

Motion till riksdagen

1989/90:Ju4

av Rolf Dahlberg m.fl. (m)

med anledning av prop. 1989/90:2 om
trafiknykterhetsbrotten m.m.

I propositionen föreslås bl.a. att trafiknykterhetsbrotten delas in i två grader som kallas rattfylleri och grovt rattfylleri samt att gränsen för straffbar alkoholpåverkan i trafiken sänks från en blodalkoholhalt på 0,5 promille till 0,3 promille.

Sammanfattning

Regeringens förslag innebär att betydligt färre personer än i nuläget kommer att dömas till fängelse trots att de fällts för grovt rattfylleri. Möjligheterna för domstolarna att i framtiden utdöma fängelsestraff inskränks genom restriktioner beträffande både brottet och brottslingen. Följden blir att endast särskilt farliga körningar kommer att resultera i fängelsestraff. Vidare kommer en stor andel av dem som döms för grovt rattfylleri att ådömas den mildare påföljden skyddstillsyn i stället för fängelse.

Vi motsätter oss förslagen. De har stora likheter med förslag som framfördes i proposition 1984/85:21, vilken regeringen tvingades återkalla efter kraftig kritik. Det är anmärkningsvärt att regeringen nu lägger fram en proposition som kan antas utmana en bred folkopinion.

Trafiknykterhetsbrotten ligger bakom många svåra olyckor årligen. Brottet grovt rattfylleri anser vi bör ha ett högt straffvärde. Enligt propositionen skall brottet kunna föranleda fängelse i högst ett år. Vi föreslår en straffskärpning till fängelse i högst två år.

Många trafiknykterhetsbrott

Årligen kommer omkring 20 000 trafiknykterhetsbrott till myndigheternas kännedom. Det verkliga antalet trafiknykterhetsbrott är inte känt. Det finns beräkningar som tyder på att det verkliga antalet brott är mellan två miljoner och tre miljoner fall per år. Under de senaste tio åren har det registrerats drygt 20 000 trafikolyckor med personskada. Av dessa medförde ca 1 000 dödlig utgång. Trafiknykterhet ses som en viktig orsak till en del av dessa olyckor. De alkoholrelaterade trafikolyckorna utgör 5–6 % av alla vägtrafikolyckor. Andelen är dock mellan 8 och 9 % för olyckor med svåra skador eller dödlig utgång.

Dessa uppgifter (hämtade ur Brottsutvecklingen, 1988:2 BRÅ Forskning) visar att trafiknykterhetsbrotten ger upphov till många trafikolyckor, ibland

med dödlig utgång. Det borde råda bred enighet om det angelägna i att minska denna typ av brottslighet. En sådan enighet har tidigare funnits. I propositionen konstateras bl.a.: "Den påföljdspraxis som tillämpas vid rattfylleri har lång hävd. Den förhållandevis regelmässiga användningen av fängelsestraff har främst motiverats av intresset av att upprätthålla en hög allmän laglydnad. Att praxis haft sin betydelse i det hänseendet kan knappast heller betvivlas."

Mot. 1989/90
Ju4

Färre fängelsestraff med regeringens förslag

Om propositionens förslag godtas av riksdagen kommer användningen av fängelsestraff att minska drastiskt. Flertalet av dem som i framtiden kommer att dömas för s.k. grovt rattfylleri (vilket ungefär motsvarar vad som i dag betecknas som rattfylleri) kommer att erhålla mildare påföljder. I propositionen (s. 40) anförts: "Straffvärdet hos grova rattfylleribrott är normalt inte så högt att detta i sig motiverar fängelse i stället för en inte frihetsberövande påföljd."

Då det gäller att bestämma vilka rattfylleribrott som bör föranleda fängelse hävdar departementschefen att "en avgörande faktor i det hänseendet måste vara de risker för trafiksäkerheten som brottet inneburit". Fängelse bör förutsätta att gärningsmannen visat en uppenbar likgiltighet för sina medtrafikanter säkerhet, exempelvis genom sitt körsätt eller de trafikförhållanden som rådde vid körningen. Har inte en sådan uppenbar likgiltighet funnits bör, som departementschefen uttrycker det, "normala principer för påföljdsval kunna tillämpas i väsentligt större utsträckning än vad som nu är fallet" (s. 41).

Innebörden av propositionens resonemang är denna. Fängelsestraff kan utdömas endast om den aktuella körningen varit så att säga konkret farlig för omgivningen. Ett stort antal trafikonykterhetsbrott upptäcks emellertid genom att föraren stoppas i en poliskontroll. I en sådan situation finns ingen utredning som visar *hur* färden tidigare gått till. Om föraren har tillräckligt hög alkoholhalt i kroppen kommer han i sinom tid att bli dömd för grovt rattfylleri. Men då färden inte har kunnat bevisas ha varit farlig kommer inte fängelse att utdömas. För att fängelsestraff skall bli aktuellt måste en farlig färd ha bevitnats av exempelvis poliser eller kunna bevisas genom att en olycka har inträffat.

