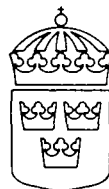


Regeringens proposition

1993/94:44

Grovt rattfylleri m.m.



Prop.
1993/94:44

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 7 oktober 1993

Carl Bildt

Gun Hellsvik
(Justitiedepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen läggs fram förslag till ändringar i bl.a. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen), vilka syftar till att främja trafik-säkerheten.

Enligt förslaget skall gränsvärdet för grovt rattfylleri sänkas från 1,5 till 1,0 promille alkohol i blodet med motsvarande sänkning för alkoholhalten i utandningsluften. Motsvarande ändring föreslås i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157).

Maximistrafvet för grovt rattfylleri höjs enligt förslaget från ett till två års fängelse. Motsvarande ändring föreslås beträffande grovt sjöfylleri och trafiknykterhetsbrott som faller under järnvägssäkerhetslagen.

I propositionen uttalar regeringen att normalpåföljden för grovt rattfylleri skall vara fängelse. En icke frihetsberövande påföljd skall kunna väljas endast om det föreligger särskilda skäl. Villkorlig dom skall – i likhet med vad som gällde före 1990 års ändringar i trafikbrottslagen – användas med mycket stor restriktivitet.

Enligt förslaget bör fängelsedömda trafiknykterhetsbrottslingar genomgå alkoholavvänjande behandling under anstaltsvistelsen.

Yttrande från frivårdsmyndighet bör, enligt regeringens bedömning, normalt införas i mål om grovt rattfylleri.

I propositionen föreslås vidare en ändring i brottsbalken som innebär en skärpt bedömning av brotten vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom, när gärningarna begåtts i samband med trafiknykterhets-

brott. Förslaget innebär att sådana brott som huvudregel skall bedömas som grova om gärningsmannen var berusad.

Maximistraffet för vållande till annans död och för vållande till kroppsskada eller sjukdom höjs enligt förslaget till sex respektive fyra år.

I propositionen föreslås också en ändring i 7 § trafikbrottslagen som ökar möjligheterna att förklara fordon förverkade när de använts vid brott mot den lagen.

Lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov föreslås ändrad så att polisen ges generell rätt att ta alkoholutandningsprov på bl.a. förare av motor drivet fordon.

Några promillegränser för sjötrafiken föreslås för närvarande inte. I stället bör Brottsförebyggande rådet få i uppdrag att utvärdera de ändringar i sjöfylleribestämmelserna som trädde i kraft den 1 juli 1991.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 1994.

| | | |
|------|---|----|
| 1 | Förslag till riksdagsbeslut..... | 5 |
| 2 | Lagtext..... | 6 |
| 2.1 | Förslag till lag om ändring i brottsbalken..... | 6 |
| 2.2 | Förslag till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott..... | 7 |
| 2.3 | Förslag till lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1)..... | 8 |
| 2.4 | Förslag till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkohol-utandningsprov..... | 9 |
| 2.5 | Förslag till lag om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157)..... | 11 |
| 3 | Ärendet och dess beredning..... | 12 |
| 4 | Grovt rattfylleri – Allmän motivering..... | 13 |
| 4.1 | Trafiknykterhetslagstiftningens utveckling i huvuddrag..... | 13 |
| 4.2 | Trafiknykterhetsbrotten, nuvarande ordning..... | 15 |
| 4.3 | Vissa undersökningar om alkohol och trafik m.m. | 16 |
| 4.4 | Allmänna utgångspunkter för en reform..... | 19 |
| 4.5 | Gränsvärdet för grovt rattfylleri..... | 24 |
| 4.6 | Höjning av straffmaximum för grovt rattfylleri..... | 27 |
| 4.7 | Påföljdsvalet vid grovt rattfylleri..... | 29 |
| 4.8 | Behandling i kriminalvårdsanstalt för fängelsedömda trafiknykterhetsbrottslingar..... | 38 |
| 4.9 | Personutredning i mål om ansvar för grovt rattfylleri..... | 40 |
| 4.10 | Vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom..... | 43 |
| 4.11 | Förverkande av fordon..... | 50 |
| 4.12 | Vissa körkortsfrågor..... | 54 |
| 4.13 | Alkoholutandningsprov..... | 55 |
| 4.14 | Övriga frågor..... | 57 |
| 5 | Sjöfylleri – Allmän motivering..... | 57 |
| 5.1 | Inledning..... | 57 |
| 5.2 | Gränsvärden för alkoholkoncentrationen till sjöss m.m. | 60 |
| 5.3 | Höjning av straffmaximum för grovt sjöfylleri m.m. | 64 |
| 5.4 | Övriga frågor..... | 66 |
| 6 | Ekonomiska konsekvenser m.m. | 66 |
| 7 | Specialmotivering..... | 68 |
| 7.1 | Förslaget till lag om ändring i brottsbalken..... | 68 |
| 7.2 | Förslaget till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott..... | 70 |
| 7.3 | Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1)..... | 71 |
| 7.4 | Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkohol-utandningsprov..... | 72 |
| 7.5 | Förslaget till lag om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157)..... | 72 |
| 7.6 | Ikraftträdande m.m. | 72 |

| | | |
|---|---|-----|
| Bilaga 1 | Väg- och sjöfyllerikommitténs sammanfattning av betänkandet Grovt Rattfylleri och Sjöfylleri (SOU 1992:131)... | 73 |
| Bilaga 2 | Väg- och sjöfyllerikommitténs lagförslag..... | 81 |
| Bilaga 3 | Förteckning över remissinstanserna – Grovt Rattfylleri och Sjöfylleri (SOU 1992:131) | 85 |
| Bilaga 4 | Trafikpolisutredningens sammanfattning av betänkandet Trafikpolisen mer än dubbelt bättre (SOU 1992:81)..... | 86 |
| Bilaga 5 | Förteckning över remissinstanserna – Trafikpolisen mer än dubbelt bättre (SOU 1992:81) | 100 |
| Bilaga 6 | Lagförslag i promemorian Ansvar för grovt vållande till annans död, m.m. samt Förverkande av fordon. Ytterligare åtgärder mot de grova trafiknykterhetsbrotten | 101 |
| Bilaga 7 | Förteckning över de instanser som inbjudits till hearing över promemorian Ansvar för grovt vållande till annans död, m.m. samt Förverkande av fordon. Ytterligare åtgärder mot de grova trafiknykterhetsbrotten | 103 |
| Bilaga 8 | Lagrådsremissens lagförslag | 104 |
| Bilaga 9 | Lagrådets yttrande..... | 109 |
| Utdrag ur protokoll vid regeringsammanträde den 7 oktober 1993..... | | 116 |

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 1993/94:44

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i brottsbalken,
2. lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,
3. lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1),
4. lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov,
5. lag om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157).

2.1 Förslag till

Lag om ändring i brottsbalken

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 7 och 8 §§ brottsbalken skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

3 kap.

7 §

Den som av oaktsamhet orsakar annans död, *dömes* för vållande till annans död till fängelse i högst två år eller, om brottet är ringa, till böter.

Är brottet grovt, *dömes* till fängelse, lägst sex månader och högst fyra år.

Den som av oaktsamhet orsakar annans död, *döms* för vållande till annans död till fängelse i högst två år eller, om brottet är ringa, till böter.

Är brottet grovt, *döms* till fängelse, lägst sex månader och högst sex år. *Har gärningen begåtts vid förande av motorfordon skall vid bedömande av om brottet är grovt särskilt beaktas om gärningsmannen varit påverkad av alkohol eller något annat medel.*

8 §

Åsamkar någon av oaktsamhet annan person sådan kroppsskada eller sjukdom som ej är ringa, *dömes* för vållande till kroppsskada eller sjukdom till böter eller fängelse i högst sex månader.

Är brottet grovt, *dömes* till fängelse i högst två år.

Åsamkar någon av oaktsamhet annan person sådan kroppsskada eller sjukdom som ej är ringa, *döms* för vållande till kroppsskada eller sjukdom till böter eller fängelse i högst sex månader.

Är brottet grovt, *döms* till fängelse i högst fyra år. *Har gärningen begåtts vid förande av motorfordon skall vid bedömande av om brottet är grovt särskilt beaktas om gärningsmannen varit påverkad av alkohol eller något annat medel.*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1994.

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

Härigenom föreskrivs att 4 a och 7 §§ lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*4 a §¹

Är ett brott som avses i 4 § första eller andra stycket att anse som grovt, skall föraren dömas för grovt rattfylleri till fängelse i högst *ett* år. Vid bedömning av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,5 promille i hans blod eller 0,75 milligram per liter i hans utandningsluft,

2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller

3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

7 §²

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.

Är ett brott som avses i 4 § första eller andra stycket att anse som grovt, skall föraren dömas för grovt rattfylleri till fängelse i högst *två* år. Vid bedömning av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i hans blod eller 0,50 milligram per liter i hans utandningsluft,

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1994.

¹ Senaste lydelse 1990:149.

² Senaste lydelse 1987:281.

Lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1)

Häri genom föreskrivs att 325 a § sjölagen (1891:35 s. 1) skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*325 a §¹

Är ett brott som avses i 325 § att anse som grovt, skall dömas för grovt sjöfylleri till fängelse i högst *ett* år. Vid bedömning av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

Är ett brott som avses i 325 § att anse som grovt, skall dömas för grovt sjöfylleri till fängelse i högst *två* år. Vid bedömning av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. gärningsmannen varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel,

2. den uppgift som gärningsmannen haft att fullgöra varit särskilt krävande med hänsyn till fartygets egenskaper eller andra omständigheter eller

3. framförandet av fartyget inneburit en påtaglig fara för säkerheten till sjöss.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1994.

¹ Senaste lydelse 1991:668.

Lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov

dels att 3 § skall upphöra att gälla,

dels att nuvarande 4 § skall betecknas 3 §,

dels att 1 och 2 §§ skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*1 §¹

Alkoholutandningsprov får *företagas* på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 6 kap. 2 § järnvägs trafiklagen (1985:192). *Detsamma gäller* annat brott, varå fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

Alkoholutandningsprov får *tas* på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) eller annat brott, varå fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

Alkoholutandningsprov tas av polisman. Provtagningen skall ske på ett sätt som inte utsätter den på vilken provet tas för allmän uppmärksamhet. Om särskilda skäl inte föranleder något annat, skall provet tas i täckt fordon eller inomhus i avskilt rum.

2 §²

Alkoholutandningsprov får *rutinmässigt tas* på

1. *förare av motordrivet fordon som stoppas vid beordrad trafikkontroll,*

2. *den som kan antagas under förande av motordrivet fordon ha, med eller utan skuld, haft del i uppkomsten av trafikolycka,*

3. *den som kan misstänkas för att under förande av motordrivet fordon ha begått brott enligt 1-3 §§ lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller sådan enligt vägtrafikungörelsen (1972:603) straffbelagd förseelse som avser*

Alkoholutandningsprov får *även i andra fall än som avses i 1 § första stycket* tas på förare av motordrivet fordon *samt på* förare av maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg. *Prov enligt denna paragraf får dock inte tas på* förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

Bestämmelserna i 1 § andra stycket skall tillämpas vid provtagning enligt denna paragraf. Dessutom skall iakttas att prov får tas endast på eller i nära anslutning till den plats där föraren kontrolleras eller ett polisingripande mot föraren

¹ Senaste lydelse 1985:196.

² Senaste lydelse 1989:393.

a. färdhastighet,
b. skyldighet att stanna fordon,
c. skyldighet att ha föreskriven
lykta eller strålkastare tänd.

Bestämmelserna i första stycket
om förare av motordrivet fordon
gäller i tillämpliga delar även föra-
re av maskindrivet spårfordon på
järnväg, tunnelbana eller spårväg.
De gäller ej förare av maskindrivet
fordon, som är avsett att föras av
gående.

sker. För proven får endast an-
vändas instrument som kan brukas
utan dröjsmål och som bara anger
om eventuell alkoholkoncentration
överstiger visst gränsvärde.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1994.

Lag om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157)

Härigenom föreskrivs att 30 § järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

30 §

Den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i hans blod eller 0,10 milligram per liter i hans utandningsluft döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms också den som för ett sådant fordon och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kan föra fordonet. Detsamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel.

Är ett brott som avses i första eller andra stycket att anse som grovt, skall föraren dömas till fängelse i högst *ett* år. Vid bedömning av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,5 promille i hans blod eller 0,75 milligram per liter i hans utandningsluft,

2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller

3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Den som utan att föra fordon som avses i första stycket vid järnväg eller tunnelbana fullgör tjänst, i vilken ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten och då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han inte kan utföra dessa uppgifter på betryggande sätt döms till böter eller fängelse i högst *ett* år.

I fråga om den som för spårvagn finns bestämmelser i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Är ett brott som avses i första eller andra stycket att anse som grovt, skall föraren dömas till fängelse i högst *två* år. Vid bedömning av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i hans blod eller 0,50 milligram per liter i hans utandningsluft,

Den som utan att föra fordon som avses i första stycket vid järnväg eller tunnelbana fullgör tjänst, i vilken ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten och då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han inte kan utföra dessa uppgifter på betryggande sätt döms till böter eller fängelse i högst *två* år.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1994.

Med stöd av regeringens bemyndigande den 19 december 1991 tillkallade chefen för Justitiedepartementet en parlamentarisk kommitté med uppdrag att skyndsamt se över lagstiftningen om grovt rattfylleri samt reglerna om sjöfylleri. Översynen skulle avse dels promillegränsen och påföljden för grovt rattfylleri, dels frågan huruvida promilleregler skulle införas för sjötrafiken. Kommittén antog namnet Väg- och sjöfyllerikommittén.

I december 1992 överlämnade kommittén sitt betänkande Grovt Rattfylleri och Sjöfylleri (SOU 1992:131). Kommitténs förslag innebär i huvudsak att gränsvärdet för grovt rattfylleri sänks från 1,5 till 1,0 promille alkohol i blodet, att normalpåföljden vid grovt rattfylleri skall vara fängelse, att fängelsedomda trafiknykterhetsbrottslingar skall placeras på specialanstalter och under verkställigheten av fängelsestraffet genomgå ett särskilt, intensivt, kurs- eller behandlingsprogram, att maximistraffet för grovt rattfylleri och grovt sjöfylleri höjs från ett till två års fängelse samt att ett gränsvärde motsvarande det för grovt rattfylleri införs för grovt sjöfylleri. Betänkandet har remissbehandlats.

Kommitténs sammanfattning av betänkandet finns i *bilaga 1* och kommitténs lagförslag i *bilaga 2*. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. En sammanställning av remissyttrandena har upprättats i Justitiedepartementet och finns tillgänglig i lagstiftningsärendet (dnr 92-4881).

Kommittén har i betänkandet lämnat utförliga redovisningar av utländsk rätt såväl vad gäller trafiknykterhetsbrott som onykterhet till sjöss (s. 63 ff. och 167 ff.).

Med stöd av regeringens bemyndigande tillkallade dåvarande chefen för Civildepartementet den 7 juni 1991 en särskild utredare för att se över polisens trafikövervakning. Huvuduppgiften var att utreda om denna kan göras effektivare och särskilt viktigt ansågs vara att effekterna av olika arbetsmetoder blev belysta. Utredningen antog namnet Trafikpolisutredningen.

Trafikpolisutredningen överfördes från Civildepartementet till Justitiedepartementet den 1 december 1991.

I september 1992 överlämnade utredaren sitt betänkande Trafikpolisen mer än dubbelt bättre (SOU 1992:81). Utredarens förslag om reformering av trafikövervakningen har formen av ett åtgärds paket med 166 punkter. Under rubriken "Trafiknykterheten" föreslår utredaren bl.a. att bestämmelserna i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov skall ändras så att varje polis utan särskild order får rätt att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov. Trafikpolisutredningens förslag har remissbehandlats.

En sammanfattning av betänkandet finns i *bilaga 4* och en förteckning över remissinstanserna i *bilaga 5*. Remissyttrandena finns tillgängliga i lagstiftningsärendet (dnr 92-3517). Vidare har betänkandet behandlats i 1993 års budgetproposition (prop. 1992/93:100 bil. 3 s. 70 ff.).

I detta lagstiftningsärende behandlas, såvitt avser Trafikpolisutredningens betänkande, frågan om alkoholutandningsprov.

