämmelsen föranleder därför i denna delen tveksamheter även från resursanvändningssynpunkt. Jag vill också framhålla att, eftersom förslaget bygger på att specifikationen av de försvårande omständigheterna är exklusiv, det förhållandet att den som kört rattfull också konstateras ha gjort sig skyldig till vårdslöshet i trafik kan få en omotiverat stor betydelse. Som ovan framhållits är det ju ofta rena tillfälligheter som gör att straffbar trafikovarsamhet i samband med rattfylleri manifesteras; flertalet trafiknykterhetsbrott torde uppdagas i samband med rutinkontroller.

#### *Rikspolisstyrelsen*

Det kan hos allmänheten uppfattas som stötande om vid återfall döms för normalbrottet rattfylleri då blodalkoholkoncentrationen uppgick till 1,5 promille eller däröver. 4 a § sista stycket bör därför ändras enligt följande förslag: "För grovt rattfylleri skall dock inte dömas då omständigheterna är mildrande." I likhet med förslaget i promemorian blir 1,5-promillegränsen inte ensam avgörande om ett återfall i trafiknykterhetsbrott skall hänföras till den grövre gärningen eller inte. Emellertid torde en sådan konstruktion medföra att trafiknykterhetsbrottets straffvärde höjs hos allmänheten.

Även om avsikten är att vårdslöshet i trafik konsumeras av den nya straffbestämmelsen om grovt rattfylleri kan förslaget antas medföra att åklagaren måste skaffa fram bevisning genom vittnesmål från bl. a. polismän för att styrka att brottet är att anse som särskilt allvarligt. Eftersom styrelsen inte har tillgång till beräkningar över hur många fall av rattfylleri som kan antas bli bedömda som grova vill styrelsen endast påpeka att det från polisens sida är angeläget att vittnesmål från polismän inte ökas.

#### *Brottsförebyggande rådet*

Vad gäller resonemangen kring vilka omständigheter som bör kvalificera rattfylleribrottet till grovt ansluter sig BRÅ till förslaget. Dock hyser BRÅ en viss tveksamhet inför att överge den allmänt begagnade termen rattonykterhet för det lindrigare brottet.

*Kriminalvårdsstyrelsen*

Även för den grupp som kommer att dömas för grovt rattfylleri finns enligt styrelsens mening anledning att ifrågasätta om inte i större utsträckning icke frihetsberövande påföljd skulle kunna användas än vad fallet är i dag. En mer differentierad påföljdsbestämning bör nämligen kunna tillämpas i dessa fall när framför allt skyddstillsynen men även den villkorliga domen får ett annat innehåll efter den 1 juli 1983. Sålunda uttalas i propositionen 1982/83: 35 bl. a. att skyddstillsynen skall intensifieras och att innehållet i den på skilda sätt skall stramas upp med avsikt att tillämpningsområdet för skyddstillsynen kan vidgas ytterligare något på fängelsestraffets bekostnad. Eftersom en övervägande del av lagöverträdarna på trafiknykterhetsområdet har alkoholproblem borde i stället för fängelse överlämnande till vård enligt lagen om vård av missbrukare (LVM) i vissa fall kunna komma till användning vid grovt rattfylleri. Om den sistnämnda påföljden mer systematiskt skall komma till användning torde det emellertid vara nödvändigt med en översyn av sociallagstiftningen där bl. a. den vård som avses i LVM ges ett sådant innehåll att den kan uppfattas som ett realistiskt alternativ till kriminalvårdspåföljd.

*Trafiksäkerhetsverket*

Den verkliga omfattningen av alkoholpåverkade förare i trafiken kan svårligen beräknas. Det torde dock stå klart att det s. k. mörkertalet är mycket högt. Vidare kan på goda grunder antas att de brott som upptäcks representerar ett slumpmässigt urval av den totala brottsligheten i fråga. I förslaget uppställs återfall i trafiknykterhetsbrott som ett rekvisit för grovt rattfylleri. I och för sig kan det understundom finnas fog för att inordna ett återfall under försvårande omständigheter. Att uppta just denna omständighet som ett rekvisit på grovt brott är dock att lägga alltför stor vikt vid de tillfälligheternas spel som i betydande utsträckning kan antas vara avgörande för om en viss person under en viss tidsperiod blir rapporterad och dömd mer än en gång eller inte.

Att trafikövervakning och därmed straffrättsliga påföljder och körkortsåtgärder i så hög grad har karaktär av stickprov eller följder av olycksrapportering torde allmänt anses rimligt eller av resursskäl i vart fall ofrånkomligt.

Den slumpmässighet detta innebär, både i stort och från den enskilde trafikantens synpunkt, har inte hindrat att trafikövervakning och olycksrapportering bidrar till bättre regelefterlevnad och därmed förbättrad trafiksäkerhet och att risken för körkortsåterkallelse har en icke obetydlig preventiv effekt i strävandena att förebygga rattfylleri och andra allvarligare brott mot trafiksäkerhetsmotiverade regler.

Att som utredningen föreslår låta upprepad slump få en avgörande betydelse mellan slopat och bibehållet eller skärpt frihetsberövande torde, inte bara som princip utan också i praktiskt tillämpning, svårligen kunna få önskvärd förankring i det allmänna rättsmedvetandet. Den inte minst av begränsade övervakningsresurser orsakade relativt höga graden av slumpmässighet på detta område talar alltså för att beivra enskilda händelser och att hänsyn till tidigare uppdagade och beivrade regelbrott inte sätts i system på det sätt och med de straffrättsliga konsekvenser ett genomförande av promemoriaföreläggandet skulle innebära.

Beträffande vårdslöshet i trafik bör i första hand påpekas att såväl abstrakt som konkret fara för trafikolycka ryms inom straffbar gärning. Det synes därför mycket väl kunna göras gällande att förande av motordrivet fordon i starkt påverkat tillstånd i sig utgör sådan fara att straffbar oaktsamhet föreligger. Vidare kan även i vårdslöshetsfallen slumpen antas få ett alltför stort inflytande på gränsdragningen mellan rattfylleribrotten.

Den lagtekniska konstruktionen synes även av andra skäl ha blivit onödigt svårtillgänglig i försöken att exklusivt ange grunderna för det grova brottet.

— — —

Det kan — — — inte möta några betänkligheter mot att låta fängelse ingå i straffskalan enbart vid grovt brott samt uforma denna bestämmelse så att samtliga omständigheter — måhända exemplifierade i lagtexten — beaktas vid avgörandet om brottet skall anses som grovt. Trafiksäkerhetsverket delar således inte utredningens uppfattning att en sådan lösning skulle vara mindre lämplig. Här förordad konstruktion av rattfylleribrottet torde, i förhållande till utredningens förslag, bättre bidra till den ökade enhetligheten i rättstillämpningen som eftersträvas.

#### *Juridiska fakultetsnämnden vid Lunds universitet*

Beträffande det grövre brottet — grovt rattfylleri med promemorian terminologi — vill fakultetsnämnden framhålla, att ett direkt och klart samband mellan hög promillehalt (1 promille och mera) och påverkansgrad inte finns enligt forskningens nuvarande ståndpunkt, eftersom tillväxningsfaktorn anses ha mycket stor betydelse i dessa fall. Promilletalet torde därför i dessa fall vara av mindre betydelse för bedömning av trafikfaran än vad man hittills ansett. Någon 1,5-gräns bör därför enligt fakultetsnämnden inte omnämnas i 4 a §.

4 a § p. 2 bör enligt fakultetsnämnden lyda "framförs fordonet med

sådan straffbar oaktsamhet som avses i 1 § 1 st'' för att inte ringa oaktsamhet (ej straffbar) eller grov oaktsamhet (straffbar med fängelse enligt 1 § 2 st) också skall inkluderas i denna punkt.

Sista stycket av 4 a § bör enligt fakultetsnämnden dessutom lyda ``... såvida inte brottet med beaktande av omständigheterna är att anse som särskilt trafikfarligt``.

En alternativ utformning av lagtexten för det grövre brottet – en utformning som fakultetsnämnden föredrar – är följande: ``Om trafiknykterheten (rattonykterheten) med hänsyn till omständigheterna innebär särskild trafikfara, döms för rattfylleri till fängelse i högst ett år. Vid bedömandet av brottets svårhetsgrad skall särskilt beaktas om det utgör återfall eller är förenat med straffbar vårdslöshet i trafik enligt 1 § 1 st.

#### *Länsstyrelsen i Uppsala län*

Återfall föreslås utgöra ett av rekvisiten för grovt rattfylleri, vilket normalt bör medföra fängelsestraff. En mycket stor del av de personer som återfaller i trafiknykterhetsbrott har allvarliga alkoholproblem. De torde därför inte vara åtkomliga för de allmänpreventiva effekterna av ett stadgande om fängelsestraff. I stället blir vård- och behandlingsaspekter dominerande. Det kan därför ifrågasättas om det är ändamålsenligt att låta återfall utgöra en av förutsättningarna för en frihetsberövande påföljd. Det förefaller vidare inkonsekvent att fordonsförare utan alkoholproblem, vilka i större utsträckning torde beakta det avskräckande i ett frihetsberövande, enligt förslaget normalt inte riskerar fängelsestraff.

En alkoholpåverkad förare är ofta före och under färden övertygad om att han kan framföra sitt fordon på ett trafiksäkert sätt. När den påverkade föraren avgör om han ska föra fordonet eller inte, torde han därför i de allra flesta fallen inte låta sig avskräckas av att rattfylleriet kan komma att betraktas som grovt om han kör oaktsamt. Den allmänpreventiva effekten av det föreslagna stadgandet i 4 a § första stycket 2 trafikbrottslagen torde därför vara ringa.

— — —

Utgångspunkten för den treårsperiod, inom vilken återfall i trafiknykterhetsbrott ska konstituera grovt rattfylleri, har i den allmänna motiveringen angivits till dagen för brottet medan i specialmotiveringen angivits dagen för domen. I åtskilliga fall förflyter lång tid mellan trafiknykterhetsbrottet och domen, varför det är viktigt att nämnda utgångspunkt klart anges.

#### *Länsstyrelsen i Östergötlands län*

I departementspromemorian föreslås att bl. a. tidigare dom för trafiknykterhetsbrott skall kunna konstituera grovt brott. Enligt länsstyrelsens mening är det inte rimligt att kräva att dom föreligger beträffande det tidigare brottet. Det bör räcka att två eller flera rattfyllerier föreligger till bedömning i samma mål. Med den föreslagna ordningen är det en uppenbar

risk för att åklagares och/eller domstols arbetsbelastning och möjligheter att snabbt handlägga ett mål kan bli avgörande för om ett rattfylleribrott skall bedömas som grovt och därmed om påföljden skall bestämmas till fängelse eller böter. I promemorian sägs att det skall stå klart att gärningsmannen inte har låtit sig rätta av en tidigare påföljd för att han vid återfall skall kunna dömas för grovt brott (sid. 120). Resonemanget synes åter spegla en väl optimistisk tro på just domens individualpreventiva verkan. Redan ett avslöjat rattfylleribrott och samhällets reaktion på detta med förundersökning och eventuellt interimistisk återkallelse av körkortet bör tillmätas sådan betydelse att ett återfall bör kunna bedömas som grovt brott också innan dom föreligger för det tidigare brottet.

#### *Länsstyrelsen i Kristianstads län*

Länsstyrelsen har inte något att erinra emot att det införs en ny brotts- typ, benämnd grovt rattfylleri med fängelse som påföljd. Eftersom 1,5 promille sedan länge varit gränsvärde i den nuvarande lagstiftningen mellan lindrigare och svårare brott får det anses lämpligt att detta värde, jämsides med ett allmänt påverkansrekvisit, används också i den nya lagen. I och för sig reses inte några invändningar mot att återfall och vårdslöshet i trafik är sådana försvårande omständigheter, som kan utgöra förutsättning för att grovt brott skall vara för handen. Möjligen kunde det finnas fog för att låta återfall vara grund för grovt rattfylleri även om 1,5 promille inte uppnåtts vid den senare körningen. I promemorian har man dock med skarpa uttalat att – i motsats till vad som nu vanligen är fallet – fängelse skall vara den normala påföljden vid upprepat brott när alkohol- koncentrationen närmast sig 1,5 promille. Länsstyrelsen ifrågasätter dock om inte andra beteenden av lika eller än mera straffvärt slag än de som förslaget upptar borde föras in under brottsrubriceringen. Exempelvis gäller detta grov olovlig körning, särskilt ansvarsfull föraruppgift och hög- gradiga berusningstillstånd. Visserligen kan det invändas, att fängelse skall vara den normala påföljden i dessa fall även om brottet inte rubriceras som grovt. Det är viktigt att beteckningen grovt rattfylleri kommer att användas för fall, som verkligen framstår som utpräglat klandervärda. Det kan synas svårförklarligt – inte minst för allmänheten – att en förare, som haft 1,5 promille och gjort sig skyldig till vårdslöshet i trafik kan dömas för grovt rattfylleri under det att förslagsvis en skolskjutsförare, som haft 3 promille i blodet och trots stark berusning lyckats genomföra körningen utan större anmärkning, döms för rattfylleri. Om ytterligare kriterier infördes under grovt rattfylleri skulle naturligtvis, som framhållits i promemorian, pröv- ningen bli något mera komplicerad. Under all förhållanden skall ju inte grovt brott anses föreligga om inte brottet med beaktande av samtliga omständigheter är att anse som särskilt allvarligt. Häri ligger att även vid återfall och vårdslöshet i trafik en bedömning måste göras från fall till fall. Denna bedömning torde emellertid inte i avgörande grad vara svårare att

göra än motsvarande prövning om rattfylleri i kombination med grov olovlig, särskilt ansvarsfull föraruppgift och utpräglat höggradig berusning skall utgöra grovt brott. Beträffande höögradig påverkan kan dock bevisläget vara något svårare nu när läkarundersökning normalt inte företas vid ren alkoholberusning. Omständigheterna kring gripandet är dock oftast sådana, att det klart framgår om föraren varit höggradigt alkoholpåverkad. Vid fall av misstänkt berusning av annat än alkohol genomförs läkarundersökning, varigenom en tillräckligt tillförlitlig bedömning av påverkansgraden får anses föreligga.

Förslagets innebörd att vårdslöshet i trafik skall anses konsumeras vid grovt rattfylleri är inte invändningsfri. Några övervägande skäl för att införa en sådan regel för ett enstaka trafikbrott synes inte finnas. Påföljdsvalet kan ändå göras utifrån omständigheterna i det enskilda fallet.

