Motion

1980/81: 170

**av tredje vice talmannen Karl Erik Eriksson m. fl.
med anledning av proposition 1980/81: 44 om sänkt minimitid för fängelsestraff**

I propositionen 1980/81: 44 föreslås en möjlighet att utdöma fängelsestraff för en tid om fjorton dagar eller tre veckor. Den kortaste tiden har hittills varit en månad.

Propositionen bygger på ett förslag från fängelsestraffkommittén som tillsattes av justitieminister Sven Romanus under folkpartiregeringens tid. i mars 1979. Enligt Sven Romanus direktiv till kommittén är det väsentligt att fullfölja den linje i det kriminalpolitiska utvecklingsarbetet som går ut på att minska användningen av frihetsberövande påföljder och avkorta längden på de frihetsberövanden som ändå måste göras av allmänpreventiva skäl. Även om vi med hänsyn till vikten av att bekämpa brottslighet och upprätthålla allmän laglydnad inte kan avvara fängelsestraffet, så torde detta enligt direktiven aldrig eller åtminstone endast i mycket speciella undantagsfall kunna ses som ett verkningsfullt medel i sig att anpassa lagöverträdaren till samhället.

Ett sätt att begränsa användningen av frihetsberövanden som påföljd vid brott är att möjliggöra även helt korta fängelsestraff. Ett sådant kan ha samma allmänt brottsavhållande effekt om det är på ett par veckor som om det är på ett par månader, men de skadeverkningar som kan följa på fängelsestraffet kan vara mindre om straffet är kortare. För vår egen del ställer vi oss helt bakom dessa principer, på vilka det nu framlagda förslaget om möjlighet till fjorton dagars fängelse har grundats.

Men samtidigt som vi förordar att riksdagen godkänner principen om möjlighet till fjorton dagars fängelse vill vi peka på ett mycket stort problem som då aktualiseras. Trots sin stora betydelse har detta problem endast givits en summarisk behandling i utredningen och i propositionen.

Skall förslaget om fjorton dagars fängelse även gälla rattfylleri kan detta nämligen få långtgående och oförutsedda följder för samhällets inställning till onykterhet vid ratten.

För att förstå hur allvarlig denna fråga är måste man tänka igenom både den aktuella alkoholpolitiska situationen och rattfylleribrottets konsekvenser för de enskilda människorna. Att alkoholförbrukningen ökat kraftigt under de senaste årtiondena kan inte undgå att öka riskerna för trafikskador till följd av alkoholförtäring.

Av knappt 5 500 domar på en månads fängelse under år 1979 utdömdes ca 3 150 för rattfylleri. Resultaten av polisens nykterhetskontroller de

senaste åren pekar också på att den ökade alkoholförbrukningen på många håll gått hand i hand med en tillåtande attityd när det gäller alkohol vid bilkörning. För den enskilda människan kan denna kombination av ökad alkoholförbrukning och ändrade attityder i samhället få förödande följdverkningar. Vid sidan om narkotikabrottsligheten torde faktiskt inte någon typ av kriminalitet vålla så mycket mänskligt lidande som rattfylleri.

Varje år dör minst 200 människor i trafiken till följd av rattfylleri eller rattonykterhet. Bland offren finns förare, medpassagerare, resenärer i påkörda fordon, cyklister, mopedister och fotgängare. Siffran minst 200 dödsoffer återges i trafiksäkerhetsverkets skrift Fakta om alkohol och trafik och bygger på SOU 1970: 61 Trafiknykterhetsbrott. Mot utvecklingen under 1970-talet är det mycket som talar för att det årliga antalet dödsoffer kan ha ökat ytterligare.

När det gäller en del slag av trafikolyckor med dödlig utgång förefaller alkohol rentav vara den dominerande olycksorsaken.

Vid ungefär hälften av alla singelolyckor med dödlig utgång inom Umeå rättsmedicinska distrikt (norra delen av landet med drygt 900 000 invånare) under tiden 1976–första kvartalet 1979 var bilföraren berusad. Ett undersökningsresultat av denna innebörd återfinns också i SOU 1970: 61.

Antalet skadade vid olyckor som förorsakats av alkohol är också mycket stort. Även om storleken på de vårdkostnader som förorsakas inte är kända, kan man utgå från att det rör sig om betydande belopp.

När man skall bedöma vilka effekter ett införande av möjlighet till fjorton dagars fängelse även för rattfylleri kan få är det två saker man måste tänka på: För det första måste man ta reda på vilket resultatet kan bli när det gäller straffmätningen för rattfylleri. För det andra måste man tänka efter hur själva beslutet om möjlighet till lindrigare straff kan påverka allmänhetens inställning till att använda alkohol i samband med bilkörning.