I en inom Justitiedepartementet upprättad promemoria – Ansvar för grovt vållande till annans död, m.m. samt Förverkande av fordon. Ytterligare åt-

gärder mot de grova trafiknykterhetsbrotten – föreslås en ändring i brottsbalken som innebär en skärpt bedömning av brotten vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom. Förslaget innebär, att sådana brott som huvudregel skall bedömas som grova om gärningen begåtts i samband med trafiknykterhetsbrott. I promemorian föreslås vidare att maximistraffet för grovt vållande till annans död och för grovt vållande till kroppsskada eller sjukdom skall höjas till fängelse sex respektive fyra år. Vad gäller förverkande föreslås en ändring i 7 § trafikbrottslagen som ökar möjligheterna att förklara fordon förverkade när de använts vid brott mot den lagen. Promemorian var den 17 augusti 1993 föremål för en hearing i Justitiedepartementet.

De lagförslag som lagts fram i promemorian finns i *bilaga 6*. En förteckning över de instanser som inbjudits till hearingen finns i *bilaga 7*. En sammanställning över de synpunkter som framfördes vid hearingen har uppräntats. Sammanställningen samt de skriftliga och muntliga yttranden över promemorian som inkommit finns tillgängliga i Justitiedepartementet (dnr 93-2700).

Genom regeringsbeslut den 4 februari 1993 fick Kriminalvårdsstyrelsen i uppdrag att göra en fördjupad analys av vilka konsekvenser förslagen i betänkandet *Grovt Rattfylleri och Sjöfylleri* (SOU 1992:131) har för kriminalvårdens olika verksamhetsgrenar, att beräkna de kostnader som kan uppstå till följd därav samt att planera för ett genomförande i huvudsaklig överensstämmelse med kommitténs förslag med inriktning mot att de nya reglerna om grovt rattfylleri skall träda i kraft den 1 januari 1994. Kriminalvårdsstyrelsen inkom i april respektive augusti månad 1993 med delredovisningar av uppdraget.

Lagrådet

Regeringen beslutade den 9 september 1993 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 8*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 9*.

Regeringen återkommer till Lagrådets synpunkter dels i avsnitt 4.4 och dels i vissa fall i berörda avsnitt.

4 Grovt rattfylleri – Allmän motivering

4.1 Trafiknykterhetslagstiftningens utveckling i huvuddrag

Trafiknykterhetsbestämmelserna i vårt land har genomgått väsentliga förändringar alltsedan den första självständiga straffbestämmelsen för trafiknykterhetsbrott infördes på 1920-talet. Ansvarsområdet har successivt utvidgats, och kravet på nykterhet i trafiken har efter hand skärpts. Ett betydelsefullt led i utvecklingen var när frihetsstraff år 1934 infördes som en regelmässig påföljd för rattfylleri.

År 1941 infördes de s.k. promillebestämmelserna. De innebär att det inte längre behövde föras någon bevisning om att förarens körförmåga varit nedsatt i det enskilda fallet, utan straffansvaret anknöts direkt till alkoholkoncen-

trationen i förarens blod. Reformen innebar vidare att trafiknykterhetsbrotten delades in i två svårhetsgrader.

För det svårare brottet, som senare fick beteckningen rattfylleri, skulle den straffas som vid förande av bil, motorcykel eller traktortåg varit så påverkad av starka drycker att det kunde antas att han inte på ett betryggande sätt hade kunnat föra fordonet. Hade föraren haft en alkoholkoncentration i blodet av 1,5 promille eller däröver, skulle han anses ha varit så påverkad av starka drycker som nyss sagts. Straffet för detta svårare brott var fram till den 1 juli 1990 fängelse i högst ett år eller, om omständigheterna var mildrande, dagsböter, dock lägst tjugofem.

Det lindrigare brottet, som sedermera kommit att benämnas rattonykterhet, förelåg om det inte var styrkt att föraren varit så påverkad som förutsattes för rattfylleriens ansvar, men alkoholkoncentrationen i hans blod hade uppgått till 0,8 men inte till 1,5 promille. Straffet för detta lindrigare brott var fram till den 1 juli 1990 dagsböter, lägst tio, eller fängelse i högst sex månader.

Genom lagstiftning år 1951 fördes bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott över till en ny lag, lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen). I denna infördes samtidigt en bestämmelse om ansvar vid s.k. drograttfylleri. Bestämmelsen innebar att ansvar såsom för rattfylleri skulle, om påverkansrekvisitet var uppfyllt, ådömas även förare som varit påverkade av annat berusningsmedel än alkohol.

Trafikbrottslagens bestämmelser om trafiknykterhetsbrott har ändrats ett flertal gånger. År 1957 sänktes den nedre promillegränsen för rattonykterhet från 0,8 till 0,5 promille. Promillereglerna ändrades vidare år 1975 på så sätt, att straffansvar fortsättningsvis inträdde även när promillegränsen för rattfylleri respektive rattonykterhet inte hade uppnåtts under själva färden utan först efter dennas slut. Därmed försvann i praktiken det s.k. tillbakaräkningsproblemet som tidigare ofta lett till komplicerade utredningar om brott av denna typ.

En bestämmelse som gav domstol möjlighet att förverka fordon som använts vid bl.a. trafiknykterhetsbrott infördes den 1 juli 1987.

År 1989 genomfördes ändringar i trafikbrottslagen som bl.a. innebar att det vid sidan av promilleregler för alkoholhalten i blodet infördes straffansvar som grundas på motsvarande alkoholhalt i utandningsluften. Därigenom öppnades möjligheter att mer regelmässigt använda alkoholutandningsprov som bevismedel i mål om ansvar för trafiknykterhetsbrott.

De senaste lagändringarna företogs år 1990. Då sänktes gränsen för straffbar alkoholpåverkan i trafiken från en blodalkoholhalt på 0,5 till 0,2 promille. En motsvarande sänkning gjordes beträffande alkoholhalten i utandningsluften där gränsen för straffbarhet nu är 0,10 milligram per liter utandningsluft. Liksom tidigare delades trafiknykterhetsbrotten in i två svårhetsgrader. Det s.k. enkla brottet, som närmast är att jämföra med det brott som tidigare betecknades rattonykterhet, benämns *rattfylleri* medan det allvarigare brottet, som närmast är att jämföra med det brott som tidigare betecknades rattfylleri, benämns *grovt rattfylleri*.

De nu gällande bestämmelserna trädde i kraft den 1 juli 1990.

Enligt 4 § första stycket trafikbrottslagen skall den dömas för *rattfylleri* som fört ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgått till minst 0,2 promille i hans blod eller 0,10 milligram per liter i hans utandningsluft (s.k. promillerrattfylleri). Regeln bygger uteslutande på alkoholkoncentrationen i förarens blod eller utandningsluft. För rattfylleri skall vidare enligt 4 § andra stycket den dömas som vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn varit så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kunnat föra fordonet (s.k. kliniskt rattfylleri). Den senare regeln tillämpas främst i de fall då det inte finns någon bevisning om alkoholhalten i blodet eller utandningsluften. Dessutom tillämpas den då någon har fört ett fordon under påverkan av annat medel än alkohol. Regeln kan tillämpas också i de sällsynta fall där alkoholkoncentrationen i blodet eller utandningsluften ej är så hög att föraren kan dömas för promillerrattfylleri men föraren likväl bevisligen varit så påverkad som förutsätts för kliniskt rattfylleri (jämför Lagrådets yttrande i prop. 1989/90:2 s. 64 f.).

Straffet för rattfylleri är böter eller fängelse i högst sex månader.

Är brottet att anse som grovt, skall föraren enligt 4 a § trafikbrottslagen dömas för *grovt rattfylleri* till fängelse i högst ett år.

Frågan huruvida ett rattfylleribrott är att anse som grovt skall avgöras med beaktande av samtliga omständigheter vid brottet. Emellertid skall särskilt beaktas, om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,5 promille i blodet eller 0,75 milligram per liter utandningsluft,
2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller
3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafik-säkerheten.

Även andra omständigheter kan kvalificera brottet som grovt. Det är å andra sidan också möjligt att brottet inte är att anse som grovt trots att någon av de särskilda omständigheter som nämnts har förelegat, exempelvis vid förande av moped då föraren utgjort en fara huvudsakligen för sig själv.

Bestämmelserna om trafiknykterhetsbrotten är tillämpliga på förare av motordrivna fordon och spårvagnar. Begreppet motordrivet fordon har samma innebörd i trafikbrottslagen som i vägtrafikkungörelsen (1972:603) och avser alltså motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon. Från den i 4 § första stycket trafikbrottslagen intagna promilleregeln tillämpningsområde har emellertid i 4 § tredje stycket undantagits förare av motordrivna fordon, som är avsedda att föras av gående, t.ex. motorgräs-klippare.

Enligt 4 § fjärde stycket trafikbrottslagen gäller straffbestämmelserna inte när förandet av fordonet har ingått som ett led i en vetenskaplig eller därmed jämförlig undersökning som regeringen eller myndighet som regeringen be-

stämmer har lämnat tillstånd till. Syftet med denna bestämmelse är att ge möjligheter till experimentella försök inom ramen för forskning kring prestationsnedsättande effekter av olika slags droger.

Försök till trafiknykterhetsbrott är inte straffbelagt. Däremot har i rättspraxis de allmänna reglerna om ansvar för medverkan ansetts vara tillämpliga (se t.ex. NJA 1949 s. 689 och NJA 1985 s. 496).

Straffbestämmelser, motsvarande dem i 4 och 4 a §§ trafikbrottslagen, finns i 30 § järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) såvitt gäller förare av maskindrivet spårfordon på järnväg eller i tunnelbana. Där föreskrivs straffansvar också för andra järnvägs- och tunnelbanetjänstemän som utför uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten och därvid är så påverkade av alkohol eller annat medel att det kan antas att dessa uppgifter inte kan utföras på ett betryggande sätt. För brott av denna personalkategori är straffet böter eller fängelse i högst ett år.

Straffbestämmelser om onykterhet i samband med lufttrafik finns i 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297). När det gäller regleringen av onykterhet till sjöss hänvisas till avsnitt 5.

4.3 Vissa undersökningar om alkohol och trafik m.m.

Av betydelse för trafiknykterhetslagstiftningens utveckling är den forskning som bedrivs kring alkoholen och dess verkningar. Här redovisas sammanfattningsvis resultaten av några undersökningar på detta område. En utförlig redogörelse av bl.a. dessa undersökningar återfinns i betänkandet Grovt Rattfylleri och Sjöfylleri (SOU 1992:131), Bilagorna 3 a-f.

Förhållandet mellan blodalkoholkoncentrationen och mängden ren alkohol i kroppen har beräknats i olika undersökningar. Docenten Wayne Jones vid Rättsmedicinalverkets rättskemiska avdelning har i en undersökning beräknat att en man på 80 kg vid en blodalkoholhalt av 1,5 promille i genomsnitt har 86 gram alkohol i kroppen. Hur stor alkoholförtäring som krävs för att en viss promillehalt skall uppnås kan dock inte anges generellt. Klart är emellertid att det krävs förtäring av en avsevärd mängd alkohol för att komma upp i den angivna promillehalten. Ofta måste man räkna med en förtäring av uppemot 35 cl starksprit.

I detta sammanhang bör man också något belysa de symptom som är iakttagbara vid olika alkoholkoncentrationer. Härvid kan tjäna följande redovisning, som är hämtad från medicine dr h.c. Rune Andréassons kompendium "Trafiknykterhet, En översikt".

| | |
|------------------|--------------------------------|
| 0,3-0,5 promille | Uppmärksamhetsstörningar |
| | Hämningarna släpper |
| | Ansvarskänslan minskar |
| | Minskad precision i rörelserna |
| | Ökad pratsamhet |

| | |
|------------------|---|
| 0,5-0,8 promille | Talstörningar kan förekomma Reaktionstiden är påtagligt förlängd Känslokontrollen avtar |
| 0,8-1,5 promille | Samtliga ovanstående symptom tilltar Gångsvårigheter inträder Svårigheter att stå upprätt Talet blir ofta lallande |

En annan beskrivning av vad en promillehalt på 1,0 respektive 1,5 kan innebära finns i det av Kriminalvårdsstyrelsen framtagna studiehäftet "Trafik och droger".

| | |
|--------------|--|
| 1,0 promille | Lätt sluddrighet Klart förlängd reaktionstid Försämrad muskelkontroll, svårt att gå stadigt Svårt att kontrollera känslor Vill inte dricka mer Obehagligt kraftig berusning |
| 1,5 promille | Packad, raglar och ramlar omkull |

Det bör här framhållas att symptomen på berusning har samband med en mängd faktorer – exempelvis alkoholvanan – och att de individuella variationerna är mycket stora. Beskrivningarna är således endast avsedda att ge en fingervisning om vad olika alkoholhalter innebär.

Att alkoholförtäring ökar risken för trafikolycksfall är väl känt. Under de senaste årtiondena har det gjorts ett antal vetenskapliga undersökningar för att belysa de trafikrisker som följer med alkoholförtäring. I det betänkande som år 1970 avlämnades av Trafiknykterhetsbrottskommittén finns en utförlig redogörelse för de då kända vetenskapliga undersökningarna på detta område (se SOU 1970:61 s. 77 ff.).

En särskild typ av undersökningar är de s.k. olycksriskundersökningarna. Vid dessa undersöks systematiskt förekomsten av alkohol i blodet eller utandningsluften dels hos en olycksfallsgrupp, dvs. en grupp förare som har varit inblandade i olyckor, dels hos en kontrollgrupp bestående av förare som inte har varit inblandade i olyckor men som väljs ut så, att plats, tidpunkt och trafikförhållanden så nära som möjligt stämmer överens med de undersökta olycksfallen. Genom denna typ av undersökningar är det möjligt att grovt uppskatta 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.

De olycksriskundersökningar som Trafiknykterhetsbrottskommittén redovisade gav vid handen att det från en blodalkoholkoncentration på 0,5 promille fanns en genomsnittligt sett ökad olycksrisk och att olycksrisken ökade progressivt och inte proportionellt med högre blodalkoholhalt. De olika un-

dersökningarna uppvisade emellertid olika grader av riskökning vid en och samma blodalkoholhalt, bl.a. beroende på trafikförhållanden och alkoholvana. Kommittén angav sammanfattningsvis följande riskökningssiffror utifrån tillgängliga undersökningar från olika länder: 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 (SOU 1970:61 s. 122).

En omfattande, utländsk studie – den amerikanska s.k. Grand Rapid-undersökningen – tyder på att alkoholhalter över 0,8 promille i allt större utsträckning kan vara den dominerande olycksfaktorn.

Undersökningar efter år 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 exempelvis den förhöjda olycksrisken vara 8 vid en alkoholkoncentration av 1,0 promille och 25 eller mer vid en alkoholkoncentration av 1,5 promille.

Det har också gjorts undersökningar om hur riskökningarna fördelar sig på olika åldersgrupper. Det har därvid framkommit att riskökningar inträder vid lägre blodalkoholkoncentrationer i åldersgruppen 18-24 år än i övriga åldersgrupper.

De nu nämnda undersökningarna hänför sig till andra länder och kan inte utan vidare anses 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.

En undersökning från år 1986 tyder dock på att de svenska förhållandena är jämförbara. I undersökningen anges att den förhöjda olycksrisken för en förare med 1,5 promille alkohol i blodet är 40 gånger högre än för en nykter förare. Det kan tilläggas att det i en norsk undersökning från år 1985 anges att risken för en motorfordonsförare att dödas i en trafikolycka är 98 gånger högre om föraren har en alkoholkoncentration av 1,0-1,49 promille i blodet och 556 gånger högre om koncentrationen uppgår till eller överstiger 1,5 promille. För unga förare anges riskökningen vara ännu högre.

En annan kategori undersökningar är de som har gjorts för att studera de olika funktionsnedsättningar som är förenade med alkoholförtäring. Vid dessa studier har laboratorieundersökningar, simuleringsförsök och fältstudier förekommit. 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 olika slags fordon för att pröva alkoholens roll i praktiska trafiksituationer.