#### *Utredningen om alkoholutandningsprov som bevismedel vid trafiknykterhetsbrott*

Utredningen ifrågasätter om det inte vore en bättre lösning att bestämmelsen om grovt rattfylleri konstrueras på det sätt som nämns i promemorian på sidan 121. Då skulle ett trafiknykterhetsbrott som med hänsyn till samtliga omständigheter är särskilt allvarligt bedömas som grovt rattfylleri och bestraffas med fängelse. Vid bedömandet av om brottet är grovt skulle särskilt beaktas om det utgör återfall eller är förenat med vårdslöshet i trafik eller om det eljest inneburit allvarlig trafikfara. En sådan konstruktion utesluter alltså inte att domstolen bedömer brottet som grovt med hänsyn till andra omständigheter än dem som exemplifieras i lagtexten.

Med en sådan brottskonstruktion är det inte heller nödvändigt att behålla 1,5<sup>0</sup>/<sub>100</sub>-gränsen i lagstiftningen. Som framhålls i promemorian finns det också tungt vägande invändningar mot denna gräns. Ett slopande av 1,5<sup>0</sup>/<sub>100</sub>-gränsen skulle visserligen i någon mån motverka den eftersträvade enhetligheten vid påföljdsbestämningen, men genom lämpligt avvägda motiveringar bör det enligt utredningens mening vara möjligt att styra rättsutvecklingen också på detta område. I promemorian har man uppenbarligen inte heller tänkt sig att 1,5<sup>0</sup>/<sub>100</sub>-nivån skall vara avgörande för frågan om fängelse eller böter även om den har väsentlig betydelse för brottsrubriceringen. Som ett exempel på fall där fängelse bör komma i fråga vid normalbrottet rattfylleri nämns i promemorian att den misstänkte har återfallit i trafiknykterhetsbrott och blodalkoholhalten understiger men närmar sig 1,5<sup>0</sup>/<sub>100</sub>. Enligt utredningens mening gör sig samma synpunkter gällande vid påföljdsvalet då en förare – utan att det är fråga om återfall – förutom att ha färdats vårdslöst i trafikbrottslagens mening har en hög blodalkoholhalt som dock ligger under 1,5<sup>0</sup>/<sub>100</sub>-nivån. Utredningen anser dessa brott vara så allvarliga att det är rimligare att de bedöms som grovt brott och bestraffas med fängelse.

*Domareförbundet*

Förbundet vill framhålla att den lagtekniska lösning som presenteras – och som radikalt skiljer sig från vad som är brukligt – inte kan godtas. Det bör inte komma i fråga att domstolen efter att ha konstaterat att samtliga i paragrafen angivna rekvisit för grovt brott föreligger uttalar, att brottet inte är att anse "som särskilt allvarligt". Väljer man konstruktionen med ett normalbrott, som skall förskylla böter, och ett grovt brott, på vilket skall följa fängelse, bör lagstiftaren på sedvanligt sätt ange vilka omständigheter som normalt konstituerar brottets grovhet.

I promemorian anförs att man avstått från en sådan lösning av det skälet att den skulle leda till ojämnhet i rättstillämpningen. Farhågor härför torde emellertid vara överdrivna och borde, om de är befogade, leda till viktiga ändringar i hela strafflagstiftningen. Såsom konstateras i promemorian har emellertid relativt snabbt utbildats en fast praxis rörande vad som skall utgöra mildrande omständigheter vid rattfylleribrott. Det finns ingen anledning att anta att så inte skulle ske när det gäller grovt rattfylleri. Svårigheterna att få till stånd en enhetlighet i rättstillämpningen hänför sig väsentligen till frågor som rör påföljdsvalet, där de faktorer som skall beaktas oftast är många fler än vid bedömningen av om ett brott är grovt eller ej.

*JUSEK*

JUSEK ställer sig avvisande till den i promemorian föreslagna benämningen "grovt rattfylleri" och konstruktionen härav. Förslaget innebär att ett ur lagstiftarens synvinkel särskilt allvarligt trafiknykterhetsbrott normalt kommer att föranleda ett fängelsestraff, som ligger nära nog i botten på straffskalan. Rattfylleri anses i sig vara ett allvarligt brott och blir inte mer allvarligt genom att det kallas grovt rattfylleri. Benämningen "grovt" bör enligt JUSEKs uppfattning förbehållas gärningar, som har ett betydligt högre straffminimum än fängelse i fjorton dagar.

Enligt promemorian skall grovt rattfylleri bli benämning på de gärningar, där föraren haft en alkoholkoncentration i blodet på lägst 1,5 promille och dessutom tidigare dömts för rattfylleri eller i samband med körningen gjort sig skyldig till vårdslöshet i trafik. JUSEK finner, på nedan anförda skäl, den föreslagna konstruktionen olämplig.

Vad först gäller frågan om återfall i brott framstår det som främmande för svensk lagstiftning att i lagtext ange att ett brott, som utgör återfall, av denna anledning skall bedömas som grovt och därför medföra ett strängare straff än eljest. Frågor om återfall har beträffande grövre brott fått sin reglering i 26 kapitlet brottsbalken. Vad angår övriga brott, ger gällande lagstiftning utrymme för att inom den tillämpbara straffskalan döma till strängare straff vid återfall. Så sker till exempel regelmässigt vid olovlig körning och i viss mån även vid trafiknykterhetsbrott. Det finns även anledning att observera, att den föreslagna konstruktionen inte omfattar de

fall, då någon skall dömas för flera rattfylleribrott samtidigt. Detta innebär till exempel, att den som under en längre tid undandragit sig delgivning av stämning i ett rattfyllerimål och under tiden gör sig skyldig till nya sådana brott inte regelmässigt riskerar strängare straff än böter. Promemorieförslaget är vidare otillfredsställande på så sätt, att det ger utrymme för visst godtycke, när det gäller att avgöra om en tidigare rattfylleridom, med hänsyn till den tid som förflutit, skall anses återfallsgrundande eller inte.

Vad sedan gäller de fall där föraren gjort sig skyldig till vårdslöshet i trafik, blir denna gärning visserligen föremål för polisutredning, men leder mer sällan till åtal, eftersom oaktsamheten i allmänhet anses ingå i rattfylleribrottet. Endast i grövre fall brukar vårdslösheten medföra åtal. Den föreslagna ordningen kommer i praktiken innebära att vittnen måste höras och annan bevisning förebringas, för att styrka att rattfylleribrottet skall bedömas som grovt eller inte. Detta kommer att medföra en avsevärt ökad arbetsbelastning för rättsväsendet och detta vid en tidpunkt, då dess resurser är utomordentligt ansträngda.

För grovt rattfylleri skall, enligt promemorian, likväl inte dömas, om inte gärningen med beaktande av samtliga omständigheter är att anse som särskilt allvarlig. Förslaget ger i denna del utrymme för godtycke och kan leda till stora skillnader i rättstillämpningen; skillnader som kan bli avsevärt större än de som enligt promemorian påstås föreligga redan i dag.

Promemorian förslår om rattfylleri och grovt rattfylleri bör, enligt JUSEKs mening, icke i någon del resultera i lagstiftning.

#### *Föreningen Sveriges statsåklagare*

Konstruktionen av brottet med en konstaterad eller presumerad olämplighet som grundförutsättning och som ytterligare förutsättningar antingen återfall i brott eller visad trafikfarlighet kan godtagas. Att endast återfall efter dom på rattfylleri skall göra bestämmelsen tillämplig är dock enligt föreningens mening ej tillrädligt.

Som skäl för ståndpunkten att endast avdömt rattfylleri skall vara återfallsgrundande anges, att den som inte bättrat sig efter det han döms för rattfylleri förtjänar att därefter bedömas efter en strängare bestämmelse. För honom skall normalpåföljden bli fängelse. Resonemanget är rimligt. Att endast den som tidigare dömts för rattfylleri, skall bedömas strängare är svårbegripligt. Den skapar orättvisa. Polisingripandet vid misstanke om rattfylleri med sina speciella moment, alkotest, läkarundersökning och blodprovstagning, borde utgöra varning och föranleda bättring. Därtill kommer att den misstänkte berövas sitt körkort. Detta skall i princip omhändertas. Körkortsomhändertagandet är för flertalet rattfyllerimisstänkta ingripande och uppfattas i allmänhet som mer påtagligt och hårdare än den dom på böter, som senare meddelas. Det finns ingen anledning att tillmäta en mellankommande dom särskild betydelse vid bedömningen av ett återfallsbrott. Det är inte så ovanligt, att en person med alkohol- och

måhända andra problem ertappas med ett flertal rattfyllerier under en kort tid. Han blir vid varje särskilt tillfälle föremål för de åtgärder, som beskrivits ovan. I varje fall efter det första ingripandet har han klart för sig vilka konsekvenser hans handlande får. Skillnaden för honom mellan återfall efter en dom och återfall utan sådan är ingen eller obetydlig. Återfall bör därför – vare sig vederbörande under mellantiden dömts eller ej – kunna grunda ansvar enligt den strängare bestämmelsen. Om inte, blir det närmast fråga om tillfälligheter om dom skall ges enligt 4 a § för enkelt rattfylleri med böter som normalstraff eller enligt 4 a § för grovt rattfylleri med fängelse som normalpåföljd. Det blir ytterst beroende av de rättsvårdande myndigheternas handläggningstider eller till och med av den misstänktes egna, kanske taktiska åtgärder. Det måste nämligen kunna inträffa situationer, då han kan undgå ansvar för grovt brott genom att se till att en dom, som annars skulle kvalificera ett senare brott, inte vinner laga kraft.

I promemorian understryks den självklara vikten av enhetlighet i rätts-tillämpningen 4 a §:s första del, där de fall explicit angivits, då rattfylleribrottet skall bli grovt, främjar enhetlighet. Utformningen av §:s sista stycke torde, däremot motverka strävandet efter enhetlighet. Det kan befaras att undantagsstadgandet där blir huvudregel och domstolen, som vill tillämpa det, behöver inte ens – som det utformats – ange grunden därför. Den kan nöja sig med att ange, att omständigheterna inte är sådana att rattfylleriet skall anses som grovt. Bestämmelsen kan exempelvis ges innehållet att för grovt brott skall inte dömas om omständigheterna i det speciella fallet är mildrande.

#### *Föreningen Sveriges åklagare*

Föreningen ser ingen anledning att införa en gradindelning av rattfylleri. Om så ändå skulle ske, har föreningen följande synpunkter på utformningen av brottet grovt rattfylleri.

Föreningen tillstyrker de föreslagna grundrekvisiten för grovt rattfylleri – att föraren antingen haft minst 1,5 promille alkoholhalt i blodet eller att föraren på andra grunder kan bedömas ha varit så påverkad att det kan antas att han inte på betryggande sätt kunnat föra fordonet – samt att domstolen skall ges möjlighet underlåta att kvalificera brottet som grovt, även om någon av de särskilt försvårande omständigheterna som nämns som alternativa rekvisit utöver grundrekvisitet föreligger. När det gäller de två alternativa rekvisiten vill föreningen anföra följande. Föreningen delar uppfattningen att återfall normalt bör medföra att brottet anses som grovt. Om lång tid förflutit eller om förandet exempelvis gällt moped kan ju brottet bedömas som normalfall med stöd av sista stycket. Föreningen ställer sig tveksam till förslaget att brott som är kombinerat med vårdslöshet i trafik skall medföra att rattfylleribrottet bedöms som grovt – bortsett från att föreningen, som tidigare anförts, anser att alla fall, där föraren haft

en promillehalt överstigande 1,5 normalt bör leda till fängelse. Vårdslöshet i trafik är ofta en följd av att föraren är rattfull. Det är skälet till att åklagare i dag ofta underlåter att kombinera ett åtal för rattfylleri med ett åtal för vårdslöshet i trafik, såvitt inte vårdslösheten framstår som allvarlig och fristående från rattfylleriet. Erfarenhetsmässigt saknar trafikovarsamheten betydelse med hänsyn till påföljden i sådana fall. Ofta underlåter polismyndigheten att inleda förundersökning för vårdslöshet i trafik. Ett genomförande av förslaget skulle exempelvis få följande konsekvenser. En blodalkoholhalt av 2,80 promille utan andra komplikationer skulle bedömas som rattfylleri, medan en blodalkoholhalt av 1,51 promille samt en mindre dikeskörning eller rattonykterhet för ett par år sedan (0,55 promille) skulle bedömas som grovt rattfylleri. Enligt föreningens uppfattning ligger straffvärdet i nu aktuella situationer i att föraren över huvud taget ger sig ut i trafiken med en promillehalt överstigande 1,5 promille och därmed utgör en allvarlig trafikfara. Det är ofta en tillfällighet om föraren till följd av att han är påverkad råkar köra i diket eller köra på en framförvarande bil.

#### *KAK och M*

KAK och M anser det helt riktigt att påföljden för grovt rattfylleri, om inte särskilda skäl föreligger, skall vara fängelse. Emellertid bör man i större utsträckning än hittills använda sig av icke frihetsberövande påföljder då vederbörande förare på grund av alkohol- och/eller psykiska problem har vårdbehov.

Organisationerna vill även fästa uppmärksamheten på möjligheten till påföljd av typ kontraktsvård när särskilda skäl att välja denna form av påföljd föreligger.

Vad därefter beträffar rekvisiten för att ett rattfylleribrott skall kunna bedömas såsom grovt synes den föreslagna lydelsen av lagtexten i 4 a § vara något oklar. Lydelsen av 1 st 2 p medför även att s. k. abstrakt trafikfara skall beaktas.

Enligt organisationernas uppfattning är detta mindre lyckligt med hänsyn till de svårigheter som nästan alltid föreligger när det gäller att bedöma huruvida ett visst körsätt skall betraktas såsom en ordningsförseelse eller ha medfört fara för trafikolycka.

Beaktas bör även att begreppet ringa oaktsamhet i 1 § trafikbrottslagen synes falla inom ramen för den föreslagna lydelsen av 4 a § 1 st 2 p. För att avgränsa räckvidden kan man anknyta detta rekvisit för grovt rattfylleri till att vederbörande förare gjort sig skyldig till straffbar oaktsamhet i samband med trafikolycka. En sådan anknytning synes också vara lättare att förankra hos fordonsförarna.