Vi godtar inte propositionens förslag i denna del. Vi menar att en förare med hög promillehalt typiskt sett är farlig för sin omgivning. Redan genom att över huvud taget föra fordonet har han gjort sig skyldig till ett så allvarligt brott att fängelsestraff bör följa. Vi ställer oss främmande till ett tänkande som bygger på att en sådan förare på grund av beviskrav skall behöva förföljas av polis eller orsaka en olycka innan vederbörande kan ådömas ett fängelsestraff. Riksdagen bör ta avstånd från propositionens förslag att det skall krävas att gärningsmannen visat uppenbar likgiltighet för omgivningen för att han skall ådömas fängelsestraff.

Av det anförda framgår att många av de personer som döms för grovt rattfylleri likväl inte kommer att ådömas fängelsestraff, detta beroende på att den gärning de gjort sig skyldiga till inte anses vara allvarlig nog. Men antalet fängelsestraff kommer även att minska på grund av att andra påföljder skall utnyttjas, med departementschefens ord, "i väsentligt större utsträckning". Hänvisningen till normala principer för påföljdsval kommer att betyda att det skapas stort utrymme jämfört med nuläget att ta hänsyn till *vem* som gjort sig skyldig till brottet. Så som framgår av resonemanget i propositionen s. 41 och 42 är det främst påföljden skyddstillsyn departementschefen förordar för dem som gjort sig skyldiga till grovt rattfylleri.

Man kan då fråga sig vilka de kategorier är som skulle komma i åtnjutande av denna mildare påföljd. Svaret ges i propositionen (s. 27). "Ser vi till vad som karaktäriserar den som döms för trafiknykterhetsbrott bestyrks detta intryck. Det är inte fråga om ett genomsnitt av den svenska befolkningen. Andelen som tidigare dömts för trafiknykterhetsbrott är ungefär 30 procent och i kategorin med mer än 1,5 promille mer än 40 procent. En mycket stor andel har också tidigare kriminell belastning av annat slag och minst 30 procent av de dömda saknar körkort. Många har svåra alkoholproblem."

Propositionens förslag innebär således att de som skall erhålla den milda påföljden skyddstillsyn efter att ha dömts för grovt rattfylleri är tidigare kriminellt belastade, alkoholmissbrukare och de som saknar körkort. Inte sällan uppfyller en och samma person samtliga kriterier. De som skulle ådömas fängelse för grovt rattfylleri är tidigare ostraffade personer som inte missbrukar alkohol och de som innehar körkort. Vi ifrågasätter om en sådan ordning överensstämmer med den allmänna rättskänslan.

Vi efterlyser också vilket stöd som finns för propositionens förslag att skyddstillsyn skulle vara en lämpligare påföljd än fängelse för vissa kategorier dömda. I propositionen finns visserligen svepande, optimistiska fraser om skyddstillsynens överlägsenhet, men några undersökningar eller andra fakta som bestyrker påståendena anföras inte. Vi vill erinra om att det så kallade Sundsvallsprojektet, som genomfördes under 1970-talet, tvärtom visade att trots kraftigt förstärkta resurser inom frivården återföll de dömda i brott och fortsatte sitt alkoholmissbruk i oförändrad utsträckning. Personer dömda till skyddstillsyn har en mycket hög återfallsfrekvens. Vi finner det egendomligt att i propositionen finna förslag om att skyddstillsyn skall nyttjas beträffande dömda med tidigare kriminell belastning. Det finns all anledning att anta att berörda lagöverträdare mer än en gång tidigare erhållit just skyddstillsyn som påföljd för annan brottslighet och sedan återfallit i brott.

Vi menar att riksdagen bör avvisa propositionens förslag att skyddstillsyn skall användas i ökad utsträckning som påföljd för grovt rattfylleri. Riksdagen bör tvärtom uttala att straffvärdet hos grova rattfylleribrott är så högt att detta motiverar fängelse i stället för en inte frihetsberövande påföljd. I detta ligger att det endast bör finnas ett begränsat utrymme för att tillämpa inte frihetsberövande påföljd i sådana mål. Vi vill i detta sammanhang erinra om ett uttalande i regeringens proposition 1987/88:120 om straffmätning och

påföljdsval m.m. Departementschefen anförde då (s. 37) följande: "Att straffvärdet sätts i centrum för påföljdsbestämningen innebär att principer som proportionalitet, ekvivalens och rättslig likabehandling betonas."

Mot. 1989/90

Ju4

Skärp straffet för grovt rattfylleri

Som inledningsvis redovisats registreras ett stort antal trafiknykterhetsbrott varje år. Det verkliga antalet sådana brott är dock avsevärt större. En betydande del av trafikolyckor med personskada eller dödlig utgång beror på trafikonykterhet.