Trafiknykterhetsbrotskommittén sammanfattade dåvarande resultat 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 påverkan. Mellan 1,0 och 1,2 promille alkohol i blodet

torde praktiskt taget varje individ ha så nedsatt körförmåga att han är direkt olämplig att föra motorfordon.

De genomsnittliga alkoholkoncentrationerna hos dem som misstänks för trafiknykterhetsbrott är mycket höga. En genomgång av luftprovs- och blodprovsanalyser rörande personer misstänkta för trafiknykterhetsbrott år 1991 visar att omkring 35 procent av de misstänkta hade en alkoholkoncentration som uppgick till minst 1,5 promille i blodet eller 0,75 milligram per liter utandningsluft.

En stor andel av de förare som dödas i trafiken här i landet är alkoholpositiva och flertalet av dessa har en alkoholkoncentration som överstiger 1,0 promille i blodet.

4.4 Allmänna utgångspunkter för en reform

Som framhållits i tidigare lagstiftningsärenden har trafiknykterhetsfrågan under lång tid stått i förgrunden när det gäller att förbättra trafiksäkerheten i vårt land. Sverige får också sägas tillhöra föregångsländerna på detta område. Här har tidigare än i de flesta andra länder insetts vikten av att genom en sträng lagstiftning inskräpa respekten för nykterheten i trafiken. Det tidiga införandet av promilleregler i trafiklagstiftningen liksom den internationellt sett låga straffbarhetsgränsen har säkerligen varit viktiga omständigheter både vad gäller attityderna till alkohol och trafik och det faktiska beteendet i trafiken. Denna tradition har fortlöpande förts vidare. Från senare tid kan exempelvis hänvisas till de regler som infördes år 1987 och som gör det möjligt att förverka fordon som använts vid trafiknykterhetsbrott och till den sänkning av gränsen för straffbar alkoholpåverkan i trafiken som trädde i kraft den 1 juli 1990.

Efterlevnaden av trafiknykterhetsbestämmelserna torde i allmänhet i dag vara relativt god och tillgänglig forskning talar för att Sverige vid en internationell jämförelse har en god situation när det gäller trafiknykterhet. Gjorda uppskattningar tyder på att andelen onyktra förare i en rad länder, som vi i andra sammanhang brukar jämföra oss med, är mångdubbelt högre än i vårt land. Som redan sagts är vår strafflagstiftning vad gäller alkohol i trafiken också strängare än i de flesta andra länder. Detta innebär emellertid inte att vi kan slå oss till ro. Dels måste trafiknykterhetsarbetet bedrivas fortlöpande för att situationen inte skall försämrans – det finns i dag, enligt Vägverkets bedömningar, en oroande tendens till ökad onykter körning bland yngre män – dels bör allt som är möjligt göras för att ytterligare öka nykterheten i trafiken och minska de alkoholrelaterade trafikolyckorna.

Enligt gjorda uppskattningar begås varje år mellan tre och fyra miljoner trafiknykterhetsbrott – många av dessa brott begås av personer som tidigare kört berusade – och skadas eller dör varje år, enligt den officiella statistiken, mellan 1 500 och 2 000 personer vid trafikolyckor där i vart fall en av förarna misstänks ha varit alkoholpåverkad. Det verkliga antalet dödade och skadade vid alkoholrelaterade trafikolyckor torde dock i realiteten vara betydligt större. Trafiknykterhetsbrotten utgör följaktligen – trots vidtagna åtgärder – alltjämt ett betydande samhällsproblem. Samtidigt är, som ovan antytts, nykterheten i

trafiken något som låter sig påverkas av lagstiftningsåtgärder. Den norm- och moralbildande funktion som Sveriges relativt sett stränga trafiknykterhetslagstiftning haft skall således inte underskattas. Det är regeringens övertygelse att en skärpt syn i lagstiftningen på rattfylleribrott också får genomslag och medför ett minskat antal berusade förare. Med hänsyn till det lidande och de kostnader som trafikolyckor med berusade förare vållar framstår ytterligare åtgärder av detta slag som såväl mänskligt som samhälls-ekonomiskt mycket väl motiverade. Det är heller ingen tvekan om att en skärpning av rattfyllerilagstiftningen har ett brett stöd hos allmänheten.

Det betänkande som lagts fram av Väg- och sjöfyllerikommittén utgör enligt regeringens mening ett mycket gott underlag för en reform. För att skapa möjlighet till ett mer heltäckande åtgärdspaket har en kompletterande promemoria angående brotten vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom samt angående förverkande av fordon vid brott enligt trafikbrottslagen upprättats inom Justitiedepartementet.

En fråga som inte behandlades vid 1990 års reform av trafikbrottslagen var det övre gränsvärdet, dvs. gränsvärdet för grovt brott. Detta värde torde vara av minst lika stor betydelse för trafiknykterhetsarbetet som det nedre gränsvärdet, dvs. det värde som anger nivån för straffbar alkoholpåverkan i trafiken. Det finns därför anledning att nu överväga en sänkning av gränsvärdet för grovt brott.

1990 års ändringar i trafikbrottslagen innebar i princip en skärpt syn på trafiknykterhetsbrotten; såväl ansvarsområdet som möjligheterna att bedöma ett brott som grovt utvidgades. Ett viktigt skäl för den översyn, som nu gjorts, är att domstolarnas påföljdspraxis, mot bakgrund av vissa uttalanden i förarbetena till lagändringarna, emellertid har kommit att utveckla sig i riktning mot en större andel villkorliga domar än tidigare. Denna påföljdspraxis har inneburit en uppmjukning av inställningen till alkohol i trafiken och det kan ifrågasättas om den fyller de anspråk som kan ställas från allmänpreventiva utgångspunkter. Utvecklingen av praxis är olycklig även av det skälet att en stor del av dem som döms för grovt rattfylleri har alkoholproblem.

Vidare är det uppenbart att de principer för val av påföljd som för närvarande är vägledande för praxis inom det nu aktuella området – särskilt med den osäkerhet som uppstått efter 1990 års reform – är komplicerade och att de kan ställa, och ofta ställer, domstolarna inför mycket svåra avgöranden i enskilda fall. Avvägningen mellan olika omständigheter som direkt eller indirekt har betydelse för påföljdsvalet kan vara vansklig och det framstår som ofrånkomligt att olika domare ibland kommer till skilda resultat på ett faktiskt underlag som är likartat. Detta är allvarligt från rättvise- och rättssäkerhetssynpunkt. En enhetlig och förutsebar rättstillämpning är också generellt sett av vikt för att lagstiftningen skall få den allmänpreventiva verkan den är avsedd att ha. Regeringen finner det därför angeläget att – så långt som möjligt – nu söka förenkla de principer som skall styra valet av påföljd vid grovt rattfylleri. Detta naturligtvis utan att inkräkta på det utrymme som domstolarna bör ha för att kunna göra en allsidig och nyanserad bedömning av påföljdsfrågan och därvid kunna ta hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet.

Maximistraflet för grovt rattfylleri är i dag ett år. Vid bl.a. en jämförelse med andra brott som straffvärdemässigt kan sägas vara likartade, t.ex. framkallande av fara för annan och grov vårdslöshet i trafik, kan ifrågasättas om inte straffmaximum för grovt rattfylleri är för lågt.

Som tidigare framhållits har flertalet av dem som döms till fängelse för trafiknykterhetsbrott alkoholproblem. Det är därför viktigt att fängelsestraffet, där sådant utdöms, får ett meningsfullt innehåll. Straffsystemkommittén (JU 1992:07) har i uppgift att se över påföljdssystemet i stort och Fängelseutredningen har i sitt nyligen avlämnade betänkande Verkställighet av fängelsestraff (SOU 1993:76) övervägt frågan om differentiering av fängelsedömda samt det närmare innehållet i anstaltsvistelsen. Överväganden beträffande Väg- och sjöfyllerikommitténs förslag angående behandling i anstalt och uppbyggnad av specialanstalter för rattfyllerister bör ske med detta som utgångspunkt.

På senare tid har domstolarnas praxis beträffande brottet vållande till annans död i samband med trafiknykterhetsbrott uppmärksammats i olika sammanhang. Kritik har riktats mot dels påföljdsval, dels längden på utdömda fängelsestraff. Påföljderna har, enligt den kritik som framförts, inte stått i proportion till brottets allvar. Som regeringen tidigare uttryckt, måste man se strängt på trafiknykterhetsbrotten. Detta gäller, enligt vår mening, i än högre grad då berusningen bidragit till att föraren vållat annan persons död eller genom vållande tillfogat annan person kroppsskada eller sjukdom. Det finns därför skäl att överväga åtgärder för att skärpa bedömningen av dessa vållandebrott när föraren varit berusad.

År 1987 infördes en bestämmelse i trafikbrottslagen om att fordon som använts vid brott mot lagen under vissa förutsättningar skulle få förklaras förverkat till förebyggande av fortsatt sådan brottslighet. Bestämmelsen tar sikte bl.a. på situationer där någon lagförts för ett stort antal upprepade trafiknykterhetsbrott under kort tid och där det står alldeles klart att det skulle vara förenat med betydande trafikrisker att låta honom behålla fordonet. Bestämmelsen har – i enlighet med vad som förutsattes i förarbetena (prop. 1986/87:81 s. 10) – tillämpats mycket restriktivt. En enkätundersökning som Justitiedepartementet genomförde år 1989 om förverkandebestämmelsens tillämpning i praktiken gav vid handen att bestämmelsen tillämpats som åsyftat, att inga stora tillämpningsproblem förelåg och att det då inte fanns något behov av en lagändring (prop. 1990/91:100 bil. 4 s. 33). Under senare tid har dock framförts krav på en utvidgad möjlighet till förverkande av fordon. Väg- och sjöfyllerikommittén har också något behandlat denna fråga.

Regeringen har för sin del funnit det väl motiverat att i förevarande sammanhang överväga en utvidgad möjlighet till förverkande av fordon vid brott enligt trafikbrottslagen, särskilt trafiknykterhetsbrott.

Andra åtgärder som har en brottsavhållande effekt är en skärpning av körkortsbestämmelserna. I Kommunikationsdepartementet pågår ett arbete med en sådan inriktning. De av Väg- och sjöfyllerikommittén föreslagna ändringarna i körkortslagen kommer därför att behandlas i det sammanhanget.

En väl så viktig åtgärd som skärpt strafflagstiftning för att förbättra nykterheten i trafiken torde vara att öka upptäcktsrisken. Det är givetvis ett problem

att endast en liten del av trafiknykterhetsbrotten upptäcks och beivras. Som tidigare framhållits begås varje år uppskattningsvis mellan tre och fyra miljoner trafiknykterhetsbrott i vårt land. Av dessa leder drygt 20 000 till lagföring. Här kan noteras att regeringen i budgetpropositionen 1992 framhållit att kontrollen av trafiknykterheten skall ges en framskjuten plats i polisens trafikövervakning (prop. 1991/92:100 bil. 3 s. 77) och att Trafikpolisutredningen i sitt betänkande Trafikpolisen mer än dubbelt bättre (SOU 1992:81) föreslagit en rad åtgärder för att göra polisens övervakning av bl.a. trafiknykterheten effektivare. Regeringen anser att det är angeläget att nu ta ställning till Trafikpolisutredningens förslag beträffande lagen om alkoholutandningsprov för att effektivisera polisens arbete och höja upptäcktsrisken.

De åtgärder som regeringen nu aktualiserar bör sammantaget få en betydande brottsavhållande effekt och således minska antalet trafiknykterhetsbrott. Men för att nå framgång måste självfallet trafiknykterhetsarbetet bedrivas på bred front och inte endast genom lagstiftning och andra samhällets åtgärder.

Regeringen vill här framhålla att föräldrarna som fostrare av barn och ungdomar har en mycket betydelsefull roll i arbetet med att öka trafiksäkerheten. Det är i hemmet som den grundläggande respekten för reglerna i samhället måste läggas.

Av grundläggande betydelse för trafiknykterheten är också att allmänheten får information om de faror som är förknippade med att sätta sig bakom ratten efter att ha druckit alkohol. Trafiksäkerhetsförbund, motororganisationer och andra sammanslutningar spelar en mycket betydelsefull roll i det arbetet.

Oavsett vilka åtgärder som vidtas kan man självfallet ändå inte räkna med att helt komma till rätta med trafiknykterhetsbrotten och de skador dessa brott för med sig. Det är därför viktigt att brottsoffrens och deras anhörigas situation uppmärksammas. Här fyller olika föreningar och sammanslutningar ett stort och viktigt behov. Det allmännas insatser kan aldrig ersätta den verksamhet som sålunda bedrivs.

Lagrådet

I detta sammanhang finns anledning att behandla något av vad Lagrådet anfört.

I yttrandet framförs kritik, såväl mot förslagets allmänna inriktning som mot enskildheter i förslagen.

Med hänvisning till intresset av stabilitet i strafflagstiftningen kritiserar i allmänna ordalag att trafiknykterhetslagstiftningen så snart efter 1990 års ganska genomgripande reform nu skall göras till föremål för väsentliga ändringar. Beträffande påföljdsvalet riktas kritik såväl mot de skärpningar som regeringens uttalanden kan föranleda som mot metoden att genom motivuttalanden styra valet av påföljd.

Vidare anförs kritik mot förslagen om höjning av maximistraffet för grovt rattfylleri och grovt sjöfylleri, utvidgningen av möjligheterna till förverkande av fordon, skärpningen av bedömningen av brotten vållande till annans död

och vållande till kroppsskada eller sjukdom i samband med trafiknykterhetsbrott samt utvidgningen av rätten att ta alkoholutandningsprov.

Genomgående för Lagrådets kritik är att förslagen anses alltför långtgående och innebär alltför stora skärpningar i olika hänseenden. I vissa avseenden anses också beredningsunderlaget otillfredsställande.

Regeringen har förståelse för att Lagrådet, med de intressen det har att beakta, kan känna tveksamhet inför de relativt stora förändringar som regeringen föreslagit. Det måste också vara Lagrådets uppgift att verka återhållande mot alltför snabba kast i strafflagstiftningen. Som redan framgått måste dock de nu framlagda förslagen bedömas mot bakgrund av den, enligt regeringen, befogade kritik som riktats mot 1990 års reform i vissa delar. Med hänsyn härtill och med beaktande av vad regeringen i övrigt anfört angående behovet av åtgärder mot trafiknykterhetsbrotten kan vad Lagrådet anfört allmänt sett inte anses ha sådan tyngd att det bör hindra att de till Lagrådet i detta ärende remitterade förslagen, med i stort sett oförändrad inriktning, föreläggs riksdagen. Det bör därvid noteras att Lagrådet i huvudsak inte synes ha haft något att invända mot förslagens tekniska utformning.

I ett avseende finns det dock anledning att gå Lagrådet till mötes. Det gäller förslaget till utvidgning av rätten till förverkande av fordon vid brott mot trafikbrottslagen. På Lagrådets inrådan föreslås en något mer försiktig utvidgning av förverkandebestämmelsen än vad som upptogs i lagrådsremissen. Regeringen återkommer härtill i avsnitt 4.11 nedan och i specialmotiveringen.

Regeringen delar vidare i och för sig Lagrådets allmänna anmärkningar mot lagstiftning genom motivuttalanden. Det förtjänar dock att anmärkas att det i förarbetena till 1990 års ändringar i trafiknykterhetslagstiftningen gjordes långtgående uttalanden om påföljdsvalet, utan att någon förändring av de grundläggande bestämmelserna härom företogs. Att dessa uttalanden ledde till en olycklig uppluckring av påföljdspraxis styrks också av att, såsom Lagrådet påpekar, Högsta domstolen på senare tid sett sig föranlåten att iakta en allt större restriktivitet vid påföljdsvalet för grovt rattfylleri. Det bör betonas att de uttalanden som görs i denna fråga i detta lagstiftningsärende syftar till att, förutom att ge vägledning för straffmätning och påföljdsval på grund av föreslagna ändringar, ge påföljdspraxis den stadga och konsekvens den hade före 1990 års ändringar. I detta avseende tjänar förslagen till att öka likformigheten i rättstillämpningen, något som också Lagrådet medger.

Beträffande enskildheter i övrigt i Lagrådets yttrande återkommer regeringen i det följande.