Sista stycket synes kunna inrymmas i det näst sista stycket enligt följande:

— — — döms, såvida brottet med beaktande av samtliga omständigheter är att anse som särskilt allvarligt, för grovt rattfylleri till fängelse i högst ett år.

### Den nedre promillegränsen

#### *Hovrätten över Skåne och Blekinge*

De redovisade undersökningsresultaten ger måhända visst stöd för en sänkning av den nedre promillegränsen för straffbarhet, dvs. att den sätts under 0,5 promille. Man kan faktiskt finna vetenskapliga belägg för att denna gräns bör sättas lägre än vad utredningen föreslagit (0,4 promille). Emellertid är det av vikt att det kriminaliserade området hålls inom snäva gränser och inte tillåts expandera utan att man noga överväger de kriminalpolitiska konsekvenser detta skulle medföra. En sänkning av den nedre straffbarhetsgränsen för trafiknykterhetsbrott skulle troligen leda till en icke önskvärd ökning av trycket på de rättsvårdande myndigheterna. Det står också klart att den nuvarande 0,5-promillegränsen är väl "inarbetad" och allmänt accepterad. Härtill kommer att en sänkning av promillegränsen skulle motverka intresset av nordisk rättslikhet, vilken det finns särskild anledning att slå vakt om på detta område. Sålunda skulle Sverige komma att avvika från våra grannländer och därmed vidga de skillnader i fråga om bedömningen av trafikbrott som redan finns. Hovrätten anser sig sålunda inte kunna tillstyrka förslaget i denna del.

#### *Sollentuna tingsrätt*

Tingsrätten anser sig av den summariska redovisningen i promemorian kunna dra den slutsatsen att en sänkning till den föreslagna gränsen 0,4 promille kan vara motiverad och instämmer i att den bristande överensstämmelsen mellan svensk och övrig västeuropeisk lagstiftning som i så fall skulle uppstå inte utgör något bärkraftigt motargument. Då inte heller någon annan invändning av betydelse synes kunna riktas mot förslaget i denna del finner tingsrätten ingen anledning att motsätta sig den föreslagna ändringen. Härigenom förstärks den allmänpreventiva effekt som enligt tingsrättens mening vid trafiknykterhetsbrott bör vara huvudsyftet vid utformning av straffbestämmelser.

#### *Stockholms tingsrätt*

I promemorian har föreslagits en sänkning av straffbar alkoholpromille i blodet till 0,4 promille. En utvidgning av det straffbara området bör enligt tingsrättens mening inte ske utan att övertygande skäl för en sådan skärpning föreligger. I promemorian konstateras (sid 58), att enligt resultaten av samtliga kända olycksrisksundersökningar från olika länder olycksrisken vid lägre alkoholhalt än 0,5 promille inte kan anses nämnvärt förhöjd. Mot denna bakgrund finner tingsrätten – som förutsätter att trafikbrottslagen just tar sikte på att öka säkerheten i trafiken – att tillräckliga skäl saknas för en utvidgning av det straffbara området. Detta gäller så mycket mera som Sverige, om förslaget genomföres, skulle vara det enda land som straffbelägger promillehalten under 0,5. Tingsrätten avstyrker därför förslaget i denna del.

*Trelleborgs tingsrätt*

Såsom redan vid 1957 års trafiknykterhetslagstiftning framhölls är all alkoholkonsumtion i samband med bilkörning förkastlig. Moderna riskundersökningar torde peka på att riskökningen vid alkoholförtäring snarare borde ge en gräns vid 0,1 än 0,5 promille. Olika praktiska skäl spelar givetvis in vid avvägningen av var gränsen skall dragas. En gräns redan vid 0,3 promille skulle ytterligare markera att man inte ser mindre allvarligt än hittills på trafiknykterhetsbrotten. Tingsrätten tillstyrker en sänkning av gränsen och kan för sin del godtaga såväl 0,3 som 0,4 promille.

Den promillegräns för straffbarhet som tillämpas i dag har vunnit tämligen stark förankring i det allmänna medvetandet. Gränsvärdet tillämpas också i många andra länder, däribland samtliga övriga nordiska länder. Såvitt känt förekommer inte en lägre promillegräns än 0,5 någonstades. Redan dessa omständigheter talar starkt mot en sänkning av gränsen.

Till stöd för förslaget om en sänkning åberopas i promemorian ett antal äldre undersökningar, som i några fall redan varit föremål för remissbehandling. I dessa undersökningar har den kritiska nivån för funktionsnedsättningar hos bilföraren beräknats till olika promilletal från 0,2 och uppåt. Någon undersökning som entydigt visar vid vilken alkoholkoncentration körförmågan generellt är så försämrad att trafiksäkerheten utsätts för oacceptabla risker och som därmed talar för att straffbarhetsgränsen bör sänkas till den nivån, redovisas inte. Som framhålls i promemorian är det därför slutligen en bedömningsfråga var den nedre gränsen för straffbar alkoholkoncentration lämpligen bör ligga. En sänkning av gränsen till 0,4 promille skulle i och för sig kunna uppfattas som en klar markering från samhällets sida om dess inställning till frågan om alkoholförtäring i samband med bilkörning. I ett längre perspektiv kan emellertid en sådan inriktning knappast ha någon moralbildande effekt.

Som förslaget i promemorian är utformat synes sänkningen av promillehalten till 0,4 närmast vara betingad av en önskan att kompensera för den minskade användningen av frihetsstraff för rattfylleri. Någon sådan sammankoppling av frågorna anser kammarrätten inte böra komma i fråga.

Vid en sammanvägning av skälen för och emot förslaget i detta avsnitt finner kammarrätten inte tillräckligt starka skäl tala för en sänkning av straffbarhetsgränsen till 0,4 promille och kammarrätten avstyrker därför förslaget i denna del.

Om den föreslagna utvidgningen av det straffbara området likväl genomförs måste den för att vinna genklang hos allmänheten följas upp med information om lagändringen och omfattande kontrollverksamhet på fältet. Om så ej sker visar erfarenheten att allmänhetens respekt för och följsamhet till de nya reglerna inte blir den förväntade. Särskilt måste information riktas till utlänningar eftersom en så låg gräns är okänd i andra länder. Det är olyckligt om dessa skall drabbas av straff och andra åtgärder för gärningar som de inte kan ana vara straffbara.

Länsrätten i Jämtlands län finner inga bärande skäl för en sänkning av promillegränsen för straffbarhet till 0,4 promille.

#### *Länsrätten i Stockholms län*

Såsom förslaget till ändringar i körkortslagen utformats kommer den föreslagna lydelsen i och för sig inte att medföra några reella ändringar i rättstillämpningen. Länsrätten har därför i huvudsak ingen erinran mot de föreslagna ändringarna. Länsrätten anser det dock angeläget att i detta sammanhang något kommentera sänkningen av den nedre promillegränsen från 0,5 till 0,4.

Länsrätten, som i och för sig finner det antagligt att måltillströmningen kommer att öka till följd av sänkningen av den nedre promillegränsen, har ingen erinran mot den föreslagna sänkningen. Länsrätten konstaterar dock att det inte av promemorian med önskvärd tydlighet framgår att körförmågan redan vid en promillehalt av 0,4 försämras i den utsträckningen att en sänkning av den nuvarande nedre promillegränsen bör ske till följd härav.

I och med att den nedre promillegränsen sänks från 0,5 till 0,4 vidgas utrymmet för att med stöd av 22 § andra stycket körkortslagen förordna om körkortsingripande i form av varning. I prop. 1975/76: 155 sid. 106 anförde departementschefen i fråga om möjligheten att meddela varning vid trafiknykterhetsbrott att dittillsvarande praxis syntes vara väl restriktiv när det gällde att avgöra om mildrande omständigheter förelegat vid rattnykterhetsbrott där alkoholkoncentrationen inte hade uppgått till 0,8 promille. Enligt departementschefens mening borde det emellertid finnas ett större utrymme för varning i det fall alkoholkonsumtionen lett till en alkoholkoncentration som endast relativt obetydligt överstigit 0,5 promille. Enligt nu gällande praxis torde varning i trafiknykterhetsfall endast meddelas i ovan angiven situation. Länsrätten finner det därför angeläget att man i samband med en sänkning av den nedre promillegränsen från lagstiftarens sida uttalar om nu gällande, till synes restriktiva praxis, skall bestå. För det fall att den gällande rättstillämpningen överensstämmer med lagstiftarens tidigare uttalade intentioner anser länsrätten att det vore lämpligt med en justering nedåt av den övre promillegränsen i 22 § andra stycket körkortslagen.

#### *Domstolsverket*

I promemorian redovisas tungt vägande skäl till stöd för sänkning av den nedre straffbarhetsgränsen. Den slutliga gränsdragningen är dock alltid en bedömningsfråga. Denna bedömning bör inte påverkas av en allmän önskan att kompensera för den föreslagna minskade användningen av frihetsstraff vid rattfylleri. DV vill inte motsätta sig förslaget men önskar framhålla vikten av att en utvidgning av det straffbara området effektivt följs upp med den information och kontroll som påkallas av en så betydelsefull lagändring. Det ligger en uppenbar fara i att en alltför ambitiös lagstiftning

utan erforderlig information och kontroll minskar trafikanternas respekt över huvud taget för lagstiftningens krav på nykterhet i trafiken.

*Riksåklagaren* menar att sänkningen av straffbarhetsgränsen från 0,5 till 0,4 promille synes vara ägnad att ytterligare stärka kriminaliseringens allmänpreventiva effekt.

#### *Rikspolisstyrelsen*

Under senare år har i olika forskningsrapporter påvisats att prestationsnedsättande effekter uppkommer på körförmågan även vid blodalkoholkoncentrationer under 0,5 promille. Vid vilken promillenivå straffbarhet skall inträda bör avgöras utifrån vetenskapliga bedömningar. Rikspolisstyrelsen har därför i annat yttrande till departementet tillstyrkt att experimentella försök inom ramen för forskningen kring prestationsnedsättande effekter av droger av olika slag skall få genomföras inom landet i statens väg- och trafikinstitutets regi. Resultatet av dessa prov bör avvaktas innan den nedre straffbarhetsgränsen sänks.

Om den nedre straffbarhetsgränsen sänks till 0,4 promille bör uppmärksammas att antalet s. k. falska positiva prov kan öka. Styrelsen vill påpeka att en sådan reform medför en inte oväsentlig kostnadsökning för polisen eftersom polisen måste tillföras mer kvalificerade instrument för att säkrare kunna mäta alkoholhalten vid den lägre blodalkoholkoncentrationen.

#### *Brottsförebyggande rådet*

— — — BRÅ har — tidigare uttryckt tveksamhet inför att nu justera promillegränsen och har anfört, att en eventuell ändring borde anstå i avvaktan på resultatet av utredningen (1980:05) om användningen av alkoholutandningsprov. BRÅ vidhåller den uppfattningen.

#### *Övervakningsnämnden i Stockholm, andra avdelningen*

Nämnden ställer sig negativ till en sänkning av den nedre straffbarhetsgränsen från 0,5 till 0,4 promille. Därvid vill nämnden framhålla följande.

Den nedre straffbarhetsgränsen 0,5 promille, som för närvarande tillämpas i Sverige, är internationellt sett låg. Önskar man uppnå någon form av internationell rättslighet — åtminstone inom Norden — torde förutsättningarna vara större om den nedre straffbarhetsgränsen bibehålls vid 0,5 promille.

Bakom en i rättegång styrkt blodalkoholhalt om 0,5 resp. 1,5 promille ligger ofta en avsevärd alkoholkonsumtion enligt de dryckesmönster som är vanliga, dvs. en under åtskilliga timmar utsträckt förtäring som avslutats viss tid före körningen. Det bör dock framhållas att 0,5 promille och i än högre grad 0,4 promille under andra förutsättningar kan uppnås efter en mycket obetydlig alkoholförtäring. I promemorian förekommande uttalanden — sid. 94 xm och 98 my — kan ge upphov till missförstånd i denna fråga.

Den absoluta abstrakta faran för trafikolycka torde vara mycket uttunnad vid en så låg blodalkoholhalt som 0,4 promille (jämför SOU 1970: 61 s. 124 ö-m). Enligt nämndens uppfattning är det viktigare att gränsen 0,5 promille görs effektiv än att promillegränsen sänks.

Den nuvarande nedre promillegränsen får med hänsyn till den praktiska tillämpningen anses i viss mån skenbar. Dels sker blodprovstagning ofta så lång tid efter körningen att alkoholhalten i blodet sjunkit en del och dels görs ett schablonavdrag för statistiska felmöjligheter med i regel 0,14 promille. Högre effektivitet skulle kunna uppnås genom sådan provtagning i omedelbar anslutning till körningen som direkt kan läggas till grund för ansvarsbedömningen. Nämnden emotser här med intresse de förslag som utredningen om alkoholutandningsprov kan komma att lägga fram. En bättre trafikövervakning är naturligtvis också ägnad att effektivisera tillämpningen av den nedre promillegränsen.

Enligt nämndens uppfattning bör en sänkning av den nedre straffbarhetsgränsen inte genomföras om den inte kan självständigt motiveras. Sålunda bör förslaget inte genomföras endast som ett led i en påföljdsreform.

Sammanfattningsvis finner nämnden de principer för rattfylleribrott som förslaget innehåller vara i det väsentliga väl underbyggda. Med de uttalanden som gjorts ovan tillstyrker nämnden därför förslaget.

*Socialstyrelsen* tillstyrker förslaget att den nedre promillegränsen sänks från 0,5 till 0,4.

*Statens rättskemiska laboratorium* tillstyrker promemorieförslaget men tycker att underlaget för förslaget är ofullständigt redovisat.

#### *Statens väg- och trafikinstitut*

Beträffande förslaget om en sänkning av rattonykterhetsgränsen till 0,4 promille delar institutet inte den åsikt som framförs i promemorian om att denna gräns måste utgå från en genomsnittsbedömning. Beroende på vad situationen kräver av den påverkade är det möjligt att påvisa negativa effekter vid olika blodalkoholkoncentrationer. Som VTI redan i tidigare remissyttrande framhållit finns inget "entydigt" tröskelvärde vid 0,3–0,4 promille.

I undersökningar vid VTI har påvisats försämrade körprestationer i relativt enkla situationer när blodalkoholkoncentrationerna hos försökspersonerna varierat från 0,24–0,39 promille.