Utgångspunkten när man besvarar dessa frågor måste enligt vår mening vara riksdagens hittillsvarande inställning till rattfylleriet, som senast har formulerats av justitieutskottet i dess betänkande JuU 1980/81: 1:

> Enligt en i rättspraxis antagen grundsats kräver, – – – hänsynen till allmän laglydnad att påföljden för rattfylleri normalt bestäms till fängelse. Detta har enligt utskottets mening haft stor betydelse som avhållande faktor när det gäller bilkörning i samband med alkoholförtäring; uppfattningen att man måste hålla isär alkoholförtäring och bilkörning torde ha en fast förankring hos det stora flertalet medborgare. Det är enligt utskottets mening ett viktigt trafiksäkerhetsintresse att den senare uppfattningen vidmakthålls.

I samma betänkande från justitieutskottet redovisas en genomgång av tingsrätternas domar i rattfyllerimål under 1979. Genomgången, som endast omfattar de fall där omständigheterna inte varit mildrande i trafikbrottslagens mening, ger vid handen att domstolarnas syn på rattfylleriet i

en del delar av landet kraftigt förändrats under de senaste åren utan något föregående riksdagsbeslut.

Det finns i gällande rätt vissa möjligheter att i stället för fängelse döma till villkorlig dom eller till skyddstillsyn i rattfyllerimål. Den nämnda genomgången av domarna för rattfylleri visar att denna möjlighet 1979 användes i icke fullt vart sjätte fall. Skillnaderna mellan olika tingsrätter är mycket stora. Det finns åtta tingsrätter där mer än var tredje rattfyllerist undgår fängelse. I andra tingsrätter förekommer över huvud taget inte villkorlig dom eller skyddstillsyn under undersökningsåret. Justitieutskottet har i sitt enhälliga betänkande slagit fast att det synes vara fallet att lika fall inte behandlas lika vid domstolarna samt att detta inte kan godtas. Justitieutskottet föreslår att riksdagen ger regeringen till känna att det erfordras närmare undersökning av domstolarnas handläggning av rattfyllerimål så att man därefter kan ta ställning till frågan om behovet och arten av vidare åtgärder.

Några upplysningar om att dessa stora problem existerar finns inte i propositionen.

I propositionen framhålls visserligen att ''standardpåföljden'' för rattfylleri ''för närvarande'' inte bör sjunka under en månad. Men ett betydande utrymme lämnas ändock för att döma till kortare fängelsestraff även i sådana fall där mildrande omständigheter inte föreligger enligt trafikbrottslagen och där några skäl för att döma till skyddstillsyn till följd av de personliga omständigheterna inte heller finns.

Enligt vår mening måste man för att bedöma verkningarna av ett sådant förslag göra det som inte görs i propositionen, nämligen överväga hur en möjlighet till fjorton dagars fängelse kan komma att användas av domstolarna i ett läge när det på flera håll i landet pågår en snabb urholkning av riksdagens tidigare beslut att rattfylleri normalt skall leda till fängelse i minst en månad.

Om propositionens förslag genomföres även när det gäller rattfylleri menar vi för vår del att det finns en betydande risk för att vi skulle få en fortsatt okontrollerad utveckling i riktning mot dels stora skillnader i rättstillämpning mellan olika tingsrätter, dels en allmänt mildare syn på rattfylleriet när det gäller straffmätningen. Förarbetena i form av utredning och proposition är i just de här avsnitten så kortfattade och oklara att något hinder för en sådan utveckling inte finns.

Enligt vår mening bör riksdagen i viktiga frågor inte fatta beslut med så här långtgående konsekvenser utan att dels ha ett ordentligt underlag för beslutet, dels tydligt ange hur riksdagen önskar att lagen skall se ut efter reformen.

Den av justitieutskottet förordade närmare undersökningen av hur rattfyllerimålen egentligen handläggs i domstolarna måste enligt vår mening avvaktas innan man företar någon viktigare förändring av lagstiftningen när det gäller rattfylleri.

Vi vill också påpeka att riksdagen för fem år sedan ansåg att en reform av trafiknykterhetslagstiftningen snarast borde komma till stånd, även om försöksverksamhet med alkoholutandningsprov borde avvaktas (JuU 1975/76: 8).

Förslag om sänkta promillegränser, för både rattonykterhet och rattfylleri, har framlagts. När det gäller rattfylleri föreslog exempelvis trafiknykterhetsbrottskommittén redan för tio år sedan en sänkning från 1,5 till 1,2 promille.