Regeringens förslag: Gränsvärdet för grovt rattfylleri i 4 a § 1 trafikbrottslagen sänks från 1,5 promille alkohol i blodet respektive 0,75 milligram alkohol per liter utandningsluft till 1,0 promille respektive 0,50 milligram per liter.

Motsvarande ändring föreslås i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157).

Kommitténs förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Vad gäller frågan om ett särskilt gränsvärde för grovt brott över huvud taget bör behållas uttalar sig endast *Riksåklagaren*, *Åklagarmyndigheten i Malmö* och *Regionåklagarmyndigheten i Stockholm*. Dessa instanser delar uppfattningen att ett gränsvärde bör behållas.

Förslaget om att sänka promillegränsen från 1,5 till 1,0 tillstyrks eller lämnas utan erinran av en övervägande majoritet av remissinstanserna.

Vissa remissinstanser, däribland *Regionåklagarmyndigheten i Stockholm*, *Länsrätten i Stockholms län* och *Fängelseutredningen* tillstyrker visserligen att promillegränsen sänks, men förordar en gräns på 1,2 promille. Som skäl härför anförs särskilt att denna gräns är mer motiverad från straffvärdesynpunkt och att med en sådan gräns harmonisering skulle uppnås med reglerna i övriga nordiska länder. Även kostnadsaspekter har anförts.

Järnvägsanställdas Hälnykterhetsförbund föreslår att promillegränsen borde vara ännu lägre, t.ex. 0,8 promille.

Skälen för regeringens förslag:

Utgångspunkter

Frågan huruvida det övre gränsvärdet, dvs. gränsvärdet mellan normalbrottet och det grova brottet, bör behållas har diskuterats i olika sammanhang, se t.ex. SOU 1956:37, SOU 1970:61, Ds Ju 1983:6, prop. 1984/85:21 och prop. 1989/90:2. Också Väg- och sjöfyllerikommittén diskuterar denna fråga och stannar vid uppfattningen att en särskild promillegräns som rekvisit för grovt rattfylleri bör behållas.

Den förändrade lagtekniska konstruktionen av trafiknykterhetsbrotten som genomfördes år 1990 innebär att det övre gränsvärdet tillagts en mindre avgörande betydelse än tidigare. Även i dag har det övre gränsvärdet emellertid en mycket stor betydelse; värdet anknyter visserligen inte längre till en legal presumptionsregel men en alkoholkoncentration som uppgår till minst det angivna gränsvärdet leder ändå regelmässigt till att brottet bedöms som grovt.

Inte minst vikten av enhetlighet och effektivitet i rättstillämpningen talar med styrka för att en regel vad avser påverkansgraden som rekvisit för grovt rattfylleri bör behållas. Detta har också tillstyrkts av de remissinstanser som yttrat sig i frågan. Med denna utgångspunkt uppstår frågan vilket gränsvärde som bör väljas.

Redan 1949 års Trafiknykterhetsutredning ifrågasatte om värdet 1,5 promille inte var för högt för att tjäna som skiljemärke mellan ett grövre och ett lindrigare brott. I de uttalanden som utredningen gjorde synes ha legat att den riktiga skiljelinjen borde gå vid i genomsnitt omkring 1,0 promille (SOU 1953:20 s. 160 ff. och SOU 1963:72 s. 90 f.). Någon sänkning av promillegränsen föreslogs emellertid inte.

1957 års Trafiknykterhetskommitté ansåg att gränsen 1,5 promille var för hög och föreslog en sänkning till 1,0 promille (SOU 1963:72 s. 88 ff. och 196). Att märka är emellertid att kommittén föreslog att trafiknykterhetsbrotten skulle delas in i tre brottstyper och att en blodalkoholhalt över 1,0 promille skulle utgöra en omständighet som särskilt skulle beaktas när det i lagtillämpningen gällde att bedöma huruvida ett trafiknykterhetsbrott var att hänföra till det av kommittén föreslagna enkla brottet "onykterhet i trafik". Förslaget om att sänka den övre promillegränsen mottogs gynnsamt av remissinstanserna. Noteras bör emellertid att i straffskalan för detta brott skulle ingå inte bara fängelse utan även böter. Denna brottstyp gavs således en lindrigare karaktär än brottstypen "grovt rattfylleri" har enligt gällande rätt. Förslaget ledde inte till någon lagändring.

Den år 1966 tillsatta Kommittén för lagstiftningen angående trafiknykterhetsbrott ansåg att gränsen på 1,5 promille från trafikfaresynpunkt var för hög för att tjäna som skiljemärke mellan rattfylleri och rattonykterhet. Kommittén föreslog därför att den övre promillegränsen skulle sänkas, nämligen från 1,5 till 1,2 promille (SOU 1970:61 s. 21 och 141 ff.). Förslaget remissbehandlades men ledde inte till lagstiftning.

Gränsdragningen har också uppmärksamats i en rad motioner under senare år, där det föreslagits att gränsen för grovt rattfylleri bör sänkas (se t.ex. bet. 1989/90:JuU2 och 1991/92:JuU2).

Gränsvärdet bör sänkas

När gränsen 1,5 promille infördes år 1941, anknöts den till presumtionen att varje förare med denna blodalkoholhalt är så påverkad att han kan anses klart olämplig att föra motorfordon (prop. 1941:159). Från denna utgångspunkt ansågs det att 1,5 promille var en lämplig grundval för ett kvalificerat trafiknykterhetsbrott.

Ovan har lämnats en redogörelse för en rad undersökningar som genomförts beträffande alkohol och trafik. I belysning av dessa nyare vetenskapliga rön framstår gränsen på 1,5 promille såsom alltför hög för att tjäna som riktmarke när det i rättstillämpningen gäller att bedöma om ett rattfylleribrott är att anse som grovt.

Till en början är att märka att en signifikant försämring av körförmågan noteras hos nästan alla förare vid betydligt lägre alkoholkoncentrationer än 1,5 promille i blodet eller motsvarande värde i utandningsluften. Den ökade risken för en alkoholpåverkad förare att bli delaktig i en trafikolycka kan förvisso inte anges generellt eftersom många olika faktorer spelar in, men mot bakgrund av tillgängliga olycksriskundersökningar framgår att ju högre alko-

holhalten är, desto mer ökar den genomsnittliga olycksrisken. Ökningen är progressiv och vid alkoholkoncentrationer över 0,8 promille stiger riskkurvan brant.

En stor del av de förare som dödas i trafiken här i landet är också alkoholpositiva och flertalet av dessa har en alkoholkoncentration som överstiger 1,0 promille i blodet (se bilaga 3 b till SOU 1992:131).

Vad som nu har anförts visar att även en lägre påverkansgrad än som motsvarar dagens gränsvärde 1,5 promille i blodet respektive 0,75 milligram per liter utandningsluft från trafiksäkerhetssynpunkt bör kunna utgöra en av de omständigheter som särskilt skall beaktas vid bedömningen av om ett rattfylleribrott är att anse som grovt. Med andra ord måste, enligt regeringens mening, även förare som gör sig skyldiga till trafiknykterhetsbrott med en alkoholkoncentration understigande dagens gränsvärde för grovt rattfylleri därför anses göra sig skyldiga till ett brott som har ett så högt straffvärde att brottet bör bedömas som grovt. I likhet med kommittén anser regeringen därför att det övre gränsvärdet för grovt rattfylleri skall sänkas.

När det gäller att bestämma till vilken alkoholkoncentration det övre gränsvärdet bör sänkas finner regeringen, bl.a. mot bakgrund av de undersökningar som tidigare redovisats, att valet bör stå mellan 1,0 och 1,2 promille.

För en övre gräns på 1,2 promille talar, som några remissinstanser framhållit, att detta är den övre gräns som är den mest vanliga i våra grannländer. Danmark och Island har denna övre gräns och det är denna alkoholkoncentration som föreslagits i Finland. Även Lagrådet har framfört att det möjligen är att föredra att i den nordiska rättslikhetens intresse stanna vid en sänkning till 1,2 promille.

Även om en sådan enhetlighet i och för sig är önskvärd måste emellertid, enligt regeringens mening, avgörandet ske utifrån bedömningen av vilken påverkansgrad som objektivt sett medför en sådan trafikfarlighet att grovt brott normalt bör föreligga. Med ett annat uttryckssätt bör gränsen dras vid den promillehalt som normalt ger en sådan påverkansgrad och därmed förhöjd olycksrisk att trafiknykterhetsbrottet får ett så högt straffvärde att påföljden inte kan stanna vid böter.

Effekterna av viss alkoholkoncentration varierar betydligt mellan olika individer. Som nämnts ovan noteras emellertid en signifikant försämring av körförmågan hos nästan alla förare i området mellan 1,0 och 1,2 promille (se t.ex. SOU 1970:61 s. 121 f. och 142 samt bet. 1989/90:JuU2 s. 86). De i avsnitt 4.3 omnämnda olycksriskundersökningarna visar olika grader av riskökning vid en och samma blodalkoholhalt. Olycksrisken ökar, som nämnts, progressivt och vid blodalkoholhalter över 0,8 promille stiger riskkurvan brant. Dessa undersökningar beträffande såväl påverkansgraden som olycksrisken anser regeringen ge belägg för att förare som framför fordon med en alkoholkoncentration i blodet om 1,0 promille eller högre gör sig skyldiga till en gärning som är så allvarlig att den förtjänar att bedömas som grovt rattfylleri.

En sänkning till 1,0 promille skulle också ge eftertryck åt samhällets krav på nykterhet i trafiken och tydligare markera att samhället ser allvarligt på denna typ av brott. Det kan med fog antas att en sänkning av det övre gräns-

värdet till en sådan nivå skulle förmå människor i allmänhet att i större utsträckning än i dag avhålla sig från att köra påverkade.

Mot en sänkning till 1,0 promille har anförts bl.a. kostnadsaspekterna. En sänkning av det övre gränsvärdet i kombination med ökad effektivitet i polisens trafikövervakning leder initialt till ökade kostnader för rättsväsendet. Domstolarnas och åklagarnas arbetsbelastning kan komma att öka och ökade anspråk ställas på främst kriminalvården i anstalt men även på frivården. Å andra sidan bör beaktas att syftet med reformen är att motverka trafiknykterhetsbrotten. Sänkningen av gränsvärdet sammantaget med övriga föreslagna åtgärder bör redan på kort sikt medföra en nedgång i antalet trafiknykterhetsbrott, vilket i sin tur innebär lättnader för rättsväsendet. Det bör i sammanhanget inte heller bortses från de betydande samhällsekonomiska vinster en ökad nykterhet i trafiken medför.

Regeringen föreslår mot angiven bakgrund att gränsvärdet för grovt rattfylleri skall sänkas från 1,5 till 1,0 promille alkohol i blodet samt från 0,75 till 0,50 milligram alkohol per liter utandningsluft.

4.6 Höjning av straffmaximum för grovt rattfylleri

Regeringens förslag: Straffmaximum för grovt rattfylleri höjs från ett till två års fängelse. Motsvarande ändring föreslås i järnvägs-säkerhetslagen (1990:1157).

Kommitténs förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Av de instanser som yttrat sig över förslaget tillstyrker en övervägande majoritet detsamma eller lämnar det utan erinran.

Regionåklagarmyndigheten i Göteborg ställer sig tveksam till om en höjning av straffmaximum kommer att leda till en ökad nyansering vid straffmätningen. Liknande synpunkter framförs av *Juridiska fakultetsnämnden vid Lunds universitet* och *Motorförarnas Helnykterhetsförbund (MHF)*.

Några remissinstanser avstyrker förslaget. *Hovrätten för Nedre Norrland* anser att ett straffmaximum på ett år är tillräckligt även för de grövsta formerna av grovt rattfylleri. De allvarligaste fallen torde enligt hovrättens mening regelmässigt kunna och böra föranleda ansvar även för grov vårdslöshet i trafik, i vilket fall straffmaximum för de båda brotten blir tre års fängelse. *Väg- och Trafikinstitutet (VTI)* anser att förslaget ur effektsynpunkt förefaller mindre relevant. Någon individualpreventiv effekt kan enligt VTI knappast förväntas och den allmänpreventiva effekten är tveksam. *Riksförbundet Frivilliga Samhällsarbetare* menar att förslaget inte skulle minska brottsligheten, eftersom påföljdens betydelse för kriminellt beteende inte är av den omfattningen som kommittén anser.

Skälen för regeringens förslag: Straffet för grovt rattfylleri är i dag enligt 4 a § trafikbrottslagen fängelse i högst ett år.

De erfarenheter som vunnits av tillämpningen visar att straffskalans övre del utnyttjas förhållandevis sällan. Trots att maximistraffet för grovt rattfylleri

är fängelse i ett år, erhöll under år 1992 endast 1,2 procent av dem som dömdes till fängelse för grovt rattfylleri straff på sex månader eller mer och medellängden av utdömda fängelsestraff uppgick till 1,4 månader.

Straffskalan för ett brott skall allmänt sett spegla brottets straffvärde. Därvid är proportionalitet och ekvivalens viktiga begrepp. Med proportionalitet avses att straffskalan bör bestämmas i proportion till brottets svårhet och med ekvivalens att likvärdiga brottstyper skall ha lika svåra straff.

Grovt rattfylleri är ett brott som allmänt sett innebär fara för människors liv och hälsa. En rattfull förare utsätter medvetet andra trafikanter för de risker som hans alkoholpåverkan innebär. Det finns därför, som tidigare framhållits, skäl att allmänt sett se strängt på detta brott.

Även om straffskalans övre del sällan kommer till användning torde det kunna förekomma fall där exceptionellt försvarande omständigheter föreligger och där det nuvarande straffmaximum framstår som alltför lågt.

Med hänvisning till vad Lagrådet anfört finns det vidare anledning att betona att straffskalan också har till syfte att ge en rättvisande bild av brottets generella straffvärde. Genom en höjning av straffmaximum för grovt rattfylleri skulle straffskalan för detta brott komma i bättre samklang med straffskalorna för andra, i straffvärdehänseende, jämförbara brott. Det finns anledning att jämföra grovt rattfylleri med brotten framkallande av fara för annan och grov vårdslöshet i trafik, för vilka brott föreskrivs ett straffmaximum om två års fängelse.

Det förtjänar i detta sammanhang att anmärkas att straffskalan för grov vårdslöshet i trafik före brottsbalkens tillkomst var fängelse eller straffarbete i högst ett år. Straffmaximum för detta brott motsvarade alltså straffmaximum för rattfylleri under omständigheter som inte var mildrande. I samband med att brottsbalken (BrB) infördes ändrades bestämmelsen om grov vårdslöshet i trafik så att påföljden skulle vara fängelse i högst två år. Anledningen härtill var att straffmaximum för detta brott inte ansågs böra vara lägre än för brottet framkallande av fara för annan i 3 kap. 9 § BrB. Motsvarande ändring av straffmaximum för rattfylleri gjordes emellertid ej. Inte heller ändrades straffmaximum för detta brott i samband med 1990 års ändringar i trafikbrottslagen.

Det anförda leder till att straffmaximum för grovt rattfylleri bör höjas från ett till två års fängelse.

Den övre delen av straffskalan är, som ovan antytts, avsedd för fall som har ett exceptionellt högt straffvärde. Vidgningen av straffskalan bör dock även i övrigt kunna ge upphov till en ökad nyansering vid straffmätningen. Här – liksom i övrigt – är det av vikt att försvarande omständigheter åter speglas just i straffmätningen.

Grovt rattfylleri innefattar gärningar med varierande straffvärde och det är knappast möjligt att mera exakt ange när det finns skäl att tillmäta gärningen högre straffvärde – att anse den svårare – än normalt. Det faller sig emellertid naturligt att vid värderingen av ett grovt rattfylleribrott i avsevärd mån knyta an till de risker för trafiksäkerheten som gärningen typiskt sett inneburit. Bedömningen måste bli strängare ju högre trafikfaran varit. Här avses exempelvis fall där gärningsmannen fört fordonet på ett sådant sätt eller på en så-

dan plats att risken för en trafikolycka typiskt sett varit mycket hög eller situationer där gärningsmannen haft en särskilt ansvarsfull eller krävande uppgift, t.ex. framfört ett tungt fordon, ett fordon med många passagerare – såsom en skolskjuts eller en buss – eller ett fordon med farlig last.