Om uppgiften ställer mycket stora krav på fordonsföraren, vilket kan inträffa i s. k. kritiska eller komplexa situationer har försök visat att prestationsförsämringen kan inträffa vid mycket låga blodalkoholkoncentrationer.

Trots att det givetvis finns en mängd andra prestationsnedsättande faktorer finner institutet inget skäl varför man med trafiksäkerhetens bästa för ögonen skall tolerera en blodalkoholkoncentration som för en 80-kilos

person kan motsvara konsumtion av mer än 10 cl starksprit och som bevisligen leder till försämrade körprestationer även hos vältränade försökspersoner.

VTI vill därför förorda en lägre promillegräns. Därigenom skulle en tydligare markering ske av samhällets avståndstagande från sammanblandningen av alkohol och trafik. Lagstiftningen skulle då tydligt visa att vidtagna förändringar går i riktning mot en skärpning. Institutet föreslår därför att straffbarhetsgränsen sätts till 0,3 promille.

En straffbarhetsgräns vid 0,3 promille skulle samtidigt underlätta införandet av utandningsluftapparat som evidens.

0,3 promille har vidare den fördelen att den alkoholkonsumtion som resulterar i denna koncentration ligger nära vad allmänheten, enligt TSVs undersökningar, uppfattar som möjligt att konsumera utan att 0,5-gränsen överskrids. I praktiken har man alltså redan mer eller mindre accepterat en gräns vid ungefär 0,3 promille.

#### *Trafiksäkerhetsverket*

Vid anknytning av straffbarheten till alkoholhalt i blod eller utandningsluft måste av praktiska skäl en nedre straffbarhetsgräns finnas. Detta förhållande får dock inte överskugga den i sammanhanget grundläggande utgångspunkten att *allt* bruk av berusningsmedel är oförenligt med förande av motordrivet fordon. En fixering vid diskussion om den straffbara promillehalten kan i sin förlängning frambringa den vilseledande slutsatsen att viss alkoholkonsumtion i detta sammanhang skulle kunna förenas med den moderna vägtrafikens krav. Betydelsen av om gränsen bestäms till 0,5 promille eller lägre bör därför inte ges alltför stora proportioner. I sak har trafiksäkerhetsverket dock inget att erinra mot den föreslagna sänkningen men det bör framhållas att en sänkning av resursskäl kan leda till att mer påverkade förare undgår upptäckt.

#### *Juridiska fakultetsnämnden vid Lunds universitet*

Beträffande den nedre straffbarhetsgränsen anser fakultetsnämnden liksom promemorian, att det i sista hand blir en bedömningsfråga var en promillegräns bör ligga, men att ett hänsynstagande till samtliga relevanta faktorer snarare pekar på en 0,3-gräns än den föreslagna 0,4-gränsen.

Som vetenskapligt skäl kan åberopas att moderna riskundersökningar som tar hänsyn till bortfallens inverkan på slutresultaten snarare pekar på att gränsen bör ligga vid 0,1 promille än vid 0,5 promille vad beträffar riskökningen.

Dessutom kan som skäl åberopas att redan vid 1957 års reform påpekades att trafiknykterhetslagstiftningen skulle utgå ifrån att all alkoholkonsumtion i samband med bilkörning är helt förkastlig, något som senast påpekats av justitieutskottet under årets riksmöte och som också understryks i promemorian.

Av ovanstående synes framgå att det naturliga vore att sätta gränsen vid 0 promille, vilket emellertid torde vara omöjligt av många skäl, såväl praktiska som medicinska. En 0,3-gräns tycks då vara en rimlig avvägning, varvid statsmakterna ytterligare markerar, att man inte ser mindre allvarligt än hittills på trafiknykterhetsbrotten, även om man ändrar påföljden från fängelse till böter i omkring 1/3 av fallen.

#### *Länsstyrelsen i Uppsala län*

I promemorian betonas det angelägna i att en ändrad ordning beträffande valet av påföljd vid rattfylleri inte uppfattas som om statsmakterna ser mindre allvarligt än hittills på att någon kör motorfordon i alkoholpåverkat tillstånd. Bl. a. denna ståndpunkt tas till intäkt för förslaget att sänka straffbarhetsgränsen. Det finns emellertid enligt länsstyrelsens uppfattning en risk för att de föreslagna reglerna kan uppfattas som att lagstiftaren numera ser mindre allvarligt på att någon för motorfordon med en hög koncentration av alkohol i blodet (1,5 promille och högre) medan man ser allvarligare än tidigare på bilkörning med en förhållandevis låg alkoholkoncentration (0,4–0,5 promille). Länsstyrelsen vill emellertid inte motsätta sig förslaget att sänka straffbarhetsgränsen, trots att detta torde innebära att gränsen blir den lägsta i västerlandet. Från länsstyrelsens och det allmänna ombudets praktiska verksamhet i körkortsärenden är det emellertid väl känt att många ungdomar har helt felaktiga föreställningar om hur mycket öl man kan dricka utan att uppnå straffbar alkoholkoncentration i blodet. En sänkning av straffbarhetsgränsen kan därför vara ägnad att hos dessa ungdomar betona vikten av att helt avstå från alkoholförtäring i samband med bilkörning.

#### *Länsstyrelsen i Östergötlands län*

Det kan ifrågasättas om den föreslagna sänkningen av straffbarhetsgränsen bör stanna vid 0,4 promille. I promemorian anges beträffande den återopade undersökningen 1975 vid VII att resultatet entydigt visade en försämrad körprestation när den genomsnittliga blodalkoholhalten var 0,42 promille (sid. 57). Av rapporten från undersökningen framgår visserligen att medelvärdet för hela undersökningen var just 0,42 promille men framför allt att också de försökspersoner vars blodalkoholhalt låg i intervallet mellan 0,24 och 0,40 promille drabbades av prestationsförsämringar (VII:s rapport nr 68 sid. 16).

#### *Länsstyrelsen i Kristianstads län*

Det vetenskapliga material, som redovisats, talar för en sänkning av straffbarhetsgränsen till 0,4 promille. Det synes därför inte finnas några sakliga skäl att återropa mot en sådan skärpning av trafiknykterhetskravet, varför förslaget tillstyrks.

*Utredningen om alkoholutandningsprov som bevismedel vid trafikonykterhetsbrott*

I promemorian föreslås också en sänkning av den nedre gränsen för straffbarheten från 0,5 till 0,4 ‰. På denna punkt vill utredningen givetvis kraftigt understryka vikten av att fordonsförare avstår helt från alkoholförtäring. Även alkohol i små mängder kan påverka körningen negativt och det kan därför från teoretisk synpunkt hävdas att gränsen för tillåten alkoholhalt vid körning borde ligga vid 0,0 promille. Detta är emellertid en praktiskt ogenomförbar linje. Var gränsen skall dragas blir en omdömesfråga, där svaret främst måste grundas på vetenskaplig forskning angående den alkoholvå, vid vilken genomsnittligt en påtaglig negativ påverkan av körförmågan inträder. Som redovisas i promemorian och även framgår av en till utredningen överlämnad redogörelse för olycksfallsriskundersökningar av Leonard Goldberg är en sänkning av straffbarhetsgränsen motiverad av trafiksäkerhetskänslighet. Utredningen tillstyrker därför förslaget att sänka den nedre gränsen för straffbarhet till 0,4 ‰.

*Läkarsällskapet*

Anpassningen av den nedre promillegränsen från 0,5 ‰ i blodalkoholkoncentration till 0,4 ‰ får närmast ses som en anpassning till den tidigare lagstiftningens intentioner, där man nu också tagit hänsyn till de osäkerhetsmarginaler som vidlåder gällande bestämningsmetoder och i sig sålunda inte något nytt i dessa sammanhang.

*Sveriges advokatsamfund*

Samfundet anför tvekan beträffande den föreslagna sänkningen av nedre gränsen för straffbarhet till 0,4 promille. Visserligen talar forskningsresultat för en sådan sänkning. Önskvärdheten av en så enhetlig trafikbrottslagstiftning som möjligt inom Norden utgör likväl ett starkt skäl att bibehålla nuvarande nedre straffbarhetsgränsen vid 0,5 promille, som man också har i Norge och Finland.

*Sveriges domareförbund*

Enligt förbundets mening har någon övertygande utredning för en sänkning av den nedre promillegränsen från 0,5 till 0,4 inte framförts. Förslaget i denna del avstyrkes därför.

*MTF*

I promemorian föreslås att den nedre straffbarhetsgränsen sänks från 0,5 till 0,4 ‰. NTF tillstyrkte i sitt yttrande över MHF:s skrivelse den 28 april 1980 förslaget om en utredning och NTF anförde därvid bl. a. att det var viktigt att klargöra om och vilka trafiksäkerhetsvinster som kan uppnås genom en sänkning av den lägre straffbarhetsgränsen och förändring av praxis rörande osäkerhetsmarginalerna. MHF:s skrivelse har överlämnats

till utredningen om användning av alkoholutandningsprov som bevismedel vid trafiknykterhetsbrott.

Även om vetenskapliga undersökningar talar för att straffbarhetsgränsen sänks anser NTF att ett ställningstagande måste anstå till utredningen om alkoholutandningsprov slutfört sitt arbete. Anledningen till detta är att vissa problem kan uppstå när det gäller osäkerhetsmarginalerna. Såvitt NTF känner till kan ett accepterande av alkoholutandningsprov som bevismedel leda till att en annan osäkerhetsmarginal måste tillämpas än de 0,14‰ som nu drages av vid blodprov. Det är olämpligt att föregripa utredningens arbete genom att redan nu besluta om en sänkning av den nedre straffbarhetsgränsen.

### *JUSEK*

Den nedre gränsen för straffbar alkoholkoncentration i blodet föreslås i promemorian bli sänkt från 0,5 till 0,4 promille. Det huvudsakliga skälet för detta synes vara att understryka att ändring av påföljdsvalet för rattfylleri inte får uppfattas som om samhället numera såge mindre allvarligt på trafiknykterhetsbrott än tidigare. Även om all fordonskörning efter alkoholkonsumtion är klandervärd, är det anförda skälet för ändringen inte godtagbart. Det måste krävas starka kliniska skäl för en sänkning av promillegränsen och några övertygande sådana har inte redovisats i promemorian. Det förefaller därför även vanskligt att i Sverige införa en straffbar promillegräns, som ligger så lågt, att den, såvitt känt, inte tillämpas i något annat land. Därtill kan läggas att en sänkning av promillegränsen kommer att ställa ökade krav på utredningsresurser hos polis- och åklagarmyndigheterna. JUSEK avstyrker den föreslagna ändringen.

### *Polisförbundet*

I promemorian läggs också förslag om att sänka den nedre gränsen för straffbarhet från en alkoholkoncentration på 0,5 till 0,4 promille. Även om förslaget synes ha tillkommit i avsikt att balansera förslaget om en påföljdsförändring för rattfylleri anför sådana starka skäl för en sänkning att den synes väl motiverad som en isolerad reform i denna del.

Förbundet tillstyrker därför förslaget om en sänkning av gränsen för straffbarhet.

### *Föreningen Sveriges statsåklagare*

En sänkning av straffbarhetsgränsen från nuvarande 0,5 till 0,4 promille förefaller onödig och tjänar knappast något kriminalpolitiskt syfte. Visserligen redovisas i promemorian resultatet av undersökningar, som kan tyda på att en kritisk gräns – i varje fall vid experimentella undersökningar – ligger någonstans i skiktet straxt under 0,5 promille, men bärande skäl saknas för att av endast denna anledning sänka straffbarhetsgränsen. Förhållandena då rattfylleribrottet begås är ej sådana att en sänkning av

straffbarhetsgränsen med 0,1 promille, vilket svarar mot ett obetydligt alkoholintag, skulle leda till förbättrad trafiknykterhet. Det är för övrigt värt att notera, att gjorda utvärderingar av inträffade trafikolyckor inte tycks visa att förare med små mängder alkohol i kroppen – mindre än 0,5 blodalkoholpromille – skulle utgöra en särskild riskgrupp i trafikhänseende. Den straffbarhetsgräns, som gällt under lång tid och som omfattas av lagstiftningen i länder med vilka vi har täta kontakter, bör gälla också fortsättningsvis.

#### *Föreningen Sveriges åklagare*

Enligt företagna undersökningar är körförmågan hos den genomsnittlige föraren nedsatt redan vid promillehalter i blodet understigande 0,5 promille. Föreningen tillstyrker därför förslaget att den nedre straffbarhetsgränsen sänks till 0,4 promille. Enligt föreningens mening finns det ingen anledning att i detta hänseende låta strävan efter likformighet med de övriga nordiska länderna hindra denna reform, i synnerhet som trafiknykterhetslagstiftningen redan nu skiljer sig inom Norden.

#### *Polischefsöreningarna*

Körförmågan försämras redan vid en alkoholhalt i blodet om 0,3 promille enligt forskningsresultat. Dock stannar man i promemorian för den slutsatsen att en sänkning ända ner till 0,3 promille är att gå för långt. Resonemanget är inte konsekvent. Med den föreslagna sänkningen från 0,5 till 0,4 promille kommer Sverige att vara det land som har ett av västvärldens lägsta promilletal. De medicinska erfarenheterna ger vid handen att man borde gått ända ner till 0,3 promille. Föreningarna anser därför att därest man avser att röra i den numera helt vedertagna regeln om 0,5 promille så bör man ta steget fullt ut och gå ner till ur medicinsk synpunkt riktiga gränsen 0,3 promille. Att stanna vid 0,4 promille synes vara att göra någon form av kompromiss som inte är sakligt underbyggd. Ur polisier synpunkt finns också ett annat skäl till att man över huvud *inte* bör sänka den nuvarande gränsen. Statsmakterna har ju under senare tid propagerat för att avkriminalisera viss brottslighet för att den samlade rättsapparatusens resurser i stället ska kunna tas i anspråk för grövre och mer organiserad brottslighet. Den föreslagna förändringen kommer ju för polisens del att innebära att den måste utreda ett mycket större antal trafiknykterhetsbrott. Dessa brott – som väl ändå måste anses vara av den lindrigare arten – kommer alltså att ta resurser i anspråk på ett sätt som står helt i kontrast mot vad statsmakterna föreskrivit bl. a. i budgetpropositionen. Det synes alltså från polisens synvinkel bli nödvändigt att omprioritera vissa utredningsresurser mot denna typ av brottslighet. Detta kommer antagligen inte att uppfattas som meningsfullt ute i polisdistrikten.