Fängelsestraffkommittén fortsätter sitt arbete, och dessutom pågår arbetet i frivårdskommittén. Dessa utredningars arbete kan komma att leda fram till en mer genomgripande reform av det kriminalpolitiska påföljdssystemet. Det är möjligt att kommande förslag från dessa utredningar kan göra det lämpligt att även använda kortare fängelsestraff vid rattfylleri. Vi vill särskilt peka på möjligheten att utveckla den s. k. kontraktsvårdstanken, där den dömde kan få möjlighet att i stället för ett vanligt fängelsestraff välja ett mycket kort fängelsestraff, förenat med en längre tids nykterhetsvård. En liknande tanke återfanns i trafiknykterhetsbrottskommitténs förslag, där påföljden för personer med alkoholproblem föreslogs bli skyddstillsyn med föreskrift om nykterhetsvårdande behandling.

Dessutom bör nämnas att det, efter riksdagsbeslut våren 1979, nu pågår en översyn av det alkoholpolitiska restriktionssystemet. Det är tänkbart att även denna översyn leder till resultat som kan påverka utformningen av påföljdssystemet för rattfylleri.

Det finns således stor anledning för riksdagen att inom kort tid fatta beslut om hur rattfylleri skall behandlas i lagstiftningen. Det gäller då att med kraft slå fast principen att alkohol och bilkörning inte hör samman och samtidigt förbättra påföljdssystemet.

Att nu införa möjligheten till fjorton dagars fängelse för rattfylleri, utan att vidta någon annan åtgärd, skulle inte bidra till att lösa något av de påtalade problemen. Det skulle framför allt öka osäkerheten och de regionala skillnaderna i rättstillämpningen.

Det skulle också få allvarliga konsekvenser för den andra viktiga fråga man måste ta ställning till i detta sammanhang, nämligen hur ett beslut om fjorton dagars fängelse för rattfylleri skulle påverka allmänhetens inställning till alkohol och bilkörning.

Här bör man för det första slå fast att ett sådant beslut om möjlighet till kortare fängelsestraff inte behöver ha någon uppluckrande effekt på det allmänna rättsmedvetandet ifall det ingår i en större reform. Om möjlighet till kortare fängelsestraff åtföljs av sänkta promillegränser och möjligheter att förena korta fängelsestraff med nykterhetsvård, så kan det inte påstås att reformen innebär någon mer tillåtande inställning från samhällets sida till att använda alkohol i samband med bilkörning.

Det förslag som nu framlagts kan emellertid inte undgå att få just detta resultat. Det kan av medborgarna inte uppfattas på annat sätt än att

regeringen och riksdagen mildrar samhällets hittillsvarande inställning att man måste hålla isär alkoholförtäring och bilkörning. Ett sådant beslut står i strid mot den mening justitieutskottet nyligen uttryckte, att det är ett viktigt trafiksäkerhetsintresse att uppfattningen om att alkoholförtäring och bilkörning skall hållas isär vidmakthålls.

När alkoholförbrukningen har ökat, har fler människor än tidigare problem med alkoholen och behöver stöd av samhällets normsystem för att låta bli att köra bil med alkohol i kroppen. Trots att fler människor än tidigare har alkoholvanor som gör att det finns risk för rattonykterhet eller rattfylleri har det visat sig att inställningen till sådana brott på åtskilliga håll håller på att bli mer tillåtande. I en sådan situation är det enligt vår mening ytterst olyckligt om riksdagen fattar ett beslut som kan uppfattas som en mindre avvisande inställning från samhällets sida. Eftersom rattfyllerifrågan, mer än de flesta andra kriminalpolitiska frågor, handlar om den enskilda människans trygghet och säkerhet till liv och lem måste vi, när vi tar ställning till denna fråga, utgå från att lagarnas brottsförebyggande funktion inte får urholkas.

Det är, vill vi slutligen framhålla, inte nödvändigt att skjuta den föreslagna möjligheten till fjorton dagars fängelse på framtiden i andra fall än när det gäller rattfylleri. Mot bakgrund av de förhållanden som har redovisats i justitieutskottets betänkande JuU 1980/81: 1 och mot bakgrund av det utredningsarbete som pågår och snabbt måste genomföras i frågan, anser vi det vara rimligt att straffminimum i de fall där fängelsestraff utdöms ligger kvar på en månad för rattfylleri, trots att det sänks i övriga fall.

Den i propositionen föreslagna lagändringen bör därför kompletteras med en ändring av trafikbrottslagens 4 §, 1 mom., första stycket av denna innebörd. Det förutsätts att utskottet utarbetar erforderligt förslag till lagtext.

Med hänvisning till vad ovan anförts hemställs

att riksdagen beslutar att, i de fall där fängelse utdöms för rattfylleri, den minsta strafftiden även fortsättningsvis skall vara en månad.

Stockholm den 25 november 1980

KARL ERIK ERIKSSON (fp)
KERSTIN EKMAN (fp) ERIC ENLUND (fp)
MARGARETA ANDRÉN (fp) ELVER JONSSON (fp)