Sänkningen av gränsvärdet bör – å andra sidan – inte medföra den konsekvensen att längre fängelsestraff än i dag automatiskt utmätts vid alkoholhalter som ligger på 1,5 promille i blodet eller däröver. Avsikten är således inte att, utöver vad som kan följa av den nyansering som vidgningen av straffskalan ger, påverka den i dag tillämpade straffmätningen vid vad som kan sägas utgöra normala fall av grovt rattfylleri där promillehalten motsvarar dagens gränsvärde eller strax däröver.

Någon ändring av principen för utmätandet av korta fängelsestraffs längd är inte heller avsedd. Det innebär att fängelsestraff understigande en månad bör förekomma endast i undantagsfall.

4.7 Påföljdsvalet vid grovt rattfylleri

Regeringens bedömning: Vid grovt rattfylleri skall normalpåföljden vara fängelse och det bör finnas särskilda skäl för att en icke frihetsberövande påföljd skall väljas.

Villkorlig dom skall användas med mycket stor restriktivitet.

Kommitténs förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: Av de remissinstanser som yttrat sig över förslaget tillstyrker flertalet detsamma eller har inte några invändningar mot det. *Regionåklagarmyndigheterna i Göteborg, Vänersborg och Gävle* framför att det av lagtexten bör framgå att påföljden bör bestämmas till fängelse och att en icke frihetsberövande påföljd bör komma ifråga endast om det föreligger särskilda skäl.

Göteborgs tingsrätt anför bl.a. att tingsrätten inte delar kommitténs uppfattning att domstolarna vid återfall i grovt rattfylleri kan förutsättas finna att annan påföljd än fängelse är utesluten. Som exempel nämner tingsrätten fall där den tilltalade vid ett tidigare tillfälle dömts till fängelse och vid återfall förklarar sig villig att genomgå en ingripande behandling under formen av kontraktsvård. *Härnösands tingsrätt* påpekar att frågan om vad som skall utgöra särskilda skäl att frågå fängelse kan komma att bedömas olika.

Straffsystemkommittén, som i huvudsak ställer sig bakom förslaget utifrån nuvarande reglering och principiella ståndpunkter, framför att det får betraktas som oklart om man kan vänta sig att de allmänpreventiva effekterna kommer att öka nämnvärt om förslaget genomförs eller att antalet fängelsestraff kommer att minska. Vidare anser *Straffsystemkommittén* bl.a. att den uppstramning förslaget skulle innebära sträcker sig längre än vad kommittén själv synes ha åsyftat; ett genomförande av förslaget kommer att innebära att många av de nuvarande skyddstillsynsdomarna försvinner och att grovt

rattfylleri skulle inta en särställning bland de brott som leder till fängelse på grund av brottets art.

Väg- och Trafikinstitutet (VTI) framför att förslaget kan accepteras med tanke på att fängelsestraffet enligt kommitténs förslag inte skall vara ett traditionellt sådant utan till övervägande del skall bestå i påverkan och behandling och förhoppningsvis av det skälet kunna ha en individualpreventiv effekt. *Juridiska fakultetsnämnden vid Lunds universitet* instämmer i att grovt rattfylleri i princip är en sådan brottstyp, vars art presumerar fängelse, men understryker samtidigt, att särskilda skäl för skyddstillsyn i princip alltid föreligger enligt 30 kap. 9 § andra stycket BrB vid detta brott. *Motorförarnas Hälnykterhetsförbund (MHF)* anser att icke frihetsberövande påföljd endast skall kunna ådömas om det föreligger synnerliga skäl.

Några remissinstanser avstyrker förslaget eller ställer sig tveksamma till detsamma. *Riksåklagaren* är kritisk mot den utveckling som skett med en större användning av villkorlig dom, men anser att denna utveckling till stor del hänger samman med att domstolarna hittills inte haft tillräcklig personutredning; enligt de riktlinjer som gäller enligt lagen (1991:2041) om särskild personutredning i brottmål bör emellertid numera yttrande från frivårdsmyndighet regelmässigt infordras i mål om grovt rattfylleri. Enligt Riksåklagaren ger de avgöranden av Högsta domstolen som gällt påföljdsvalet enligt den nya lagstiftningen inte stöd för annat än att de nuvarande reglerna är lämpligt avvägda.

Kriminalvårdsstyrelsen anser att behandling i frivård av alkoholproblem är att föredra framför fängelsestraff samt att det därför i första hand är kontraktsvård och i andra hand skyddstillsyn med särskild föreskrift som bör komma i fråga i stället för fängelse. *Kriminalvårdsstyrelsen* anser att kommittén med större eftertryck bort understryka att förutsättningarna för att döma till kontraktsvård eller skyddstillsyn med föreskrift om behandling alltid skall prövas.

Sveriges domareförbund anser att kommitténs förslag är alltför restriktivt utformat när det gäller möjligheten att i stället för fängelse välja en icke frihetsberövande påföljd. *Domareförbundet* framhåller att en stor del av dem som döms för grovt rattfylleri har alkoholproblem och att hotet om fängelse inte har samma allmänpreventiva effekt på denna kategori som för personer utan dessa problem. *Järnvägsanställdas Hälnykterhetsförbund* anser att vård skall komma i fråga i mycket större omfattning än nu. *Riksförbundet Frivilliga Samhällsarbetare* framför att valet av påföljd måste vara den dömdes men att samhället måste ta ansvar för att erbjuda alternativ. Enligt förbundet finns det uppenbara fördelar med att förmå rattfyllerierna till långvarig behandling i frihet i stället för relativt korta fängelsestraff och att enda sättet att motivera rattfyllerierna är att låta dem förbli i frihet.

Svenska Fångvårdssällskapet ställer sig tveksam till att fängelse skall vara normalpåföljd och menar att skyddstillsyn bör tillämpas oftare än bara när särskilda skäl föreligger. *Fångvårdssällskapet* menar, att en skyddstillsyn med föreskrift eller med särskild behandlingsplan, s.k. kontraktsvård, uppfattas som mer ingripande än en eller två månaders fängelse samt att behandlingsinsatser som sträcker sig över åtminstone ett år ger betydligt

bättre förutsättningar för bestående effekter än vad ett kortare fängelsestraff kan ge. Sistnämnda synpunkt delas av *Föreningen Skyddsvärnet i Stockholm* samt av *Karolinska Institutet*. Föreningen Skyddsvärnet i Stockholm anser även att konstaterat alkoholberoende bör utgöra särskilda skäl för att döma till skyddstillsyn med särskild föreskrift och påpekar samtidigt att frågan om behovet av kontinuitet och kontrollerad eftervård av rattfyllerister som avtjänat fängelsestraff ännu inte fått sin lösning.

Skälen för regeringens bedömning:

Något om påföljdsvalet före den 1 juli 1990

Före de lagändringar som trädde i kraft den 1 juli 1990 gällde att den som fört ett motordrivet fordon eller en spårvagn och som därvid varit så påverkad av starka drycker eller något annat berusningsmedel, att det kunde antas, att han inte på ett betryggande sätt kunnat föra fordonet eller spårvagnen, skulle dömas för rattfylleri. Hade föraren fört fordonet efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgått till minst 1,5 promille i blodet eller 0,75 milligram per liter utandningsluft skulle föraren anses ha varit så påverkad av starka drycker som nyss sagts. Som tidigare nämnts var påföljden för rattfylleri fängelse i högst ett år eller, om omständigheterna var mildrande, böter, dock lägst tjugofem dagsböter.

Mildrande omständigheter vid rattfylleri ansågs föreligga främst då framförandet av fordonet inte hade medfört någon nämnvärd fara för trafiksäkerheten. I praxis tillämpades denna bestämmelse i huvudsak vid rattfylleri med moped. När det gällde rattfylleri med bil ansågs i praxis mildrande omständigheter föreligga endast i undantagsfall, främst i fall då föraren hade påtagit sig en strängt begränsad trafikuppgift, t.ex. omparkering eller flyttning av en bil en mycket kort sträcka på en plats där ingen annan trafik förekom.

Beträffande rattfylleri, där omständigheterna inte var mildrande i trafikbrottslagens mening, gällde att brottets art i rättspraxis ansågs kräva att en påföljd som inte innebar ett frihetsberövande, skulle tillämpas endast om särskilda skäl talade för det (se t.ex. NJA 1965 s. 379 I och II, NJA 1966 s. 603 och NJA 1982 s. 190). Särskilt beaktades härvid om gärningsmannen var i färd med att bemästra ett alkoholmissbruk eller en kriminalitet av allvarligare slag och om det fanns anledning att befara att den pågående resocialiseringen skulle äventyras eller allvarligt försvåras av ett fängelsestraff (se t.ex. NJA 1975 s. 438 och NJA 1984 s. 415). Icke frihetsberövande påföljder valdes också när gärningsmannen hade dokumenterade svårigheter att klara av ett fängelsestraff (se t.ex. NJA 1972 s. 60 och NJA 1979 s. 381).

Rent allmänt kan sägas att praxis efter brottsbalkens ikraftträdande år 1965 successivt blev mera nyanserad vad gällde valet av påföljd för rattfylleri. I ökad omfattning togs hänsyn till den tilltalades personliga förhållanden, och en förskjutning skedde därigenom från fängelse mot icke frihetsberövande påföljder, främst skyddstillsyn.

Påföljdsvalet vid grovt rattfylleri efter den 1 juli 1990

Vid val av påföljd skall rätten enligt 30 kap. 4 § första stycket brottsbalken (BrB) fästa särskilt avseende vid omständigheter som talar för en lindrigare påföljd än fängelse. Denna princip får i vissa fall vika; bl.a. kan brottets art utesluta en icke frihetsberövande påföljd. Det brott som före den 1 juli 1990 benämndes rattfylleri, och som närmast är att jämföra med vad som i dag betecknas som grovt rattfylleri, hör till de brott som i tidigare rättspraxis och uttalanden i olika lagstiftningsärenden normalt ansetts föranleda fängelsestraff. I förarbetena till den nu gällande trafiknykterhetslagstiftningen har emellertid getts uttryck för ett nytt synsätt, som lämnar större utrymme för icke frihetsberövande påföljder än tidigare (prop. 1989/90:2 s. 39 ff. och bet. 1989/90:JuU2 s. 23 ff.).

Vad gäller påföljdsvalet vid grovt rattfylleri framhöll dåvarande departementschefen allmänt angelägenheten av att ta till vara de möjligheter som finns att försöka motverka fortsatt brottslighet – och därmed trafikfarliga beteenden – genom behandling och andra former av stöd- och hjälpåtgärder. Vidare underströk departementschefen att de principer för val av påföljd som kommit till uttryck i den nya (från och med den 1 januari 1989 gällande) strafflagstiftningen var allmänt tillämpliga och således gällde även valet av påföljd för rattfylleri. Dåvarande departementschefen uttalade vidare att straffvärdet hos grova rattfylleribrott normalt inte är så högt att detta i sig motiverar fängelse i stället för en icke frihetsberövande påföljd; däremot torde det stå klart att återfall i grovt rattfylleri måste anses vara en sådan omständighet som gör att annan påföljd än fängelse normalt är utesluten. Den fråga som i praktiken är svårast att avgöra är därför, enligt departementschefen, i vilken utsträckning rattfylleribrottens art måste anses vara sådana att brottet bör följas av fängelse även om det inte är fråga om en återfallssituation.

En avgörande faktor i det hänseendet ansåg departementschefen måste vara de risker för trafiksäkerheten som brottet inneburit. Har gärningsmannen, fortsatte departementschefen, genom sitt körsätt, den omfattning som körningen haft eller varit avsedd att ha, de trafikförhållanden som rådde vid körningen eller genom andra sådana omständigheter visat en uppenbar likgiltighet för sina medtrafikanter säkerhet, måste detta anses innebära en mycket stark presumtion för fängelse. Har några särskilda omständigheter av det slag som nu berörts däremot inte förelegat, bör, sammanfattade departementschefen, normala principer för påföljdsval kunna tillämpas i väsentligt större utsträckning än vad som ditills varit fallet.

Dåvarande departementschefen betonade härefter att det emellertid inte endast är brottslighetens art som är av betydelse för valet mellan fängelse och en icke frihetsberövande påföljd. Av stor vikt är självfallet också, sadet det, om det i det enskilda fallet finns några omständigheter som kan anses tala för en lindrigare påföljd än fängelse. Som exempel på sådana omständigheter nämnde departementschefen sådana som anges i 29 kap. 5 § BrB, främst det fallet att den tilltalade skulle drabbas av hinder eller synnerlig svårighet i yrkes- eller näringsutövning till följd av att körkortet återkallades. Vidare anför-

des som exempel sådana omständigheter som nämns i 30 kap. 9 § andra stycket BrB, dvs. de s.k. kontraktsvårdsfallen, samt situationer där en påtaglig förbättring skett av den tilltalades personliga eller sociala situation eller där han undergår behandling för missbruk.

Vid riksdagsbehandlingen av propositionen riktades viss kritik mot de där angivna principerna för påföljdsval. I en motion (1989/90:Ju4) framhölls bl.a. att en förare med en hög alkoholhalt typiskt sett är farlig för sin omgivning och att en sådan förare redan genom att över huvud taget föra fordonet gjort sig skyldig till ett så allvarligt brott att fängelsestraff borde följa. I sitt betänkande (1989/90:JuU2) uttalade Justitiekommittén, att det inte kunde ställa sig bakom den uppfattning om påföljdsvalet för grovt rattfylleri som kom till uttryck i motionen. I stället delade utskottet den i propositionen uttalade uppfattningen att en avgörande faktor måste vara de risker för trafiksäkerheten som brottet inneburit. Utskottet instämde även i övrigt i de uttalanden beträffande val av påföljd som kommit till uttryck i propositionen.

Vad gäller straffmätningen gjordes inte några särskilda uttalanden i förarbetena till de senaste ändringarna i trafikbrottslagen. När fängelse ådöms för grovt rattfylleri bestäms strafftiden – i likhet med vad som tidigare gällde beträffande rattfylleri där omständigheterna inte var mildrande – i allmänhet till en månad.

Slutligen kan i detta avsnitt nämnas att normalpåföljden för rattfylleri är böter. Är straffvärdet för en gärning så högt att det föranleder fängelse bör den, enligt förarbetena, bedömas som grovt rattfylleri (prop. 1989/90:2 s. 48). Vid flerfaldig brottslighet och vid återfall kan fängelse emellertid komma i fråga även för rattfylleri.

Rättspraxis

De uttalanden beträffande principerna för påföljdsval vid grovt rattfylleri som gjordes i förarbetena till 1990 års ändringar ledde till en kraftigt förändrad påföljdspraxis. Statistik från SCB visar att användningen av fängelsestraff för grovt rattfylleri, som i stort sett motsvarar det tidigare brottet rattfylleri, har minskat och att andelen villkorliga domar har ökat.

Vad gäller tingsrättsdomar där grovt rattfylleri utgjort huvudbrott minskade andelen fängelsestraff från 72 procent år 1989 till 47 procent andra halvåret 1991 och andelen villkorliga domar ökade från fem procent år 1989 till 23 procent andra halvåret 1991. Under år 1992 dömdes till fängelse i 57 procent av fallen och antalet villkorliga domar uppgick till 18 procent.

Väg- och sjöfyllerikommittén har i sitt betänkande (s. 55 ff.) lämnat en utförlig redogörelse för de domar Högsta domstolen meddelat efter det att de nu gällande bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott trädde i kraft den 1 juli 1990 och i vilka domstolen tagit ställning till frågor om påföljd för grovt rattfylleri eller motsvarande brott enligt tidigare gällande bestämmelser. I betänkandet (s. 61) anges också ett antal hovrättsdomar som belyser påföljdspraxis vid grovt rattfylleri efter den 1 juli 1990.

I tidigare rättspraxis hänfördes rattfylleri (närmast att jämföra med grovt rattfylleri i dag) till brott vars art normalt ansågs kräva fängelse. I förarbetena till 1990 års ändringar i trafikbrottslagen gavs uttryck för ett nytt synsätt, som lämnar större utrymme för icke frihetsberövande påföljder än tidigare.