*M och KAK*

Statens Väg- och trafikinstitut har för kort tid sedan i skrivelse till Justitiedepartementet begärt dispens från vissa bestämmelser i vägtrafikungörelsen m. m. Denna begäran har motiverats med att man önskar utföra praktiska prov för att bl. a. utröna huruvida den nedre promillegränsen bör bibehållas eller eventuellt sänkas.

Med hänsyn härtill anser organisationerna att anledning för dagen saknas att sänka den nedre promillegränsen.

*MHF*

Beträffande den nedre straffbarhetsgränsen vid 0,5 ‰ har förbundet vid sin senaste kongress uttalat att denna gräns borde sänkas till 0,3 ‰. Undersökningar visar att körskickligheten försämras redan vid blodalkoholkoncentrationer kring 0,2 ‰, varför den gällande gränsen ligger för högt. I dag tillämpas dessutom en felmarginal vid mätningen på 0,14 ‰, vilket i realiteten innebär att först vid 0,64 ‰ kan någon rättslig påföljd bli aktuell.

MHF har tidigare tillskrivit regeringen i denna fråga och vidhåller att den nedre promillegränsen skall sänkas till 0,3.

*Trafikförsäkringsföreningen*

Det förslag som framförs rörande sänkning av den nedre gränsen för straffbarhet bör anstå till dess nu pågående utredningsarbete rörande bl. a. alkoholutandningsprov slutförts.

**Förverkande av fordon***Hovrätten över Skåne och Blekinge*

Hovrätten delar utredningens uppfattning att det undantagsvis kan förekomma fall då fordonsförverkande i brottförebyggande syfte kan te sig motiverat. Emellertid ställer sig hovrätten ytterst tveksam till om utredningens förslag bör genomföras. Man torde knappast kunna räkna med att det klientel som skulle bli utsatt för en sådan sanktion skulle avhålla sig från fortsatt brottslighet på grund av hotet om förverkande.

*Sollentuna tingsrätt*

Man kan visserligen fråga sig om en bestämmelse med ett så begränsat tillämpningsområde har något praktiskt värde. Tingsrätten instämmer dock på i promemorian anförda skäl i att en bestämmelse av här nämnt slag måste ges en restriktiv avfattning och vill inte motsätta sig att det föreslagna stadgandet genomförs. Genom att ingen inskränkning skett till visst brott enligt lagen och inte heller till brott av viss svårhet är viss praktisk nytta av bestämmelsen ändå tänkbar, särskilt vid vissa fall av upprepad olovlig körning, som framhålls i promemorian. Slutligen skall påpekas att

det tydligen varit promemorieförfattarens tanke (s. 127) att endast förebyggande av upprepat brott enligt trafikbrottslagen skall avses med stadgandet. Denna precisering bör för tydlighetens skull inskrivas i den föreslagna lagtexten.

#### *Stockholms tingsrätt*

Den föreslagna förverkandebestämmelsen tillstyrks. Enligt tingsrättens mening finns behov av en möjlighet att förverka fordon som t. ex. kan befaras användas av personer utan körkort eller ofta kör onyktra. Härigenom kan också polisen omhänderta bilnycklar för att förhindra fortsatt olovlig körning, vilket i dag inte är fallet.

#### *Trelleborgs tingsrätt*

Meningarna inom tingsrätten om förverkande är delade. Å ena sidan har framhållits att stora tillämpningssvårigheter föreligger och att stadgandena kan bli ett slag i luften. Å andra sidan har ansetts att faran för förverkande framstår som mer påtaglig och fattbar än fängelsestraffet, att förverkande har särskild psykologisk effekt inte minst på unga förare som behöver en allmänpreventiv varning och att förhandenvaron av förverkandepåföljden kan utgöra ett stöd för den som trugas till alkoholförtäring i samband med en påtänkt körning. Förverkandet är dessutom önskvärt som underlag för ett i många fall påkallat beslagtagande av fordonet. Tingsrätten har enats om att godtaga förslaget.

#### *Kammarrätten i Jönköping*

Förslaget att öppna möjlighet till förverkande av fordon för att i särskilda fall förebygga brott enligt trafikbrottslagen väcker viss tveksamhet. Förverkande som kriminalpolitiskt instrument har tidigare vid flera tillfällen prövats av riksdagen men avstyrkts. Förverkandepåföljden förutsätts nu tillämpas med stor urskiljning men likväl kan inte farhågor om slumpmässig och ojämn tillämpning av sanktionen uteslutas. Kammarrätten vill trots dessa farhågor inte motsätta sig förslaget, då erfarenhetsmässigt sådana speciella situationer stundom inträffar att ett förverkande kan te sig rimligt och berättigat.

#### *Länsrätten i Jämtlands län*

Med hänsyn till med vilken restriktivitet bestämmelsen skall tillämpas kan det ifrågasättas om den överhuvudtaget behövs.

#### *Domstolsverket*

Som även berörts i promemorian väcker förslaget angående förverkande åtskilliga principiella betänkligheter. DV ifrågasätter främst lämpligheten av att bestämmelsen får så generell utformning att även olovlig körning omfattas. En välavvägd straffsanktion torde här i erforderlig utsträckning

även svara för den brottsförebyggande effekt som förslaget önskar tillgodose, utan de obestridliga nackdelar som är förknippade med förverkande vid olovlig körning.

*Riksåklagaren och rikspolisstyrelsen* tillstyrker förslaget.

#### *Kriminalvårdsstyrelsen*

Vad avser straffmätning vid dom på fängelse delar styrelsen uppfattningen i promemorian att fängelse en månad även i fortsättningen bör vara normalstraffet. I de fall där fordonet förverkas i brottsförebyggande syfte bör hänsyn härtill kunna tas vid straffmätningen när fängelse eller böter utdöms. En sådan situation skulle kunna vara ett av de undantag där mindre än en månads fängelse kan komma i fråga för grovt rattfylleri.

#### *Övervakningsnämnden i Stockholm, andra avdelningen*

Det är i dagens samhälle inte ovanligt att motorfordon förs av andra personer än den som äger fordonet. Detta gäller sannolikt även när föraren begår rattfylleri. I den mån fordonsförverkande mot rattfylleristen eller annan medverkande till brottet inte kan ske i sådant fall uppstår en ojämnhet i tillämpningen. Förverkandets syfte att förebygga brott blir under sådana förhållanden inte tillgodosett på ett adekvat och likformigt sätt. Risken härför förstärks av det förhållandet att presumtiva återfallsrattfyllerister – just dem som förslaget riktar sig mot – kan tänkas gardera sig på förhand mot förverkande genom att föra fordon som tillhör annan. Försök till manipulationer med äganderätten till fordonet kan också bli vanliga.

Det sägs i förslaget att förverkande inte skall ske om det är uppenbart obilligt med hänsyn bland annat till fordonets värde. Eftersom det inte skall vara fråga om något värdeförverkande innebär detta resonemang att en rattfyllerist som kör en relativt sett billig bil kan komma att drabbas av allvarigare konsekvenser genom förverkande än en som kör en dyr bil och därför undgår förverkande även om brotten är jämförbara (s. 134 öx). En sådan konsekvens synes inte lämplig.

Enligt nämndens uppfattning bör det framlagda förslaget om förverkande av fordon vid trafikbrott inte genomföras.

#### *Brottsförebyggande rådet*

BRÅ tillstyrker förslaget i vad avser möjligheten att förverka fordonet vid trafikbrott.

#### *Socialstyrelsen*

Mot förverkande – oberoende av om det sker som en sanktion eller i förebyggande syfte – talar att det kan drabba vederbörande slumpmässigt och ojämt. Fordonet kan tillhöra någon annan. Värdet kan variera högst betydligt. Den dömda kan disponera över flera fordon. Lika lite som en

körkortsåterkallelse effektivt kan förhindra någon från att köra bil, lika lite kan ett förverkande av fordonet göra det. Men framför allt talar mot ett förverkande att det kan drabba vederbörande ekonomiskt mycket ojämt. Ett förverkande skulle också komma att uppfattas som en extra påföljd som drabbar somliga men inte alla. Om man till förebyggande av återfall vill hindra vederbörande att disponera en viss bil borde ett tidsbegränsat körförbud på fordonet kunna ha samma effekt. Visserligen förhindras inte vederbörande därigenom från att köra bilen. Men han förhindras ju inte heller särskilt effektivt från att köra bil genom att en viss bil förverkas. Genom ett körförbud skulle däremot en definitiv ekonomisk förlust förhindras.

#### *Statens väg- och trafikinstitut*

Då det gäller förslaget om förverkande av fordonet har VTI ej andra synpunkter än att om förslaget genomförs måste möjligheten att kringgå sanktionen elimineras.

#### *Juridiska fakulteten vid Lunds universitet*

Fakultetsnämnden accepterar användningen av förverkande i enstaka fall men betonar att bötesstraffet kan ges en effekt liknande förverkan genom en höjning av antalet dagsböter utöver nuvarande 120.

#### *Länsstyrelsen i Uppsala län*

De föreslagna reglerna om förverkande av fordon tillgodoser ett behov som för länsstyrelsen, polismyndigheterna och det allmänna ombudet i körkortsfrågor under lång tid framstått som uppenbart. Förslaget har inte sådant nära samband med övriga trafiknykterhetsregler att det behöver ingå i ovan föreslagna samlade översyn. Reglerna torde framför allt komma att tillämpas vid upprepade fall av olovlig körning. Med den restriktiva utformning stadgandet föreslås få, torde rättssäkerhetsaspekter vara väl tillgodosedda. Länsstyrelsen tillstyrker detta förslag.

#### *Länsstyrelsen i Kristianstads län*

Länsstyrelsen tillstyrker förslaget. Det förutsätts att förverkande kommer att tillämpas med största restriktivitet. Bestämmelserna synes behövliga främst vid fall av systematiskt bedriven olovlig körning, då det för det allmänna rättsmedvetandet kan te sig stötande att låta föraren behålla fordonet.

#### *Fängelsestraffkommittén*

Vi har i princip inte något att invända mot att möjlighet öppnas till förverkande av fordon som använts vid brott enligt trafikbrottslagen. Vi vill dock ifrågasätta om genom promemorian frågan blivit föremål för sådan omsorgsfull och genomlysande utredning som bör krävas för lagstift-

ning i betydelsefulla och för den enskilde ingripande frågor. Att en bestämmelse av den innebörd som föreslagits måste tillämpas restriktivt är uppenbart. Denna restriktiva tillämpning bör kunna framgå tydligare av lagtexten. Vidare bör i motiven klarare kunna redogöras för när bestämmelsen skall tillämpas. Vilka brott eller brottskombinationer enligt trafikbrottslagen skall föreligga? Inom vilken tid skall återfall ske och i vilken brottslighet? Vilka omständigheter härutöver skall beaktas? Fordonets värde? Den dömdes personliga och ekonomiska omständigheter? Slutligen kan anmärkas att promemorian behandlar trafiknykterhetsbrotten. Det kan ifrågasättas om man på det bristfälliga underlag som föreligger haft anledning att i det sammanhanget införa en möjlighet till förverkande av bil vid olovlig körning, vilket det ju i praktiken huvudsakligen kommer att bli frågan om.

#### *Utredningen om alkoholutandningsprov som bevismedel vid trafiknykterhetsbrott*

Såväl den föreslagna lagtexten som motivuttalandena ger vid handen att förverkandebestämmelsen skall tillämpas mycket restriktivt och endast i brottsförebyggande syfte. Med hänsyn till den talrika förekomsten av motorfordon i vårt land förebygger man emellertid inte trafikbrott genom att förverka ett fordon. Den kritik som riktats mot tidigare förslag om fordonsförverkande är också fortfarande bärkraftig.

Det kan emellertid inte uteslutas att det i enstaka fall skulle vara motiverat att vid uppenbart lagtrots ingripa med förverkande. Det är inte heller oviktigt att en förverkandebestämmelse också bereder väg för möjligheten att beslagta fordonet enligt 27 kap. rättegångsbalken. Det torde inte så sällan hända att en och samma person med endast ett par timmars mellanrum grips flera gånger som misstänkt för trafiknykterhetsbrott. I sådana fall skulle det vara rimligt att polisen skulle kunna beslagta fordonet i avbidan på rättens prövning av förverkandefrågan. Det kan inte heller uteslutas att risken att bli av med fordonet är ägnad att öka respekten för gällande trafikregler.

De tungt vägande skäl som kan anföras mot en förverkandebestämmelse leder emellertid utredningen till den ståndpunkten att förslaget i denna del ej kan godtas.

Det torde inte heller råda någon tvekan om att flertalet av dem som skulle drabbas av förverkandepåföljden skulle uppfatta förverkandet snarare som en ekonomisk förlust än som ett medel att förhindra dem att begå nya brott. Mot den bakgrunden bör det enligt utredningens mening övervägas om det inte vore en lämpligare lösning att helt enkelt låta dessa personer drabbas av en ekonomisk sanktion i form av böter vid sidan av det fängelsestraff som regelmässigt torde bli påföljden för dessa personer. En sådan lösning kräver emellertid ändring i brottsbalken eftersom fängelse för närvarande inte kan kombineras med böter för samma brott.

*Sveriges advokatsamfund*

Samfundet tillstyrker den föreslagna regeln om fordonsförverkande då en sådan åtgärd kan vara ett effektivt medel att stävja de mest flagranta fallen av lagtrots.

*Sveriges domareförbund*

Förslaget till förverkandebestämmelse är inte tillräckligt genomarbetat och bör framför allt belysas i ett större sammanhang. Det kan ifrågasättas om en bestämmelse av ifrågavarande slag kommer att få en sådan praktisk betydelse att det finns anledning att lagstifta därom.

*NTF*

NTF delar uppfattningen att i vissa speciella fall kan ett förverkande av fordonet vara en lämplig och nödvändig åtgärd. NTF vill dock framhålla att en sådan åtgärd måste tillämpas mycket restriktivt.

*JUSEK*

Vad slutligen angår frågan om att i vissa fall kunna förverka ett fordon, som använts vid brott enligt trafikbrottslagen, tillstyrker JUSEK i princip förslaget. Frågan kan dock vara förenad med praktiska svårigheter bland annat därför, att en person som vanemässigt kör bil olovligt ofta använder sig av olika fordon, som inte tillhör honom själv och kan betinga ett icke obetydligt värde.