Mot denna bakgrund menar vi att det finns goda skäl att överväga en höjning av straffvärdet för grovt rattfylleri. Varje förare som förtärt så mycket alkohol att han av den anledningen inte har kontroll över fordonet utsätter sin omgivning för ett överhängande hot.

Enligt propositionens förslag skall påföljden för grovt rattfylleri vara fängelse i högst ett år. Särskilt grovt rattfylleri är ett brott som ytterst, genom fara för människors liv eller hälsa, riktar sig mot den personliga integriteten. Det finns därför anledning att jämföra med straffskalan för exempelvis misshandel, vilken föreskriver fängelse i högst två år. Nu kan givetvis invändas att brottet misshandel är ett uppsåtligt brott medan skador som blir en följd av att föraren är alkoholpåverkad inte är av samma natur. Vi menar att jämförelsen ändå är av intresse i detta sammanhang. En jämförelse kan även ske med brottet framkallande av fara för annan. Enligt 3 kap. 9 § brottsbalken gäller följande: "Utsätter någon av grov oaktsamhet annan för livsfara eller fara för svår kroppsskada eller allvarlig sjukdom, dömes för framkallande av fara för annan till böter eller fängelse i högst två år." Vi menar att det är relevant att i påföljdshänseende jämföra detta brott med grovt rattfylleri. Sammantaget talar enligt vår mening starka skäl för att påföljden för grovt rattfylleri bestäms till fängelse i högst två år.

En sådan skärpning skulle visa att lagstiftaren ser mycket allvarligt på brottet grovt rattfylleri. Den allmänpreventiva effekten av staffstadgandet skulle öka. Fler människor skulle avhålla sig från att köra bil berusade. Naturligtvis skulle det vara ytterligt sällsynt att maximistraftet utdöms. Man bör dock kunna räkna med att i sådana fall där domstolarna i nuläget utdömer ett fängelsestraff om en månad skulle i stället straffet bestämmas till några månader.

Så som anförts i propositionen (s. 42) är det angeläget att de som döms för trafiknykterhetsbrott åläggs att genomgå särskilda kurser där alkoholens medicinska, personliga och sociala skadeverkningar behandlas. Ingenting hindrar att dessa kurser genomförs inom ramen för fängelse. Vidare bör de som döms för rattfylleri ägnas avsevärt större uppmärksamhet från sociala myndigheters sida. Föreligger svåra alkoholproblem måste vederbörande person ges stöd och vård i syfte att alkoholberoendet skall brytas.

Enligt propositionens förslag (4 § andra stycket) skall även den som är lika påverkad av något annat medel än alkohol kunna dömas för rattfylleri. Därigenom kan – liksom i nuläget – även narkotikapåverkade förare åtalas och dömas. Vi anser att det är angeläget att denna kategori av förare blir föremål för ökade insatser från det allmännas sida. Det kan ske exempelvis genom

att polisen vid trafikkontroller i ökad utsträckning undersöker om föraren kan antas vara narkotikapåverkad.

Mot. 1989/90
Ju4

Såväl den sänkta gränsen för straffbar alkoholpåverkan som den av oss föreslagna straffskärpningen kommer dock att vara meningslös om trafikövervakningen är bristfällig. Tyvärr är det väl känt att polisens resurser att övervaka trafiken kraftigt beskurits under en följd av år. Detta är resultatet av en medveten politik från regeringens sida. Trots varningar från rikspolisstyrelsen och motstånd från bl.a. moderat sida i riksdagen har intagningen till polishögskolan hållits på en alltför låg nivå. Resultatet har blivit ett polisväsende i kris. Det mesta talar dessvärre för att trafikövervakningen kommer att vara otillfredsställande ytterligare några år.

Det bör ankomma på vederbörande utskott att utarbeta erforderlig författningstext.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen beslutar att påföljden för grovt rattfylleri skall vara fängelse i högst två år,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att uppenbar likgiltighet för medtrafikanTERS säkerhet inte skall vara en *avgörande* faktor för utdömande av fängelsestraff,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utdömande av skyddstillsyn som påföljd för grovt rattfylleri,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att straffvärdet hos grova rattfylleribrott normalt bör vara så högt att detta i sig motiverar fängelse i stället för en inte frihetsberövande påföljd,
5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om stöd och vård beträffande personer som har dömts för trafiknykterhetsbrott.

Stockholm den 18 oktober 1989

Rolf Dahlberg (m)

Jerry Martinger (m)

Göthe Knutson (m)

Birgit Henriksson (m)

Göran Ericsson (m)

Inger Koch (m)

Carl G Nilsson (m)

Allan Ekström (m)

Ewy Möller (m)

Charlotte Cederschiöld (m)

Filip Fridolfsson (m)

Eva Björne (m)