De principer för val av påföljd som kommer till uttryck i 30 kap. 4 § BrB är, som framhålls i 1990 års ändringar, allmänt tillämpliga och gäller således även val av påföljd för grovt rattfylleri. I bestämmelsen föreskrivs att rätten skall fästa särskilt avseende vid omständigheter som talar för en lindrigare påföljd än fängelse. I vissa fall får denna princip dock vika. Som skäl för fängelse får rätten beakta brottslighetens straffvärde och art liksom att den tilltalade tidigare gjort sig skyldig till brott.

Straffvärdet för grovt rattfylleri torde endast i undantagsfall vara så högt – normalt motsvarande minst ett års fängelse (se prop. 1987/88:120 s. 100) – att detta i sig motiverar fängelse i stället för en icke frihetsberövande påföljd. Det som i stället talar för fängelse är rattfylleribrottets art. De överväganden som redovisades i anslutning till 1990 års reform innebar att det, för att fängelse på grund av brottets art skulle utdömas, fordrades att det kunde visas att gärningsmannen i det enskilda fallet genom sitt trafikbeteende visat uppenbar likgiltighet för sina medtrafikanters säkerhet.

Lagrådet har i sitt yttrande anfört att grovt rattfylleri även med dagens betraktelsesätt är att se som ett s.k. artbrott. Lagrådet fortsätter.

Kritiken mot domstolspraxis efter den 1 juli 1990 synes främst ha skjutit in sig på den ökade andelen villkorliga domar. Mycket talar emellertid för att praxis på området efter ett inledningsskede har kommit att utvecklas i restriktiv riktning. De rättsfall i vilka Högsta domstolen har tillämpat de nya påföljdsprinciperna ger intryck av att domstolen är återhållsam med att fränkänna grova rattfylleribrott egenskapen av artbrott. I endast *ett* av de refererade fallen har f.ö. Högsta domstolen dömt till villkorlig dom (jämte böter); det rörde sig om en körning där några mer utpräglade risker för trafiksäkerheten inte ansågs föreligga. Att en viss omsvängning är på gång får också stöd av de statistikuppgifter som redovisas i remissen under avsnitt 4.7, under rubrikerna "Skälen för regeringens bedömning", "Nuvarande ordning", "Rättspraxis". Av dessa framgår att andelen fängelsestraff i tingsrätterna hade ökat med 10 procentenheter till 57 procent från andra halvåret 1991 till år 1992, medan andelen villkorliga domar hade minskat med fem procentenheter, till 18 procent. Eftersom numera yttrande från frivårdsmyndighet bör inhämtas regelmässigt i mål om grova trafiknykterhetsbrott och därmed fler rattfyllerister konstateras vara alkoholberoende, kommer med all sannolikhet också skyddstillsynspåföljden att vinna terräng på den villkorliga domens bekostnad, i överensstämmelse med intentionerna att genom stöd och vård hjälpa de rattfylleridömda att komma till rätta med sitt missbruk.

En frekvens av fängelsedomar för grovt rattfylleri på mer än 50 procent överstiger kraftigt andelen fängelsedomar för exempelvis förmögenhetsbrott som inte utgör återfall. Redan genom en sådan tillämpning markeras enligt lagrådets mening med tillräckligt eftertryck samhällets bestämda avståndstagande från bilkörning under alkoholpåverkan. Några ytterligare nämnvärda vinster från allmänpreventiv synpunkt torde inte kunna uppnås genom en än strängare praxis.

Lagrådets slutsats är att statsmakterna bör avstå från att genom motivut-talanden förmå domstolarna att i fråga om påföljdsvalet ytterligare avlägsna sig från normala principer.

Regeringen vill till en början anmärka att i uttrycket brottets art talar för fängelse, ligger att presumtionen är för fängelse och att icke frihetsberövande påföljd bör komma ifråga endast om det föreligger särskilda skäl (prop. 1987/88:120 s. 100). Det för de s.k. artbrotten gemensamma är således att det "normala" påföljdsvalet är fängelse.

Den som framför ett fordon efter att ha förtärt alkohol eller något annat medel som påverkar körförmågan utgör generellt sett en stor fara i trafiken, inte endast för sig själv utan också för andra. Inte bara omdömet utan också reaktionsförmågan, och därigenom förmågan att manövrera fordonet, försämras. Själva gärningen består i ett risktagande och det torde ofta bero på tillfäl-ligheter eller andra trafikanters skicklighet och reaktionsförmåga om en tra-fikolycka undviks. Många människor dödas eller skadas också i vårt land i trafikolyckor där i vart fall en av förarna misstänks ha varit påverkad.

Enligt regeringens mening innebär ett grovt rattfylleribrott alltid ett sådant abstrakt färemoment att fängelse bör vara normalpåföljd. Genom detta synsätt sätts själva beteendet – att köra påverkad – mera bestämt i centrum.

Det finns därutöver anledning anta att en konsekvent upprätthållen sträng påföljdspraxis har positiva effekter för den allmänna laglydnaden. Den förhål-landevis regelmässiga användningen av fängelsestraff vid rattfylleribrott före den 1 juli 1990 motiverades främst av intresset att upprätthålla en hög allmän laglydnad. Att påföljdspraxis hade betydelse i det hänseendet kan knappast betvivlas och framhålls också i förarbetena till 1990 års ändringar i trafik-brottslagen. Även om betydelsen av en sträng domstolspraxis inte skall över-drivas – för många människor torde det i minst lika hög grad vara andra faktorer än straffhotet som verkar avhållande, t.ex. upptäcktsrisken, liksom risken för trafikolycka eller körkortsåterkallelse – anser regeringen att de allmänpreventiva effekterna här gör sig gällande med särskild styrka.

Grovt rattfylleri bör således generellt anses vara ett sådant brott vars art i enlighet med 30 kap. 4 § BrB, talar för fängelse. Skäl att, som vissa remiss-instanser föreslagit, ange detta direkt i de aktuella straffbestämmelserna före-ligger inte.

Vad nu anförts innebär i princip en återgång till de påföljdsbedömnings-principer som gällde före 1990 års reform. Med hänsyn till att rattfylleribrot-tets konstruktion ändrats och att innehållet i fängelsestraffet för rattfyllerister föreslås förändrat kan det dock finnas skäl att här något närmare utveckla förutsättningarna för att välja en icke frihetsberövande påföljd.

Det är inte endast brottets art som är av betydelse för valet av påföljd. Av vikt är också om det i det enskilda fallet finns omständigheter som talar för en lindrigare påföljd än fängelse. Främst avses då sådana omständigheter som anges i 29 kap. 5 § och 30 kap. 9 § andra stycket BrB. Särskilt kan i detta sammanhang, förutom de s.k. kontraktsvårdsfallen, nämnas situationer där den bedömningen görs att en framgångsrikt påbörjad rehabilitering, avseende missbruk eller annat förhållande som kan antas ha haft samband med brotts-ligheten, skulle kunna spolieras eller allvarligt försvåras genom verkställighe-ten av ett fängelsestraff. Finns ett sådant särskilt skäl bör den tilltalade – trots

att fängelse normalt bör följa enligt 30 kap. 4 § andra stycket BrB på grund av brottets art – kunna erhålla skyddstillsyn. Ett grundläggande krav, för att skyddstillsyn på anförda grund skall ifrågakomma, är således att en sådan påföljd verkligen kan ges ett meningsfullt innehåll och kan förväntas ge resultat i det enskilda fallet. Ett annat förhållande som kan utgöra särskilt skäl för annan påföljd än fängelse är, i enlighet med den praxis som förelåg före 1990 års reform, att den misstänkte på grund av dokumenterade psykiska problem, handikapp, hög ålder eller liknande har svårt att klara ett fängelsestraff.

En stor del av dem som gör sig skyldiga till grovt rattfylleri har alkoholproblem. Visserligen kan sådana problem inte automatiskt tas till intäkt för att det föreligger risk för fortsatt brottslighet, men detta är ofta förhållandet. Mot den bakgrunden är det främst skyddstillsyn med särskild föreskrift eller kontraktsvård som kan komma i fråga i stället för fängelsestraff.

Såsom framgår nedan (se avsnitt 4.8) är det regeringens mening att alkoholavvänjande behandling skall erbjudas under fängelsevistelsen. I viss utsträckning kan naturligtvis denna omständighet inverka på påföljdsvalet, på det sättet att bedömningen av om en pågående rehabilitering kan komma att äventyras av ett fängelsestraff måste göras under hänsynstagande till det tänkta innehållet i fängelsevistelsen. I övrigt bör dock i princip valet mellan skyddstillsyn och fängelse inte påverkas av den tänkta behandlingen.

Villkorlig dom bör, som framgått, användas med mycket stor restriktivitet och – i likhet med vad som gällde före 1990 års reform – komma i fråga endast i klara undantagsfall (se t.ex. rättsfallen NJA 1972 s. 60 och 1984 s. 447). I de fall där villkorlig dom kommer till användning bör denna, utom i rena undantagssituationer, kombineras med ett kraftigt bötesstraff.

Återfall i grova trafiknykterhetsbrott

Återfall i brott utgör enligt 30 kap. 4 § andra stycket BrB en omständighet som talar för fängelse. Betydelsen av återfall vid påföljdsvalet för grovt rattfylleri bör avgöras enligt allmänna principer (se prop. 1987/88:120 s. 53 och 100 f. samt rättsfallen NJA 1991 s. 359 och s. 379). Sedan några år förflutit från den tidigare domen eller i förekommande fall från frigivningen från ett fängelsestraff, bör således påföljdsvalet för det nya brottet endast i undantagsfall påverkas av den tidigare domen. Har den som döms för grovt rattfylleri tidigare – inom relevant tidsperiod – gjort sig skyldig till ett trafiknykterhetsbrott talar således både arten och återfallssituationen för fängelse. I sådana fall ökar naturligtvis presumptionen för fängelse och vid återfall i grovt rattfylleri kan det förutsättas att domstolarna i princip skall finna annan påföljd än fängelse vara utesluten.

Vid upprepade återfall i grova rattfylleribrott kan finnas skäl att i något utökad utsträckning låta denna omständighet påverka straffmätningen.

Unga lagöverträdare

Vid bedömningen av påföljdsvalet bör givetvis beaktas de särskilda förhållandena som gäller unga lagöverträdare.

För brott som någon begått innan han fyllt 18 år, får rätten enligt 30 kap. 5 § första stycket BrB döma till fängelse endast om det finns synnerliga skäl. Enligt andra stycket nämnda paragraf får rätten döma den som begått brott efter det han fyllt 18 men innan han fyllt 21 år till fängelse endast om det med hänsyn till gärningens straffvärde eller annars finns särskilda skäl för det.

För åldersgruppen under 18 år gäller således en särskild restriktivitet mot fängelsestraff. Sådant straff döms också i praktiken mycket sällan ut och endast för mycket kvalificerade brott. Även fortsättningsvis bör gälla att ungdomar under 18 år inte skall dömas till fängelse för trafiknykterhetsbrott med hänvisning endast till brottets art. Den restriktivitet som hittills iakttagits skall således även fortsättningsvis gälla.

För ungdomar över 18 år gäller i större utsträckning de allmänna principerna på följdsval. Vid grovt rattfylleribrott begånget av någon som är i åldern 18-21 år torde normalt särskilda skäl för fängelse med hänvisning till brottets art föreligga. Därvid bör beaktas att rattfylleribrott begångna av unga och oerfarna förare ofta torde utgöra en särskild fara för trafiksäkerheten.

Genom beslut den 21 juni 1990 bemyndigade den dåvarande regeringen chefen för Justitiedepartementet att tillkalla en kommitté med uppdrag att göra en översyn av det allmänna insatser vid brott av unga. Kommittén antog namnet Ungdomsbrottskommittén. I enlighet med direktiven till utredningen (dir. 1990:53) har kommitténs arbete inriktats på två områden, dels reaktionssystemet, dels systemet för ingripande mot och handläggning av brott som begås av unga lagöverträdare, eller lagöverträdare i åldrarna 15-17 år och 18-20 år.

Ungdomsbrottskommittén har nyligen överlämnat sitt betänkande Reaktion mot ungdomsbrott (SOU 1993:35, Del A och B). Det finns anledning att förvänta sig att reaktionssystemet för unga lagöverträdare kan komma att förändras till följd av kommitténs förslag. Frågan bereds för närvarande inom Justitiedepartementet.

Intensivövervakning med elektroniska hjälpmedel

Den av regeringen tillsatta Straffsystemkommittén (Ju 1992:07) har till uppdrag att bl.a. vidareutveckla användningen av olika alternativ till fängelsestraff. I kommitténs uppdrag ingår att överväga införande av en intensivövervakningspåföljd i vilken ingår möjligheter till elektronisk kontroll av den dömda. Det kan här nämnas att det i bl.a. USA förekommer att den som dömts för ett brott som normalt skulle ha lett till fängelse i stället underkastas sådan övervakning. Den dömda meddelas föreskrifter, främst i fråga om vistelseort, och efterlevnaden av föreskrifterna kontrolleras genom elektronisk apparatur. I USA har denna påföljd använts framför allt beträffande trafiknykterhetsbrottslingar och yngre förmögenhetsbrottslingar som bedöms ha låg återfallsrisk. Elektronisk övervakning utesluter inte att den dömda får del av stöd och hjälpinsatser från kriminalvårdens sida, utan sådana åtgärder ingår tvärtom i de flesta fall som en viktig beståndsdel i påföljden.

Inom Straffsystemkommittén har en promemoria om elektronisk övervakning utarbetats. För att få synpunkter på de förslag som lämnats där anordna-

des nyligen en hörning. På grundval bl.a. av vad som därvid framkommit pågår för närvarande inom Justitiedepartementet ett arbete som syftar till att skapa förutsättningar för en försöksverksamhet med intensivövervakning med elektroniska hjälpmedel som alternativ till korta fängelsestraff i vissa fall. Det är möjligt att vissa kategorier rattfyllerister kan komma att ingå i en sådan försöksverksamhet. Regeringen kommer senare att redovisa förslag till hur den försöksverksamheten bör utformas.

4.8 Behandling i kriminalvårdsanstalt för fängelsedömda trafiknykterhetsbrottslingar

Regeringens förslag: Fängelsedömda trafiknykterhetsbrottslingar bör under anstaltsvistelsen genomgå alkoholavvänjande behandling.

Kommitténs förslag: Speciella anstalter för trafiknykterhetsbrottslingar som avtjänar korta fängelsestraff bör inrättas. Under verkställigheten av fängelsestraffet skall den dömda genomgå ett särskilt, intensivt, alkoholrelaterat kurs- eller behandlingsprogram.

Remissinstanserna: En övervägande majoritet av de remissinstanser som yttrar sig över förslaget tillstyrker detsamma, lämnar det utan erinran eller uttalar att de ställer sig positiva till att specialanstalter införs. Ett stort antal av dessa remissinstanser ställer sig dock tveksamma till om förslaget eller delar av det går att genomföra i praktiken. En rad övriga synpunkter har också lämnats på förslaget, bl.a. vad gäller val av behandlingsprogram.

Skälen för regeringens förslag: Det är väl känt att flertalet av de personer som döms för grovt rattfylleri har alkoholproblem. Den tid som den dömda vistas i anstalt bör därför i största möjliga utsträckning användas för att genom behandling, kurser och andra åtgärder bekämpa alkoholmissbruk och därmed också fortsatt rattfylleribrottslighet. Verkställigheten måste ges ett meningsfullt innehåll från individualpreventiv synpunkt och inriktas på faktorer som hänger samman med brottet. Det finns därför starka skäl att ta fasta på kommitténs förslag i denna del, vilket också vunnit bred anslutning bland remissinstanserna.

Rattfylleristerna har också tidigare uppmärksammats inom anstaltsvården. På vissa kriminalvårdsanstalter bedrivs sedan hösten 1984 en kursverksamhet för fängelsedömda rattfyllerister, benämnd Rattfällan. Syftet med kursen – som ges på halvtid i ungefär en månads tid – är att ge de dömda ökade kunskaper om alkohol och trafik och insikt om de egna alkoholvanorna. Deltagandet är frivilligt. Verksamheten har nyligen utvärderats. Utvärderingen avsåg bl.a. återfall i trafiknykterhetsbrott inom en tvåårsperiod efter frigivningen och gav vid handen att andelen återfall var lägre hos kursdeltagarna än hos en kontrollgrupp. För den till antalet dominerande gruppen (över 80 procent av deltagarna) ej tidigare straffade (inom fem år före intagningen) framkom att sex procent av kursdeltagarna återföll jämfört med nio procent av kontrollpersonerna. Även om det inte kan uteslutas att andra faktorer än kurs-

deltagandet kan ha bidragit till erhållna skillnader mellan kursdeltagarna och kontrollpersonerna är resultaten – liksom erfarenheterna i övrigt – så goda att verksamheten bör byggas ut.