*Polisförbundet*

Förbundet tillstyrker de förverkansmöjligheter av fordon som föreslås. Såsom förslaget är utformat tar det närmast sikte på de jämförelsevis få fall där vederbörande genom upprepad brottslighet visat sig närmast likgiltigt för samhällets åtgärder. De invändningar om att åtgärder av det här slaget hårdast drabbar dem med begränsade ekonomiska möjligheter kan enligt förbundets mening inte väga så tungt att samhället ska sakna möjligheter att förhindra en upprepad brottslighet av det här slaget.

*Föreningen Sverigs statsåklagare*

Föreningen ställer sig tveksam till förslaget att fordon skall kunna förverkas på den grund att förverkandet skulle drabba alltför slumpmässigt med hänsyn till fordonets värde, den dömdes ekonomi, den dömdes framtida behov av fordonet etc. Enligt förslaget är det praktiska utrymmet för en tillämpning av fordonsförverkande i brottsförebyggande syfte synnerligen begränsat. Om återfallsrisken i en situation är till den grad så påtaglig som förutsatts i förslaget för att förverkande skall kunna ske, så torde, enligt föreningens uppfattning, en häktning vara mer adekvat än ett förverkande av fordonet.

*Polischefsöreningarna*

Föreningarna tillstyrker förslaget om möjlighet att förverka fordonet vid rattfylleri och andra trafikbrott. Även om möjligheten i praktiken blir begränsad, är den ur polisiär synpunkt värdefull.

*M och KAK*

Ett förverkande av fordon som används vid brott mot trafikbrottslagen drabbar givetvis ojämnt. Med hänsyn till att stadgandet är avsett att tillämpas endast i undantagsfall, vill KAK och M inte motsätta sig förslaget i denna del. I sammanhanget bör beaktas att enbart förekomsten av en möjlighet till förverkande kan ha en skärpande psykologisk verkan.

*MHF*

När det gäller förverkande av fordon har MHF aktualiserat frågan tidigare. För närvarande är det inte möjligt för domstolarna att döma till förverkande av fordon ens vid mycket svåra trafikbrott och rattfylleri. Även om man inte skall tillmäta förverkandeinstitutet alltför stor betydelse torde hotet om att förlora den egna bilen kunna bli en tillräckligt konkret och känsloladdad upplevelse för att några skulle avstå från att sätta sig vid ratten och i stället ta taxi hem. MHF ser därför positivt på att man inför en sådan möjlighet, även om förbundet är införstått med att användningsområdet blir begränsat.

**Om vårdpåföljder***Stockholms tingsrätt*

I promemorian har antytts möjligheten att döma till skyddstillsyn med nykterhetsvårdande föreskrifter även om brottet i sig inte bedöms förskylla svårare straff än böter. Detta torde, såvitt tingsrätten känner till, knappast tillämpas. Påföljden överlämnande till vård enligt lagen (1981:1243) om vård av missbrukare i vissa fall torde knappast förekomma för rattfylleribrott, åtminstone inte vid Stockholm tingsrätt. Det saknas skäl att tro att dessa påföljder skulle tillämpas mer i fortsättningen om den föreslagna ändringen av rattfylleristrafvet genomföres.

*Trelleborgs tingsrätt*

Tingsrätten tillstyrker att lagförslaget genomföres som en paketalösning. Dock anser tingsrätten att domstolarnas val av påföljd inom den föreslagna skalan för rattfylleri om böter eller fängelse i högst 6 månader inte i en kommande proposition bör styras alltför hårt till ett val enbart mellan böter och fängelse.

Om den åtalade har alkoholproblemen bör i trafiksäkerhetens intresse liksom även av kriminalpolitiska och nykterhetspolitiska skäl skyddstillsyn användas i förening med höga böter – i trafiksäkerhetens intresse för

att hindra återfall, av kriminalpolitiska skäl för att minska utslagningen genom fängelse och av nykterhetspolitiska skäl för att nå farliga förare i ett tidigt skede.

Vid rattfylleri enligt nuvarande lag, med en blodalkoholhalt om minst 1,5 promille, föreligger alkoholproblem i minst 60% av fallen. Härtill kommer, att redan en promille om 0,8–1,00 i regel antyder alkoholproblem. Alkoholproblematiker är inte hjälpta med böter och kan f.ö. ofta inte betala dem, varför påföljden är individualpreventivt meningslös. Fängelse är skadligt och främjar utslagning och återfall. Reformen bör därför kombineras med uttalanden från statsmakterna att personutredning bör ske genom personundersökning, läkarintyg (§ 7-intyg) eller utredning genom socialnämnden vid dessa högre alkoholhalter och att vid behov av vård skyddstillsyn med föreskrifter om nykterhetsvård bör väljas i kombination med böter. Detta innebär samtidigt en skärpning av reaktionen genom att en del av 0,8/1,0–1,5 promilleklientelet överföres från nuvarande bötesstraff till kriminalvård i frihet.

-----

Tingsrätten vill understryka att trafiknykterhetsbrottskommittén 1970 menade att den normala påföljden för rattfyllerister med alkoholproblem borde vara skyddstillsyn med föreskrifter om nykterhetsvårdande behandling. Tingsrätten vill som sin erfarenhet redovisa, att den fara som en del remissinstanser menat föreligga för att en dylik föreskrift skulle vara olämplig från behandlingssynpunkt inte stämmer med tingsrättens erfarenhet. Åtal för rattfylleri utgör en så påtaglig upplevelse att den tilltalade ofta efter hand, under personutredningen eller i rätten, öppnar sig för samtal om behandling och därvid frivilligt godtar någon lämplig åtgärd, såsom kontakt med läkare, Länkarna eller socialvården samt behandling med samtalsterapi och/eller antabus.

-----

Unga förare och förare med alkoholproblem utgör särskilda trafikrisker. Omkring 30% av trafiknykterhetsbrottslingarna är mellan 18 och 24 år. En lika stor andel återfaller i trafiknykterhetsbrott. Dessa är ofta alkoholproblematiker. Samhället har visserligen lyckats att lära förarna i gemen att hålla isär alkohol och trafik men har misslyckats beträffande unga förare och alkoholproblematiker. Det är därför av väsentligt trafiksäkerhetsintresse att inrikta trafiksäkerhetsarbetet, inberäknat påföljden för rattfylleri, på dessa grupper. Av dem är särskilt alkoholproblematikerna svåra att anpassa genom allmänpreventiva åtgärder och återfaller vid enbart sådana lätt och förblir trafikrisker. Det allmänpreventiva fängelsestraffet har alltså även en motsatt effekt mot den avsedda, i det att det genom de ökade återfallen ökar trafikriskerna. Många av de unga förarna kan lättare än andra nås också med andra medel än hot om fängelse, t. ex. undervisning i skola eller körskola.

-----

Frihetsstraffet som avskräckande och moralbildande faktor torde emellertid ha ingen eller ringa effekt på alkoholproblematikerna i den situation då de har att välja att köra eller inte. Kan man däremot nå denna stora grupp och hindra de just hos dem frekventa återfallen vore mycket vunnet från trafiksäkerhetssynpunkt. På köpet kan väsentligen nykterhetsvårdssynpunkter främjas, eftersom vård ofta kan sättas in i ett relativt tidigt skede av missbruket då störst möjligheter finns att bryta utvecklingen. Det kriminalpolitiska målet att nedbringa det lidande fängelse ger främjas också. Att använda de redan hårt prövade – alkoholmissbruk har vanligen sin orsak i någon form av utslagning i samhället, psykisk ömtålighet, misslyckande i arbete eller familj etc. – som offer för att påverka andra, mer lyckligt lottade samhällsmedborgare att hålla isär alkohol och trafik strider mot elementär rättvisa och humanitet. En nyanserad och saklig beskrivning av merparten av rattfylleriklientelet och av fängelsestraffet skulle förvisso också få allmänheten att förstå och godta ett nyanserat påföljdsval. Allmänpreventionens verkan skulle därför kvarstå på dem som överhuvud är mottagliga för avskräckning och moralbildning.

-----

Tingsrätten har samma uppfattning som redan 1966 års trafiknykterhetskommitté, nämligen att den normala påföljden för rattfylleri – eftersom de flesta rattfylleristerna är alkoholproblematiker – bör vara skyddstillsyn med föreskrift om nykterhetsvård. Det nykterhetspolitiska intresset av att komma tillrätta med det dolda alkoholmissbruket är så stort att en tidig insats bör ske. Trafiksäkerhetsintresset sammanfaller med det nykterhetspolitiska intresset. I betänkandet anföres att sådana föreskrifter otvivelaktigt skulle vara mindre väl förenliga med principerna för den nya sociallagstiftningen. Tingsrätten delar ej denna uppfattning. Redan vid personundersökningarna i rattfyllerimålen, som i stor utsträckning gjorts av anställda vid socialbyråer, har den tilltalade ofta kommit till insikt om värdet av nykterhetsvård och frivilligt börjat delta i sådan. I vart fall vid huvudförhandlingen har ofta en sådan frivillig accept av eller rent av önskan om hjälp med missbruket mognat fram. I realiteten bygger en formell tvångsföreskrift av domstolen därför på frivillighet och stämmer väl med socialtjänstlagstiftningen. Härtill kommer att rattfylleristen redan genom sitt brott utsatt sig själv och andra för fara till liv och hälsa samt att återfall i rattfylleri är vanligt. En avsevärd fara föreligger därför för att han till följd av missbruket kan komma att skada sig själv eller andra. Även en föreskrift mot en icke samarbetsvillig rattfyllerist kan därför försvaras. Inom tingsrättens verksamhetsområde har inte förekommit någon antydning hos kriminalvårds- eller socialvårdsorgan om att det rent praktiskt skulle, såsom i betänkandet sägs, vara "stora svårigheter att bygga upp och genomföra specialinriktade behandlingsprogram i den skala som det skulle bli fråga om". Tvärtom har berörda organ positivt ställt upp då tingsrätten påkallat biträde. Tingsrätten menar vidare att skyddstillsyn med nykter-

hetsvårdsföreskrift bereder vägen för ett önskat införande av kontraktsvård för drogmissbrukare. Till dess så sker bör socialvård, hälso- och sjukvård samt kriminalvård gemensamt delta i denna del av arbetet för trafiksäkerhet och nykterhetsvård.

#### *Länsrätten i Jämtlands län*

Den allmänna målsättningen att minska antalet fängelsestraff ställer sig länsrätten givetvis helt bakom. Vi känner oss dock ytterst tveksamma om man genom lagstiftningsåtgärder på just trafikbrottens område skall uppnå det syftet. En mycket stor del av rattfylleristerna är alkoholmissbrukare. Vad dessa behöver är vård, vilket kan tillgodoses genom den nuvarande lagstiftningen. Detta förutsätter dock omprioriteringar så att den sociala sektorn får större personella och ekonomiska resurser. Det går inte att bortse från nuvarande påföljdspraxis där skyddstillsyn med nykterhetsvårdande föreskrifter ådöms i praktiken endast när brottet i sig bedöms förskylla fängelse. Att döma en alkoholmissbrukare till ett högt bötesstraff är inte bara ett slag i luften utan också inhumant.

#### *Övervakningsnämnden i Stockholm, andra avdelningen*

Enligt departementsförslaget kommer utrymmet för att döma till böter i stället för fängelse vid rattfylleribrott att öka. De skäl som anförts för en sådan ändring synes övertygande. Nämnden vill dock framhålla att förslaget i praktiken sannolikt kommer att minska tillämpningen av inte bara fängelse utan också skyddstillsyn vid rattfylleribrott. Huruvida en minskad användning av skyddstillsyn kommer att negativt återverka på återfallsfrekvensen vid rattfylleri är svårt att uttala sig om.

Enligt nämndens erfarenheter är skyddstillsyn i åtskilliga fall meningsfull som påföljd vid trafiknykterhetsbrott. De som ådöms skyddstillsyn har ofta alkoholproblem men lever i övrigt under förhållanden som framstår som relativt ordnade. De tillhör nämndens mera godartade klientel. Nämndens intryck är att de flesta rattfyllerister som får skyddstillsyn gör en allvarlig satsning för att komma ifrån sitt alkoholberoende. Ofta har en behandlingskontakt i själva verket etablerats redan före övervakningens början. Genom övervakningen sker en kontroll av att behandlingen genomförs. Den dömda sköter mestadels kontakten med övervakaren mycket bra och övervakningen har ofta kunnat upphöra efter ett år. Det är inte ovanligt att den nykterhetsvårdande behandlingen fortsätter även efter övervakningens upphörande.

Nämnden finner mot bakgrund av det anförda det vara väsentligt att skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling fortfarande får ha sin plats i påföljdssystemet vid trafiknykterhetsbrott och att påföljden kan användas även i vissa fall där blodalkoholhalten har legat under 1,5 promille (s. 108).

*Frivårdskommittén*

Principen vid kontraktsvård är att den tilltalade skall ha frihet att välja mellan ett fängelsestraff av viss längd och viss tids vård för sitt missbruk. Erfarenheterna av missbruksvård visar att vårdtiden inte kan vara alltför kort, om man önskar positiva effekter av vården. Detta begränsar emellertid samtidigt vårdalternativets möjligheter att konkurrera med fängelsealternativet, särskilt när fråga är om så korta fängelsestraff som de som är aktuella vid rattfylleri. Lagöverträdare är troligen inte villiga att genomgå långvariga behandlingsprogram i stället för en månad i fängelse. Kontraktsvård av denna art torde därför inte kunna bli någon normalpåföljd för rattfylleri.

Det är emellertid möjligt att utforma en annan form av kontraktsvård för rattfyllerister som bättre kan konkurrera med korta fängelsestraff. Den kan exempelvis bestå av viss tids öppen poliklinisk missbruksvård, innebärande vårdkontakt ett par gånger i veckan. Den kan också efter förebilder i USA (Ds K 1980: 6 s. 98–100) bestå av regelbunden undervisning i trafik-kunskap m. m. under några månader. En kontraktsvård som utformas på detta sätt får emellertid mycket begränsade allmänpreventiva effekter. Det är därför tveksamt om den kan ersätta fängelsestraff som normalpåföljd för rattfylleri i vårt land, där påföljden för detta brott hittills i regel bestäms uteslutande med hänsyn till allmänpreventionens krav.

*Läkarsällskapet*

Omhändertagande av körkort i kombination med behandling och kontroll har visat god effekt på nykterheten hos personer med alkoholproblem och borde beaktas vid lagstiftningen.