I princip bör alla personer som tas in i kriminalvårdsanstalt och som har ett trafiknykterhetsbrott som huvudbrott i den aktuella domen under verkställigheten genomgå ett alkoholavvänjande behandlingsprogram. Med huvudbrott avses här – om lagföringen gäller flera brott – det eller de brott som har det strängaste straffet i sin straffskala.

Behandlingen förutsätts i första hand inriktad på dömda med alkoholproblem. Att en person gjort sig skyldig till ett trafiknykterhetsbrott som föranlett fängelsestraff kan naturligtvis inte utan vidare tas till intäkt för att han eller hon har alkoholproblem, även om så ofta är fallet. Den föreslagna behandlingen bedöms emellertid ha mycket att ge även fängelsedömda trafiknykterhetsbrottslingar utan alkoholproblem och behandlingen bör kunna anpassas även till denna grupp.

Det bör ankomma på kriminalvårdsorganisationen att närmare utveckla de olika behandlingsprogram som bör anordnas på fängelserna. Beroende på de intagnas olika behov torde det vara värdefullt om dessa behandlingsprogram kan ha ett i viss mån varierat innehåll och även vara anpassat till de varierade vistelsetider som kan komma i fråga. En fullt utbyggd programverksamhet bör kunna spänna över ett fält från de s.k. Rattfälle-kurserna till intensivpåverkansprogram där en mer kraftfull behandlingseffekt är målet.

Kommitténs förslag att för detta ändamål inrätta specialanstalter för rattfylleridömda har i och för sig starkt fog för sig. Frågan om inrättande av särskilda specialanstalter bör dock ses i samband med den totala och för hela anstaltsorganisationen övergripande översyn som Fängelseutredningen gjort och nyligen presenterat i betänkandet Verkställighet av fängelsestraff (SOU 1993:76). Att i dag bryta ut en kategori fängelsedömda och bygga upp en särskild organisation för dessa är inte lämpligt med hänsyn till att frågan om differentiering vid anstaltsplacering och organisationen av kriminalvård i anstalt i sin helhet är föremål för översyn. Kommitténs förslag i denna del bör därför lämpligen behandlas i samband med beredningen av Fängelseutredningens betänkande. De behandlingsprogram som ovan nämnts bör således, åtminstone för närvarande, inrymmas i den nuvarande kriminalvårdsorganisationen. Några hinder mot att detta kan ske på ett effektivt sätt torde inte finnas.

För att komma till rätta med ett alkoholmissbruk krävs ett intensivt arbete under lång tid. Behandlingen i anstalt kan därför i de allra flesta fall inte ses isolerat utan som ett första steg i ett rehabiliteringsprogram. Ambitionen bör naturligtvis vara att lägga en grund så att den dömda efter frigivningen av egen kraft skall kunna och vilja fortsätta med behandling eller andra åtgärder för att komma till rätta med sina eventuella alkoholproblem. Särskild uppmärksamhet bör därför ägnas åt att den dömda under fängelsevistelsen får hjälp med att knyta de kontakter som behövs för en sådan uppföljning.

Erfarenheter från i landet förekommande behandlingsinstitutioner har visat att påverkansprogram kan vara framgångsrika även när de behöver upprepas. Regeringen anser därför att det inte föreligger något hinder mot att låta

personer som efter genomgången program återfallit i trafiknykterhetsbrott genomgå programmet ytterligare en eller flera gånger.

Det har hittills ansetts att de intagnas deltagande i olika former av vård och behandling bör bygga på frivillighet (se t.ex. bet. 1987/88:JuU31 s. 23, rskr. 239 och prop. 1989/90:154 s. 29). Också i övrigt gäller att en intagen normalt inte bör åläggas skyldighet att delta i sådan undervisning eller utbildning som han saknar motivation för. Regeringen anser att någon förändring av detta förhållande inte bör ske. Någon skyldighet för en intagen i kriminalvårdsanstalt att genomgå vård eller behandling bör därför inte föreligga.

Som kommer att framgå av avsnitt 4.9 gör regeringen den bedömningen att yttrande från frivårdsmyndighet normalt bör inhämtas i mål om grovt rattfylleri. Den handläggande frivårdstjänstemannen bör, förutom att söka utröna de personliga förhållandena och förekomsten av eventuellt alkoholmissbruk, informera den misstänkte om de olika behandlingsprogram som kan komma att utvecklas inom kriminalvården samt även försöka motivera den misstänkte till att genomgå ett sådant behandlingsprogram vid en eventuell fängelsedom.

4.9 Personutredning i mål om ansvar för grovt rattfylleri

Regeringens bedömning: Yttrande från frivårdsmyndighet bör normalt infordras i mål om grovt rattfylleri.

Kommitténs förslag: Yttrande från frivårdsmyndighet bör normalt infordras i mål om ansvar för grovt rattfylleri om annan påföljd än fängelse inte kan uteslutas. Även i de fall där det står klart att ett fängelsestraff skall ådömas bör yttrande dock inhämtas om det finns anledning anta att det föreligger sådana omständigheter som kan ha betydelse för fängelsestraffets längd. Test för att diagnostisera missbruk eller beroende av alkohol och andra droger bör ingå som ett led i den personutredning som frivårdsmyndigheten ombesörjer i sådana mål.

Remissinstanserna: De remissinstanser som yttrar sig över förslagen tillstyrker dessa eller lämnar dem utan erinran. *Kriminalvårdsstyrelsen* anser att det i lagstiftningen bör markeras att yttrande/personutredning bör infordras i samtliga ärenden som avser grovt rattfylleri. *Skyddsvärnet i Göteborg* framför bl.a. att användandet av de test kommittén angett kräver stora utbildningsinsatser inom frivården, att den omständigheten att kommittén angivit två typer av test i betänkandet inte bör innebära att andra test på marknaden utesluts samt att det synes vara nödvändigt att personutredningen kompletteras med en psykiatrisk/psykologisk bedömning för fastställande av rätt behandling. *Föreningen Sveriges frivårdstjänstemän* anför att det i lagtexten bör skrivas in att en domstol inte får döma till skyddstillsyn med mindre vederbörande frivårdsmyndighet i förväg fått tillfälle att yttra sig. När det gäller de av kommittén angivna testen anser föreningen att dessa bör ses som ett hjälpmedel för den frivårdsmyndighet som önskar använda dem och inte som ett obligatorium.

Skälen för regeringens bedömning: Den tilltalades personliga förhållanden kan i många fall vara av avgörande betydelse för domstolens ställningstagande i påföljdsfrågan. När det gäller brott för vilka annan påföljd än böter synes kunna komma i fråga, eller annars anledning förekommer därtill, åligger det domstolen att förelägga utredning rörande straff, som tidigare ådömts den tilltalade, samt utredning om den tilltalades levnadsomständigheter och de personliga förhållanden, som kan antas vara av betydelse (46 kap. 9 § rättegångsbalken). För att tillgodose behovet av utredning i den delen kan domstolen enligt lagen (1991:2041) om särskild personutredning i brottmål, m.m. inhämta yttrande från frivårdsmyndighet (tidigare benämnd personundersökning) och läkarintyg (s.k. § 7-intyg). Domstolen kan även inhämta upplysningar om den misstänkte från socialnämnd.

Vid sidan av dessa personutredningsformer kan domstolen bl.a. besluta om rättspsykiatrisk undersökning och inhämtande av yttrande från frivårdsmyndighet om den dömdes förhållanden under pågående övervakning.

Frågan om personutredning vid trafiknykterhetsbrott togs upp särskilt i förarbetena till den nu gällande lagen om särskild personutredning i brottmål, m.m. (prop. 1991/92:2 s.16 f. samt bet. 1991/92:JuU4 s. 9). Dåvarande departementschefen underströk att, med den nya ordningen, yttrande från frivårdsmyndighet självfallet normalt bör inhämtas när det inte står klart att annan påföljd än fängelse är utesluten. Justitietskottet anslöt sig till detta synsätt och konstaterade att yttrande normalt bör inhämtas i mål om grova trafiknykterhetsbrott.

I Väg- och sjöfyllerikommitténs uppdrag ingick att söka bedöma den tidigare och den nuvarande – från och med den 1 juli 1992 gällande – ordningen för inhämtande av särskild personutredning i brottmål och dess betydelse för valet av påföljd vid grovt rattfylleri. Kommittén har redovisat sin undersökning i betänkandet (s.115 ff.). Enligt kommitténs bedömning tar domstolarna in personutredning i mål om ansvar för grovt rattfylleri i större omfattning nu än före 1990 års ändringar i trafikbrottslagen. Statistik som kommittén låtit SCB ta fram ger emellertid vid handen att skillnaderna mellan enskilda tingsrätters inhämtande av personutredning i denna typ av mål är stora och detta även om man jämför tingsrätter inom samma hovrättsområde eller län. Den genomgång av statistik för år 1991 som kommittén gjort visar också att det finns ett samband mellan förekomst av personutredning och förekomst av skyddstillsyn. Tingsrätter med hög förekomst av personutredning har hög andel skyddstillsyn och de med låg förekomst av personutredning har låg andel skyddstillsyn. Personutredning inhämtades i mindre omfattning än riksgenomsnittet vid de tingsrätter som år 1991 bestämde påföljden till fängelse i minst 55 procent av målen och personutredning inhämtades också i mindre utsträckning än riksgenomsnittet vid de tingsrätter där påföljden ofta bestämdes till villkorlig dom.

Som kommittén konstaterar är det delvis självklart att det föreligger ett samband mellan personutredning och skyddstillsyn. Före den 1 juli 1992 krävdes nämligen i princip att personutredning inhämtats för att domstolen skulle få döma till skyddstillsyn. Den genomgång kommittén gjort tyder emellertid också på att det efter detta datum påfallande ofta dömts till skydds-

tillsyn i de fall där de personliga förhållandena kartlagts. Av betydelse för påföljdsvalet är naturligtvis inte endast att personutredning inhämtas utan också om den avslöjar de eventuella missbruksproblem som kan föreligga, den tilltalades insikt om och inställning till sin situation och hans eller hennes vilja att göra något åt den samt vilka behandlingsprogram och andra åtgärder som finns att tillgå, m.m.

Att domstolen har tillgång till tillräcklig utredning om den tilltalades personliga förhållanden är självklart av betydelse såväl för påföljdsvalet i det enskilda fallet som för enhetligheten i rättstillämpningen. Betydelsen av den tilltalades personliga förhållanden och den utredning om dessa som domstolen har tillgång till minskar knappast med de principer för påföljdsval som regeringen nu förordat. Det torde nämligen ofta krävas en kvalificerad personutredning för att domstolarna skall finna sådana särskilda skäl föreligga att påföljden bestäms till skyddstillsyn i stället för fängelse. Regeringen vill understryka vad Justitiekottet uttalat angående vikten av personutredning i mål om grovt rattfylleri. Sådant yttrande bör således normalt inhämtas i dessa mål.

I detta sammanhang uppkommer frågan om sådant yttrande även bör inhämtas i de fall då det vid en förhandsbedömning framstår som uppenbart att fängelse bör följa på brottet.

I förarbetena till lagen om personutredning i brottmål avvisades i och för sig tanken på obligatoriska regler för inhämtande av yttrande (prop. 1991/92:2 s.17 f.). Genom regeringens nu framlagda förslag beträffande grovt rattfylleri kommer dock saken i viss mån i ett annat läge.

Såsom framgår av 1 § i den angivna lagen kan personutredning erfordras också av andra skäl än som underlag för påföljdsvalet. Som ovan anförts bör fängelsedömda trafiknykterhetsbrottslingar under anstaltsvistelsen genomgå behandling för sina alkoholproblem. Kriminalvårdsstyrelsen skall utforma de behandlingsprogram som skall användas på anstalter där denna kategori dömda kan komma att placeras. Dessa behandlingsprogram förutsätts vara olika utformade beroende på de varierade behov och olika längd på fängelsestraff som kan komma i fråga. Mot bakgrund härav och då målsättningen inom kriminalvården är att verkställigheten av fängelsestraff skall påbörjas i så nära anslutning som möjligt till att lagakraftvunnen dom föreligger är det av största vikt att kriminalvården på ett tidigt stadium har tillgång till erforderlig utredning om den dömdes personliga förhållanden. Detta för att på bästa sätt och kortast tid kunna planera inte bara för anstaltsplaceringen utan även för vilken form av behandling som i det enskilda fallet kan förutsättas vara mest lämplig och ge bäst resultat.

Något hinder mot att inom ramen för gällande lagstiftning inhämta personutredning som har till främsta syfte att ge underlag för anstaltsplacering o.d. torde sålunda inte föreligga. Det bör vidare erinras att det knappast torde finnas skäl för domstolarna att i samtliga fall inhämta yttranden i mål om grovt rattfylleri. Det kommer även i fortsättningen att förekomma mål då sådana yttranden inte kan anses erforderliga. Som exempel kan nämnas fall då det redan finns tillräcklig utredning om de personliga förhållandena.

Uppläggnings av personutredningen i enskilda fall är en fråga för frivården. Det finns därför inte skäl att i förevarande sammanhang ta ställning till frågor om testmetoder och liknande.

4.10 Vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom

Regeringens förslag: Om någon vid förande av motorfordon gör sig skyldig till vållande till annans död under påverkan av alkohol eller något annat medel skall den omständigheten att gärningsmannen varit påverkad särskilt beaktas vid bedömning av om brottet är grovt. Motsvarande skall gälla beträffande vållande till kroppsskada eller sjukdom.

Straffmaximum för grovt vållande till annans död och grovt vållande till kroppsskada eller sjukdom höjs till fängelse sex respektive fyra år.

Promemorians förslag: I promemorian föreslås en kvalificerande regel för det fallet att någon i samband med motortrafik gör sig skyldig till vållande till annans död under påverkan av alkohol eller något annat medel. I promemoriaförslagets lagtext anges uttryckligen att berusningen skall ha bidragit till gärningen.

Med uttrycket i samband med motortrafik avses i promemoriaförslaget att gärningsmannen vid utövandet av brottet framfört ett motordrivet fortkärfningsmedel eller att han fullgjort någon annan väsentlig uppgift i samband med sådant framförande. Inte enbart motorfordon skulle omfattas av bestämmelsen utan även flygplan, motordrivna fartyg och maskindrivna spårfordon av olika slag, m.m.

I promemorian föreslås en motsvarande regel beträffande vållande till kroppsskada eller sjukdom.

När det gäller höjningen av straffmaximum överensstämmer promemorians förslag med regeringens.

Synpunkter på promemorians förslag: Flertalet instanser ansluter sig till den grundläggande syn på sambandet mellan berusning och vållandebrott som kommer till uttryck i promemorian. Flera kritiska synpunkter på utformningen av promemorians lagförslag framförs dock. Dessa synpunkter går bl.a. ut på att den i promemorian föreslagna särregleringen av berusning i samband med motortrafik är onödig eller olämplig och att en sådan särreglering inte hör hemma i brottsbalken utan i trafikbrottslagen. Det föreslagna kvalificerande rekvisitet avstyrks således bl.a. av *Riksåklagaren, Åklagarmyndigheten i Stockholm, Hovrätten för Nedre Norrland, Stockholms tingsrätt* och *Svenska polisförbundet*. Många – däribland *Riksåklagaren, Åklagarmyndigheten i Stockholm, Stockholms tingsrätt, Sveriges advokatsamfund* och *Sveriges domareförbund* – är kritiska mot att det i lagförslaget anges att berusningen skall ha bidragit till gärningen. Vissa instanser hävdar därvid att detta tillägg skulle medföra problem från bevisynpunkt. Andra anser att

tillägget är onödigt eftersom berusningens betydelse för brottet framgår av det grundläggande kravet på orsakssamband mellan oaktsamheten och den brottsliga effekten. Vissa instanser – däribland *Åklagarmyndigheten i Stockholm* och *Sveriges advokatsamfund* – förordar att frågan om berusningens inverkan på gärningen löses genom en regel som presumerar ett sådant samband.