*Sveriges domareförbund*

Påföljdssystemet är i dag föremål för översyn av bl. a. frivårdskommittén, som undersöker möjligheterna att i systemet införa alternativ till fängelse. Sådana påföljder – särskilt den s. k. kontraktsvården – kan tänkas vara lämpad för många rattfyllerister. Enligt förbundets mening vore det klokt att avvakta kommitténs övervägande innan man genomför några mera ingripande ändringar i påföljdsreglerna för förstagångsrattfylleri.

TCO anser det angeläget att ett kommande förslag från frivårdskommittén snarast framläggs eftersom det utgör en nödvändig komplettering till den föreslagna lagstiftningen.

*Föreningen Sveriges åklagare*

Föreningen delar uppfattningen att det inte är någon framkomlig väg att, såsom trafiknykterhetsbrottskommittén föreslagit, normalt döma rattfyllerister med alkoholproblem till skyddstillsyn med föreskrifter om nykter-

hetsvård. Tvångsvis nykterhetsvård i så stor skala som här skulle bli aktuell kan inte rimligen anordnas – särskilt inte efter tillkomsten av den nya socialtjänstlagstiftningen, som bygger på frivillighet i första hand när det gäller vården. Med hänsyn till vad föreningen anfört ovan om den allmänpreventiva effekten av att fängelse utgör normalpåföljd för rattfylleri avstyrker föreningen förslaget att normalstraffet för sådant brott skall vara böter och att fängelse skall vara reserverat enbart för grova fall.

### **Ytterligare om alkoholutandningsprov**

#### *Sollentuna tingsrätt*

I promemorian anförs vidare (s. 103 a ff) olika skäl för att promillegränsen 1,5 inte bör bibehållas och böter alltså bli huvudpåföljden även vid så hög alkoholkoncentration i blodet som 1,5 promille och däröver. Efter en redovisning av dessa skäl kommer man fram till att gränsen dock inte slopas nu utan först i samband med övriga lagändringar vid eventuell övergång från blodprov till utandningsprov. Varför då inte vänta helt med att ta bort gränsen i stället för att behålla den som gräns mellan normalt och grovt rattfylleri men i övrigt inte tillmäta den annan betydelse än som en i motiven rekommenderad förutsättning för fängelse vid vanligt rattfylleri i de undantagsfall då sådan påföljd bör komma i fråga. Den vikt av enhetlighet i rättstillämpningen, som promemorieförfattaren lägger fram som den ena huvudgrunden för hela reformen, är ett skäl så gott som något att behålla 1,5-gränsen oförändrad, givetvis under förutsättning att tillräckligt vetenskapligt stöd finns för denna i fråga om sambandet mellan berusningsgrad och trafikfarlighet.

#### *Rikspolisstyrelsen*

Enligt styrelsen är den främsta förutsättningen för att kunna minska användningen av fängelse att upptäcktsrisken uppfattas som reell av allmänheten. Risker för upptäckt är främst beroende av vilka resurser polisen förfogar över för trafikövervakning.

Polispersonalen utnyttjas orationellt i ärenden angående misstanke om trafiknykterhetsbrott eftersom transporten och väntetiden för blodprovstagning ofta måste tas från tid för trafikövervakning. Även det fortsatta utredningsförfarandet är administrativt betungande. Dessa problem löses om nuvarande blodanalys kan ersättas med luftanalys såsom för närvarande undersöks inom utredningen beträffande luftundersökningsteknik vid misstanke om trafiknykterhetsbrott. Styrelsen vill framhålla att även med nuvarande lagstiftning måste polisen tillföras kvalificerade instrument för att kunna genomföra tillförlitliga alkoholutandningsprov, dvs. prov som varken är falskt positiva eller falskt negativa. Från rättssäkerhetssynpunkt är detta av utomordentligt stor betydelse eftersom beslut om blodprov i regel fattas efter genomfört alkoholutandningsprov. Det är således möjligt

att öka upptäcktsrisken om polisen förfogar över högklassig utrustning. Trafikövervakningen skulle därmed få större avhållande effekt än för närvarande.

#### *Statens väg- och trafikinstitut*

I och med att man inför begreppet grovt rattfylleri skapar man också nya definitioner varför VTI finner att man borde kunna slopa den övre gränsen. Vi utgår då från att man tillämpar de nya straffbestämmelserna i enlighet med förslaget. Ett slopande av den övre gränsen skulle också underlätta införandet av utandningsprov som bevismedel, som också framhålls i promemorian. VTI menar således att man redan nu kan slopa den övre gränsen (1,5 promille).

#### *Länsstyrelsen i Uppsala län*

Utredningen om alkoholutandningsprov kommer med största sannolikhet att inom något år föreslå att utandningsprov används som rättsliga bevismedel i stället för blodprov. Ett sådant förslag, som i hög grad är ägnat att främja trafiksäkerheten, förutsätter att de nu föreslagna rekvisiten för grovt rattfylleri ändras.

Reglerna om trafiknykterhetsbrott intar en central plats i människornas rättsmedvetande. Fasthet och stadga i lagstiftningen är därför en nödvändighet. Upprepade ändringar av rättsreglerna på detta område kan urholka fordonsförarnas uppfattning om lagstiftningens innehåll och ändamål. Det är därför enligt länsstyrelsens mening olämpligt att nu genomföra en genomgripande reform, vilken inom något år kommer att följas av ännu en författningsändring. I stället bör en samlad översyn av trafiknykterhetslagstiftningen ske när ovannämnda förslag föreligger.

#### *Utredningen om alkoholutandningsprov som bevismedel vid trafiknykterhetsbrott*

Som framhålls i promemorian medför användningen av utandningsprov som bevismedel i stället för det traditionella blodprovet väsentliga effektivitetsvinster särskilt när det gäller polisens övervakning av nykterheten i trafiken. Även lagföringen av de för trafiknykterhetsbrott misstänkta för enklasklas och blir mindre kostsam. Då det numera inte torde råda något tvivel om att det är risken för att bli upptäckt som är den väsentligaste brottsförhindrande faktorn när det gäller trafiknykterhetsbrott, anser utredningen det synnerligen angeläget att polisen ges ökade möjligheter till trafiknykterhetsövervakning. Ett sätt att påtagligt intensifiera denna övervakning utan ökade kostnader för staten är just användningen av luftanalysteknik.

---

Vid högre alkoholhalter kan variationerna i analysresultaten från samtidigt tagna utandnings- och blodprov undantagsvis i absoluta tal vara så stora — ehuru procentuellt av samma storleksordning som vid den lägre

promillegränsen – att det f. n. synes möta stora svårigheter att med den avgörande betydelse som 1,5<sup>0</sup>/<sub>100</sub>-gränsen har i straffrättsligt hänseende ersätta blodanalyser med luftanalyser. Variationerna är dock inte större än att luftanalyserna kan användas i rättsliga sammanhang för att ange nivån på alkoholhalten.

På grund av det nu anförda skulle utredningen med tillfredsställelse hälsa att 1,5<sup>0</sup>/<sub>100</sub>-gränsen redan nu utmönstrades från lagstiftningen. Ett sådant steg skulle medföra att luftprovsanalyser utan större svårighet skulle kunna användas för rättsligt bruk.

Den i promemorian omnämnda försöksverksamheten med luftanalysteknik, som sedan några år har bedrivits i Sverige under ledning av Roger Bonnichsen och Leonard Goldberg och vars resultat skall läggas till grund för ett eventuellt beslut om övergång till luftanalysteknik för rättsligt bruk, har genomgående visat säkra resultat vid lägre alkoholhalter. Den nedre straffbarhetsgränsen, 0,5<sup>0</sup>/<sub>100</sub> eller 0,4<sup>0</sup>/<sub>100</sub> som nu föreslås, utgör därför inget hinder för övergång till luftanalysteknik.

-----

#### Om drograttfylleri m. m.

##### BRÅ

BRÅ noterar som positivt att uttrycket "annat berusningsmedel" i lagtextförslaget föreslås utbytt till "annat medel", liksom att drog-rattfylleriet fortsättningsvis skulle kunna bedömas enligt båda svårighetsgraderna i stället för som nu, bara efter den högre skalan. Förslaget erbjuder dock inte någon lösning för att komma till rätta med problemet hur påverkan av annat medel än alkohol skall mätas och bedömas. De svårigheter som möter härvidlag har beskrivits och kommenterats av Artur Solarz i SvJT 1980 s 40 ff. Drograttfylleriet synes vara ett problem i växande (se Schubert-Ceder-Holmgren om narkotika hos bilförare i BRÅs rapport 1982:2 Narkotikautvecklingen 1982). Det är också välkänt att kombinationen av alkohol-läkemedel/andra droger kan medföra en högre påverkansgrad och därmed en större trafikfara än alkoholkoncentrationen i blodet ger vid handen.

Läkemedlens betydelse som trafikolycksfaktor har studerats av Solarz (Läkemedelspåverkan och trafik. Stockholm 1978). Genom den märkning av trafikfarliga läkemedel som numera sker riktas allmänhetens uppmärksamhet mot problemet med läkemedelspåverkan. Promemorian innehåller ställningstagandet att straffansvar inte bör införas för samtliga fall då en förare är påverkad av något narkotiskt medel med hänsyn till den komplikation som de legitamt föreskrivna läkemedlen innebär. BRÅ menar emellertid att det är påkallat att söka en modell för säkrare bedömningar i dessa fall av påverkan. Kanske bör en annorlunda konstruktion av rattfylleri-brottet i dessa fall övervägas om de analystekniska problemen framstår som svårlösta.

*Statens väg- och trafikinstitut*

I detta sammanhang bör påpekas att lagens utformning för närvarande omöjliggör forskning för att ytterligare belysa de prestationsnedsättningar som kan förorsakas av låga blodalkoholkoncentrationer och av droger av annat slag. Sålunda medges inga som helst avsteg när det gäller förande av motorfordon. Inte ens dispensmöjligheten föreligger även om forskningsbehovet skulle vara aldrig så väl dokumenterat och undersökningarna kunna ske under betryggande former. Institutet har tidigare framfört dessa synpunkter och förutsätter att även detta problem kan få sin lösning i det kommande lagförslaget. Den något märkliga situationen föreligger att vid forskning är promillegränsen snarast 0 medan utredningen nu föreslår en allmän gräns på 0.4 promille.

*Läkarsällskapet*

*Läkarsällskapet* menar att *berusning med andra medel* ägnats större uppmärksamhet. Den lösa formuleringen i 4 § "om någon på motsvarande sätt är påverkad av annat medel" ger möjlighet till godtycke. Då nu läkemedlen har klassats efter trafikfarlighetssynpunkt borde det vara möjligt att i en bilaga ange läkemedel och olämpliga doser.

**Trafikupplysning, körkortsåterkallelse m. m.***Trelleborgs tingsrätt*

Det görs ofta gällande att allmänpreventionen verkar främst då stadgandet/praxisen är ny men att den sedan efter hand minskar i värde. Andra medel erfordras då mot den ansvarslöshet rattfylleristen ådagalägger. Detta torde karaktärisera dagens situation i vårt land. Andra åtgärder står nu till buds för att avhålla förare från att köra med sprit i kroppen. Möjligheterna att ge saklig upplysning om trafikfaran p. g. a. alkohol med dess nedsättning av reflexer och reaktioner är numera stora genom press, radio och TV. Den längre skoltiden inbjuder till upplysning och påverkan upp till körkortsåldern. Körkortsutbildningen med körskolor ger också i ökande grad möjlighet härtill. Faran för att själv skadas, att själv behöva betala reparationskostnader och inte minst att bli av med körkortet spelar för genomsnittsföraren en väsentlig roll. Även om många fortsätter att köra trots körkortsåterkallelse, blir deras körning mindre frekvent och försiktigare, inför risken att upptäckas. Vid en nödvändig prioritering av samhällets insatser för trafiksäkerheten bör ökad trafik kontroll för ökad upptäcktsrisk gå före fängelse. Hit hör användandet av luftanalysteknik och snabbt flyttbara kontroller.

*Domstolsverket*

DV konstaterar att 4 § trafikbrottslagen i den föreslagna lydelsen öppnar möjlighet för ensamdomare att avgöra trafiknykterhetsmål i långt större

omfattning än vad som nu är fallet vilket är ägnat att medföra besparing för staten. Möjligen kan antalet trafiknykterhetsmål öka något vid de allmänna domstolarna. Målutvecklingen torde dock vara mer beroende av polisens prioritering av sina kontroll- och utredningsinsatser än den föreslagna utvidgningen av det straffbara området i och för sig.

#### *Riksåklagaren*

De föreslagna ändringarna av trafiknykterhetsbrotten får självfallet betydelse för åklagarnas praxis vid utfärdandet av strafföreläggande. Detta har dock inte berörts i promemorian. Det är emellertid från processekonomisk synpunkt angeläget att de klara fallen i största möjliga utsträckning kan bli föremål för strafföreläggande. I fall där alkoholhalten inte överstiger cirka 1,5 promille och där inte heller återfall är för handen eller eljest omständigheter av försvårande karaktär föreligger inom ramen för den föreslagna 4 §, bör enligt min mening strafföreläggandeinstitutet kunna komma till användning.

#### *Trafiksäkerhetsverket*

Utredningens diskussion kring förslag om ändrade straffbestämmelser ger anledning att beröra den ur trafiksäkerhetssynpunkt än mer angelägna frågan om återkallelse av förarbehörigheten på grund av brott och förseelser i trafiken. Denna samhällets reaktion har i flera avseenden vidare konsekvenser för den enskilde än vad en straffrättslig reaktion har. Det är därför motiverat att ta tag i de olägenheter som nu finns beträffande den absoluta kopplingen mellan den straffrättsliga sidan av saken och ingripandet på körkortssidan. Målsättningen bör vara att samhällets reaktion beträffande förarbehörigheten skall komma i direkt anslutning till gärningen. Receptet är effektiva instrument för snabba och administrativt lätthanterliga ingripanden. En sådan strävan har kommit till uttryck redan i propositionen 1967: 55 sid. 62. Grunderna härför och närmare förslag om steg i denna riktning har sedermera i utkastsform redovisats av generaldirektören till bland annat dåvarande statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet. Utkasten biläggs detta yttrande.

**Sammanställning av remissyttrandena över skrivelsen 1983-03-04 från statens väg- och trafikinstitut ang. dispens från vissa bestämmelser i trafikbrottslagen (1951:649) och vägtrafikkungörelsen (1972:603)**

Efter remiss har yttranden över skrivelsen avgetts av hovrätten över Skåne och Blekinge, kammarrätten i Jönköping, riksåklagaren (RÅ), rikspolisstyrelsen, socialstyrelsen, statens rättskemiska laboratorium, trafiksäkerhetsverket, länsstyrelsen i Östergötlands län, länsstyrelsen i Kristianstads län, Svenska Läkaresällskapet, Sveriges advokatsamfund, Sveriges domareförbund, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Svenska Polisförbundet, Föreningen Sveriges statsåklagare, Föreningen Sveriges åklagare, Föreningen Sveriges länspolischefer, Föreningen Sveriges polischefer, Motormännens riksförbund (M), Motorförarnas Helykterhetsförbund (MHF) och Trafikförsäkringsföreningen.

Framställningen tillstyrks utan närmare kommentarer av *Sveriges domareförbund, Föreningen Sveriges statsåklagare, Föreningen Sveriges åklagare* och *Motormännens riksförbund (M)*.

*Länsstyrelsen i Östergötlands län:* När det gäller genomförandet av försöken förutsätter länsstyrelsen att de kommer att ske inom avspärrade områden t. ex. körgårdar eller motorbanor dvs. avskilda från allmän trafik.

Beträffande säkerhetsföreskrifter m. m. bör ledning kunna hämtas från de bestämmelser en polismyndighet har att följa vid godkännande av motorbanor (se RPS FS 1982:6). Prövningen av nämnda dispenser bör kunna åläggas länsstyrelsen i respektive län. Samråd i säkerhetsfrågor kommer då att ske med den lokala polismyndigheten.

*Rikspolisstyrelsen:* Styrelsen tillstyrker — — — att experimentella försök skall få genomföras i trafiksituationer inom ramen för forskningen kring prestationsnedsättande effekter av droger av olika slag. För sådana försök bör dock inte utfärdas generella bestämmelser utan provverksamhet bör få ske endast efter särskild ansökan hos regeringen.

Provverksamheten bör endast få genomföras på avlysta och avspärrade banor under betryggande kontroll. Innan provverksamhet påbörjas bör forskningsledaren samråda med den lokala polismyndigheten, vilken bör ges befogenhet att vid behov utfärda säkerhetsföreskrifter.

Liknande synpunkter framförs av *Svenska polisförbundet, Föreningen Sveriges länspolischefer, Föreningen Sveriges polischefer, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF)* och *Trafikförsäkringsföreningen*.

*Statens rättskemiska laboratorium (professorn Jan Schubert):* Jag delar VTIs bedömning om betydelsen av forskning över prestationsnedsättande drogers effekter på bilförare under realistiska trafikförhållanden. VTIs

rubricerade begäran synes mig därför väl motiverad och jag har inga invändningar mot den. För att kunna dra meningsfulla slutsatser från experimenten vill jag dock framhålla betydelsen av att man också skapar möjligheter att utföra analyser av drogkoncentrationer i blod från försökspersonerna.

*Svenska Läkaresällskapet:* Kunskaper om människors förmåga att uppfatta och reagera på förhållanden i trafikmiljön är grundläggande för hur denna miljö skall utformas; skyltning, signaler utefter vägar, hastighetsbestämmelser, vägbredd, styrka, riktning och manöverbarhet hos fordonsens strålkastarljus är exempel på förhållanden, som skall utformas med hänsyn till trafikanters, särskilt motorfordonsförarens ålder, utbildning och hälsotillstånd.

I sistnämnt avseende bör naturligtvis ej blott sjukdomar och skador utan även inverkan av droger, använda som läke- eller berusningsmedel, tillmätas intresse. Att effekter av alkoholbruket härvidlag är synnerligen viktiga att uppmärksamma står klart mot den obestridliga erfarenheten att körförmågan blir nedsatt av alkohol samt att bruket är oerhört omfattande. Även andra kemiska påverkningar är viktiga, t. ex. verkan av läkemedel, narkotiska preparat intagna i berusningssyfte samt lösningsmedel, använda yrkesmässigt och genom sin ångbildning skadliga för arbetare som tvingas andas in dem.

Man bör eftersträva så god kunskap om orsakerna till trafikskador som problemen i fråga motiverar. Det är då angeläget framhålla den eventuella inverkan som låga halter i blodet av alkohol kan utöva. Ävenså betydelsen av resttillstånd som kvarstår efter att alkoholen lämnat kroppen är viktiga att utreda. Dessa förhållanden synes vara av stort intresse med tanke på den personliga säkerheten i trafiken för dem som är påverkade, och de är av betydelse som orsak till skador på medtrafikanter.

När det i vägtrafikkungörelsen och trafikbrottslagen föreskrivs så stränga regler beträffande förande av motorfordon under inverkan av alkohol att seriösa studier av de tillhörande trafikriskerna tillintetgörs, då har reglerna motverkat sitt syfte. Ovan och i skrivelsen från VTI har några aktuella anledningar till studier omnämnts: betydelsen av låga blodalkoholhalter för skickligheten att föra motorfordon, jämförelser av resultat från körsimulatorprov och prov på avlyst bana eller testbana är exempel. För att möjliggöra sådana studier, vilka är angelägna för trafiksäkerhetsreglernas framtida utformning, bör VTI erhålla dispens från vad som gäller enligt vägtrafikkungörelsen i § 19 och trafikbrottslagen § 4. Däremot ställer sig Svenska Läkaresällskapet avvisande till prov i verklig trafik. Till dispensen kan lämpligen knytas de villkor, som skall vara uppfyllda för att säkerheten för berörd personal och tredje man skall förbli fullt betryggande. Medicinsk kontroll bör utövas av de berörda personerna så att inte arbetet ger upphov till oförmodade reaktioner.

*Kammarrätten i Jönköping:* Man bör enligt kammarrättens mening sam-

tidigt undersöka om det inte finns behov av att kunna utfärda motsvarande dispenser på luft- och sjötrafikområdena.

*Trafiksäkerhetsverket:* Proven behöver såvitt framgår av skrivelsen inte ske i allmän trafik. Trafiksäkerhetsverket förutsätter därmed att försök inte avses att genomföras på områden som är att anse som väg enligt 2 § vägtrafikkungörelsen (1972: 603) (VTK). Någon möjlighet till undantag från 19 § VTK torde därför inte vara erforderlig och kan inte heller tillstyrkas. Trafiksäkerhetsverket avstyrker således begäran i denna del.

Ett med 19 § VTK likalydande förbud mot körning i terräng återfinns i 37 § terrängtrafikkungörelsen (1972: 594) (TTK). För att försöksverksamhet skall kunna genomföras torde krävas undantag från detta förbud. Sådana undantag ankommer på regeringen att medge.

Trafiksäkerhetsverket föreslår att regeringen ges rätt att i det enskilda fallet, då undantag meddelas från 37 § TTK, även förordna att förande i enlighet med undantaget inte skall vara straffbart enligt 4 § trafikbrottslagen (1951: 649). En bestämmelse härom bör förslagsvis införas som en ny 7 § i trafikbrottslagen och utformas enligt följande.

7 § Regeringen får för visst eller vissa fall besluta att förande av motor drivet fordon i enlighet med av regeringen meddelat undantag från 37 § terrängtrafikkungörelsen (1972: 594) inte skall vara brott enligt 4 §.

*Riksåklagaren:* Det är angeläget att forskningen avseende olika drogers och läkemedels inverkan på motorfordonsförarens prestationsförmåga främjas. Resultaten av denna forskning är av stor betydelse för utformningen av ansvarsreglerna för trafikbrott.

VTI:s hemställan är betingad av att experimentella försök inom ramen för forskning kring prestationsnedsättande effekter av droger inte kan göras med hänsyn till bestämmelserna i 19 § vägtrafikkungörelsen och 4 § trafikbrottslagen. VTI:s skrivelse ger närmast det intrycket att all vidare forskning på området är omöjlig om inte undantag från nämnda bestämmelser införs. För egen del finner jag VTI:s uppfattning med hänsyn till den tekniska utvecklingen i allmänhet väl pessimistisk. Självfallet vore det för forskningens skull önskvärt om undantag från dessa bestämmelser kunde ske i någon form. Innan denna fråga närmare övervägs bör emellertid enligt min mening en kartläggning ske av de befintliga tekniska möjligheterna att med hjälp av simulatorer och liknande anordningar visa och mäta prestationsförmågan hos motorfordonsförare som utsatts för påverkan av något slag. Även en bedömning av den förväntade tekniska utvecklingen på området bör göras. Skulle det visa sig att tillräckliga tekniska resurser finns eller kan förväntas bör enligt min mening inga ingrepp i förevarande syfte göras i 19 § vägtrafikkungörelsen och 4 § trafikbrottslagen. Jag vill i detta sammanhang erinra om att det anses naturvetenskapligt omöjligt att uppställa promillegränser vid läkemedelsrattfylleri och att en presumptionsregel med fasta koncentrationshalter för alla aktiva substanser som ingår i läkemedel inte för närvarande är möjlig att praktiskt införa.

I den mån nämnda kartläggning ger vid handen att fortsatt forskning på området kräver tillgång till en realistisk trafikmiljö kan en utredning av frågan om införande av undantagsbestämmelser i bl. a. 19 § vägtrafikkungörelsen och 4 § trafikbrottslagen bli aktuell. Det ligger i sakens natur att dessa undantagsregler, om de kommer till stånd, måste bli ytterst restriktiva bl. a. vad gäller platsen för experimentens utförande. Flera straffrättsligt komplicerade frågor måste därvid övervägas. Även det skadeståndsrättsliga ansvaret måste belysas.

## Det remitterade förslaget

### 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 4 § skall ha nedan angivna lydelse,  
*dels* att i lagen skall införas två nya paragrafer, 4 a och 7 §§, av nedan angivna lydelse.

#### Nuvarande lydelse

*I mom.<sup>1</sup> Den som vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn varit så påverkad av starka drycker, att det kan antagas, att han icke på betryggande sätt kunnat föra fordonet eller spårvagnen dömes, för rattfylleri till fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna är mildrande, till böter, dock lägst tjugofem dagsböter.*

*Till samma straff dömes föraren, om han av annat berusningsmedel var så påverkad som nyss sagts.*

*Den som fört motordrivet fordon eller spårvagn efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 1,5 promille eller däröver, skall anses ha varit så påverkad av starka drycker under färden, som i första stycket sägs.*

*2 mom.<sup>2</sup> Är det ej styrkt, att förare av motordrivet fordon eller spårvagn var så påverkad, som i 1 mom. första stycket sägs, men har han fört fordonet eller spårvagnen*

#### Föreslagen lydelse

#### 4 §

*Den som framför motordrivet fordon eller spårvagn efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgår till 0,4 promille eller däröver döms för rattfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.*

*Detsamma gäller om någon annans vid framförande av motordrivet fordon eller spårvagn är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han inte på betryggande sätt kan föra fordonet eller spårvagnen eller om föraren på motsvarande sätt är påverkad av annat medel.*

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1978: 92.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1978: 92.

*Nuvarande lydelse*

*efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0,5 men ej till 1,5 promille, dömes till böter, dock lägst tio dagsböter, eller fängelse i högst sex månader.*

*3 mom.<sup>3</sup> Vad som sägs i 1 mom. tredje stycket och 2 mom. gäller ej förare av motordrivet fordon som är avsett att föras av gående.*

*Föreslagen lydelse*

*Första stycket gäller inte förare av motordrivet fordon som är avsett att föras av gående.*

*Första och andra 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 mom.<sup>4</sup>**4 a §*

*Har i fall som avses i 4 § föraren haft en alkoholkoncentration i blodet som uppgått till minst 1,5 promille eller varit så påverkad som anges i andra samma paragraf och är brottet att anse som grovt, skall föraren dömas för grovt rattfylleri till fängelse i högst ett år.*

*Vid bedömande av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om gärningen har medfört avsevärd fara för trafiksäkerheten.*

*7 §*

*Ett fordon som har använts vid brott enligt denna lag får förklaras förverkat, om det av särskilda skäl behövs för att ett sådant brott skall förebyggas och förverkande inte är oskäligt.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 april 1985.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1978: 92.

<sup>4</sup> Momentet föreslås upphävt i prop. 1983/84: 112.

**Innehåll**

Propositionen .....	1
Propositionens huvudsakliga innehåll .....	1
1. Förslag till lag om ändring i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott. ....	2
2. Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1977: 477) .....	4
3. Förslag till lag om ändring i lagen (1976: 1090) om alkoholutandningsprov .....	6
4. Förslag till lag om ändring i trafikskadelagen (1975: 1410). ....	7
5. Förslag till lag om ändring i lagen (1958: 205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m. ....	8
6. Förslag till lag om ändring i skadeståndslagen (1972: 207) .....	9
Utdrag av protokoll vid regeringssammanträde 1984-08-30 .....	10
1 Inledning .....	10
2 Allmän motivering .....	11
2.1 Bakgrund. ....	11
2.2 Närmare om behovet av ändrade påföljdsregler. ....	15
2.3 Vidgat utrymme för böter vid rattfylleri. ....	25
2.4 Promillereglerna. ....	28
2.4.1 Bakgrund. ....	28
2.4.2 Den nedre gränsen .....	28
2.4.3 Den övre gränsen. ....	32
2.5 Straffskärpning för trafiknykterhetsbrott i vissa fall m.m. ....	33
2.6 Förverkande av fordonet vid rattfylleri och andra trafikbrott .	34
2.7 Undantag från trafiknykterhetsregleringen vid vissa vetenskapliga undersökningar. ....	37
3 Upprättade lagförslag .....	38
4 Specialmotivering .....	39
5 Hemställan. ....	50
6 Beslut. ....	50
Utdrag av lagrådets protokoll .....	51
Utdrag av protokoll vid regeringssammanträde 1984-10-04. ....	53
Bilaga 1 Departementspromemorian (Ds Ju 1983: 6) Trafiknykterhetsbrotten Förslag till ändringar i lagstiftningen. ....	55
Bilaga 2 Sammanställning av remissyttrandena över promemorian. ....	145
Bilaga 3 Sammanställning av remissyttrandena över skrivelsen den 4 mars 1983 från statens väg- och trafikinstitut .....	228
Bilaga 4 De remitterade förslaget. ....	232