Domstolsverket anför att en regel som mer generellt anger när de aktuella vållandebrotten skall anses grova hade varit att föredra, men anser att de föreslagna bestämmelserna är acceptabla.

Göteborgs tingsrätt – som delar uppfattningen att det finns skäl att skärpa straffet för den som i alkoholpåverkat tillstånd kör på någon annan och förorsakar död eller kroppsskada – anför dock att den föreslagna lagstiftningen väcker en del mer principiella frågor som skulle vara förtjänta av en noggrannare genomlysning. Tingsrätten pekar därvid bl.a. på sambandet mellan berusningen och oaktsamheten samt den omständigheten att gränsdragningen mellan olika grader av vållandebrott hittills skett med beaktande av graden av oaktsamhet men att det föreslagna momentet kan medföra att en gärning bedöms som grov även om oaktsamheten varit ganska obetydlig. Vidare anser tingsrätten att bl.a. frågan varför samma oaktsamhet skall bestraffas olika beroende på om gärningsmannen varit berusad eller ej måste diskuteras ytterligare.

Brottsförebyggande rådet anför att det inte är sannolikt att förslaget får några brottsförebyggande effekter.

När det gäller frågan om en höjning av straffmaximum anser bl.a. *Riksåklagaren*, *Åklagarmyndigheten i Stockholm* och *Stockholms tingsrätt* att det vore bättre att höja straffminimum för grova brott för att därigenom åstadkomma en straffskärpning. *Göteborgs tingsrätt* anser att det är tveksamt om tillräckliga skäl anförts för att nu ändra straffskalorna.

Skälen för regeringens förslag:

Nuvarande ordning

I 3 kap. 7 § brottsbalken (BrB) anges att den som av oaktsamhet orsakar annans död skall dömas för vållande till annans död till fängelse i högst två år eller, om brottet är ringa, till böter. Om brottet är grovt kan enligt andra stycket dömas till fängelse lägst sex månader och högst fyra år. Bestämmelsen infördes i samband med brottsbalkens tillkomst och har sedan dess varit oförändrad.

Ansvar för vållande till annans död förutsätter att gärningsmannen orsakat den dödliga utgången och att detta har skett genom oaktsamhet. Det krävs dessutom att oaktsamheten varit relevant i förhållande till den inträffade effekten. Det kan förekomma fall där gärningsmannen visserligen har varit oaktsam i något avseende, men där samband mellan oaktsamheten och dödsfallet inte föreligger. Det är då inte möjligt att döma gärningsmannen för vållande till annans död.

I rekvisitet oaktsamhet ligger att gärningsmannen måste ha haft anledning att vid sitt handlingssätt ta risken för effekten, dvs. den dödliga utgången, i beräkning. I annat fall är det inte fråga om straffbar oaktsamhet.

Brottet vållande till annans död kan förekomma i olika situationer av mycket skiftande karaktär. Inte sällan döms för brottet i konkurrens med annat brott, särskilt misshandel. År 1991 infördes i 3 kap. 10 § BrB en särskild brottsbeteckning – arbetsmiljöbrott – för bl.a. vållande till annans död när gärningen begåtts genom att någon uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosatt sina åligganden enligt arbetsmiljölagen (1977:1160) att förebygga ohälsa eller olycksfall.

Ofta förekommer emellertid brottet vållande till annans död i samband med vägtrafik. En inte obetydlig andel av dessa fall utgör situationer där den vållande varit påverkad. Av i promemorian redovisad statistik framgår att av totalt sammanlagt 542 fall av vållande till annans död under åren 1989-1991, 74 fall hade samband med trafiknykterhetsbrott.

I flertalet av de fall där det döms till ansvar för vållande till annans död som huvudbrott bestäms påföljden till villkorlig dom, vanligen i kombination med ett bötesstraff. De fall då fängelse utdöms för sådant brott torde huvudsakligen utgöras av fall då också annan samtidig brottslighet, särskilt misshandels- eller rattfylleribrott, förekommit.

I lagtexten har inte angivits vilka omständigheter som bör föranleda att ett brott bedöms som grovt. Ett exempel på grovt brott kan vara att någon utövat grovt våld mot annan, utan att uppsåt förelegat i förhållande till den dödliga effekten (se t.ex. NJA 1992 s. 85). I övrigt torde grovt brott föreligga särskilt när gärningsmannen gjort sig skyldig till medvetet risktagande av allvarlig art, exempelvis genom att resa livsfarligt vapen mot annan.

Enligt 3 kap. 8 § BrB döms den som av oaktsamhet åsamkar annan person sådan kroppsskada eller sjukdom som inte är ringa för vållande till kroppsskada eller sjukdom till böter eller fängelse i högst sex månader. Är brottet grovt kan dömas till fängelse i högst två år. Straffbestämmelsen är utformad på i huvudsak samma sätt som bestämmelsen om vållande till annans död, med den skillnaden, att den brottsliga effekten skall vara en kroppsskada eller sjukdom. Någon ringa form av brottet finns emellertid inte. Även vållande till kroppsskada eller sjukdom förekommer inte sällan i samband med onykterhet i trafik. Av den statistik som redovisas i Väg- och sjöfyllerikommitténs betänkande framgår att det under åren 1989-1991 förekom sammanlagt 773 fall av vållande till kroppsskada eller sjukdom, varav 77 fall tillsammans med trafiknykterhetsbrott.

Inte heller när det gäller vållande till kroppsskada eller sjukdom anges i lagtexten vilka omständigheter som skall beaktas vid bedömningen av om en gärning skall anses utgöra grovt brott. Som anförs i promemorian måste dock samma bedömningsgrunder därvid tillämpas som när det gäller vållande till annans död.

Väg- och sjöfyllerikommittén uttalar i sitt betänkande att det kan ifrågasättas om inte brotten vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom, som inte sällan förekommer i samband med onykterhet i trafik, bedöms mildare än vad som kan anses rimligt. Enligt kommittén skulle en strängare bedömning av dessa i egentlig mening grova brott kunna främjas om det i lagtexten angavs vilka omständigheter som särskilt bör beaktas vid bedömningen av om ett sådant brott skall anses som grovt och om det förhållandet att brottet begåtts i trafik eller annan därmed jämförbar verksamhet under självförvållat rus angavs som en av dessa omständigheter.

Enligt kommittén är det inte tillfredsställande att många vållandebrott, vilka allmänt måste uppfattas som mycket allvarliga, inte bedöms som grova och inte föranleder annat än tämligen korta fängelsestraff. Kommittén uttalar vidare att uppfattningen att den straffrättsliga bedömningen av alkoholrelaterade trafikolyckor är alltför lindrig även kommit till uttryck i den allmänna debatten och att vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom som begåtts under inflytande av alkohol eller narkotika över huvud taget ofta ter sig grova.

Kommitténs slutsats är att de aktuella straffbestämmelserna borde ses över och att det dessutom borde övervägas att höja straffmaximum för dessa brott. Enligt kommittén bör därvid den straffrättsliga betydelsen av berusning övervägas mer allmänt.

Kommitténs förslag avser en regel som skulle bli generellt tillämplig vid olika typer av farlig verksamhet där gärningsmannen varit påverkad. Synpunkten att en mer generell reglering av rekvisiten för grovt brott skulle vara önskvärd har också framförts vid hearingen och i skriftliga yttranden över promemorian.

Med hänsyn till inriktningen av detta lagstiftningsärende kan inte komma i fråga att i detta sammanhang pröva vilka omständigheter som allmänt sett bör föranleda att ett vållandebrott bedöms som grovt. Vad som är aktuellt är endast huruvida berusning skall ges en särställning som kvalificerande rekvisit. Det finns dock skäl att i annat sammanhang överväga den förstnämnda frågan. Regeringen avser att återkomma till detta.

Det kan vidare diskuteras om en regel som innebär att berusning skall medföra att ett vållandebrott skall bedömas som grovt, skall ges generell räckvidd eller endast avse vägtrafik.

Det finns, som Väg- och sjöfyllerikommittén framhållit, med trafiksituationer jämförbara förhållanden som också kräver särskild noggrannhet och vaksamhet för att undvika allvarliga följder för människors liv eller hälsa. Det skulle därför kunna hävdas att berusning som ett kvalificerande rekvisit vid vållandebrotten borde ta sikte på, förutom trafiksituationer, sådana situationer som i övrigt innefattar ansvarsfulla eller särskilt farliga förhållanden. En sådan mera generell bestämmelse framstår i och för sig som sakligt motiverad. Den skulle dock komma att ta sikte på en stor mängd situationer av skiftande slag där omständigheterna i varje enskilt fall kan variera mycket. Till skillnad från vad som gäller i trafiken, där berusning kan utpekas som en av de allra främsta olycksorsakerna, kan på många andra områden inte

berusning lika entydigt utpekas som en faktor som normalt bör medföra att gärningen skall betraktas som grov. Konsekvenserna av en dylik regel utanför motortrafikens område skulle vara svårbedömda. Men också motortrafik kan i detta sammanhang vara ett för vitt begrepp. En för motortrafik avsedd regel som – på sätt föreslås i promemorian – skulle omfatta jämväl situationer utanför den egentliga vägtrafiken och även andra än förare skulle således, enligt regeringens mening, kunna föra för långt. I detta ärende behandlas därför, som en kvalificerande omständighet vid vållandebrott, endast berusning i samband med förande av motorfordon. Det bör dock framhållas att berusning i samband med andra situationer enligt allmänna principer inte sällan torde medföra att ett vållandebrott bedöms som grovt.

Regeringens förslag i denna del överensstämmer i sak med det i lagrådsremissen upptagna förslaget. I yttrande över det remitterade förslaget har Lagrådet anfört bl.a. att det med hänsyn till bestämmelsernas vida tillämpningsområde framstår som överraskande att såsom enda grund för bedömningen grovt brott ange det fallet att gärningen begåtts vid förande av motorfordon varvid gärningsmannen varit påverkad av alkohol eller något annat medel.

Skälen för regeringens ställningstagande i denna fråga framgår av redovisningen ovan. Där framgår också att regeringen har för avsikt att i annat sammanhang återkomma till frågan vilka omständigheter som allmänt sett bör föranleda att ett vållandebrott bedöms som grovt.

Den straffrättsliga verkan av berusning utgör en av straffrättens mer komplicerade frågor. I 1 kap. 2 § andra stycket BrB anges att om en gärning har begåtts under självförvållat rus eller gärningsmannen eljest genom eget vållande var tillfälligt från sina sinnens bruk, skall detta inte föranleda att gärningen inte skall anses som brott.

Som redovisas i promemorian har bestämmelsen i praxis (jfr bl.a. NJA 1973 s. 590) i princip ansetts innebära att kravet på uppsåt skall efterges vid självförvållat rus och liknande tillstånd. Denna princip kan dock uppenbarligen inte gälla fullt ut. Att en berusad bilförare som är inblandad i en bilolycka med dödlig utgång mer eller mindre med automatik skall anses ha uppsåt i förhållande till dödsfallet kan rimligen inte komma i fråga. Så sker inte heller i praxis.

De tillämpningssvårigheter som bestämmelsen i 1 kap. 2 § andra stycket BrB föranleder, torde i första hand avse gärningar som för ansvar förutsätter uppsåt hos gärningsmannen. När det däremot gäller oaktsamhetsbrott har bestämmelsen begränsad saklig betydelse, eftersom den berusade ofta kan ha uppfyllt oaktsamhetsrekvisitet redan genom att han före gärningen berusat sig och därigenom minskat sin förmåga att handla riktigt. Det nu anförda torde ha en särskild aktualitet på den som är påverkad av alkohol eller något annat medel och framför motorfordon eller på annat sätt utför en ansvarsfull uppgift. Det finns därför ingen anledning att i detta sammanhang från mer principiella utgångspunkter pröva den straffrättsliga verkan i subjektivt hänseende av självförvållat rus.

Det torde råda enighet om att den som inför en uppgift som kräver reaktionsförmåga, omdöme, säkerhet och precision förtär alkohol eller andra be-

rusningsmedel är särskilt klandervärd och att en straffbar handling som orsakas av den berusade personens tillstånd har ett särskilt högt straffvärde. Denna uppfattning framstår som än mer befogad om uppgiften är av den arten att andra människors liv eller hälsa är beroende av att uppgiften utförs på ett korrekt och säkert sätt. Ett av de områden där sådana synpunkter gör sig särskilt starkt gällande är inom den motoriserade vägtrafiken. Respekt för trafikreglerna samt en förmåga att visa hänsyn, omdöme och ansvar är förutsättningar för ett trafiksäkert beteende. Om inte föraren uppfyller sådana krav kan ett framförande av motorfordon vara förenat med stora risker och få svåra följder för medtrafikanterna.

Väg- och sjöfyllerikommittén har i sitt betänkande redovisat uppskattningar, enligt vilka mellan 1 500 och 2 000 personer varje år skadas svårt eller dör vid trafikolyckor där i vart fall en av förarna misstänks ha varit alkoholpåverkad. Som uttalas i betänkandet torde i realiteten det verkliga antalet dödade och skadade vid alkoholrelaterade olyckor vara betydligt större.

Mot den angivna bakgrunden framstår det som angeläget att snarast markera det allvarliga i den nu aktuella typen av vållandebrott. Även om det redan i dag finns möjligheter att beakta berusningen som ett försvårande moment vid vållande till annans död i samband med trafiknykterhetsbrott, bör således denna princip enligt regeringens mening komma till klart uttryck i lagtexten. Det bör därför uttryckligen anges att det är en försvårande omständighet att den som orsakat en trafikolycka varit berusad. Det finns också goda skäl att anta att en sådan åtgärd skulle ha en mycket stark förankring i det allmänna rättsmedvetandet. En skärpning av angivet slag bör omfatta inte bara vållande till annans död utan även vållande till kroppsskada eller sjukdom. När det gäller frågan om hur detta skall ske, framstår det som naturligt att ett tillägg med den angivna innebörden görs i de redovisade bestämmelserna i brottsbalken om vållande till annans död respektive vållande till kroppsskada eller sjukdom.

För att kunna beaktas som en försvårande omständighet måste berusningen ha haft någon betydelse för effekten, dvs. den dödliga utgången respektive skadan eller sjukdomen. Som flera instanser – bl.a. vid den tidigare omnämnda hearingen – påpekat följer detta redan av det grundläggande kravet på ett orsakssamband mellan oaksamheten och den brottsliga effekten. Detta behöver därför inte särskilt anges i lagtexten. I specialmotiveringen har prövningen av detta samband kommenterats närmare.

Med hänvisning till det ovan anförda bör det i bestämmelserna om vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom föras in en särskilt för trafik gällande regel om att självförvållat rus vid förande av motorfordon skall vara en omständighet som särskilt skall beaktas vid bedömningen av om brottet skall anses som grovt. Det självförvållade ruset bör därvid uttryckas på samma sätt som i 4 a § trafikbrottslagen, dvs. att det varit fråga om påverkan av alkohol eller något annat medel. Bestämmelserna bör tas in i andra stycket av 3 kap. 7 § respektive 8 § BrB.

Med den valda formuleringen kommer bestämmelserna att omfatta enbart förare av motorfordon, varvid begreppet motorfordon skall förstås på det sätt som anges i vägtrafikkungörelsen (1972:603). I specialmotiveringen behand-

las närmare bestämmelsernas tillämpning. Där redovisas också vissa synpunkter från Lagrådet rörande bl.a. frågan om konkurrens mellan trafiknykterhetsbrott och vållandebrott.

Höjning av straffmaximum

Straffmaximum för grovt vållande till annans död är fängelse i fyra år. Straffminimum för dråp är fängelse i sex år. Genom den lucka som finns i straffskalorna mellan de två gärningarna, har hittills markerats den skillnad i straffvärde som generellt sett har ansetts föreligga mellan oaktsamhetsbrott och uppsåtliga brott.

Fängelsestraffkommittén har i sitt huvudbetänkande Påföljd för brott (SOU 1986:14) uttalat att straffvärdet hos oaktsamhetsbrott allmänt sett är lågt beroende bl.a. på att effekten av ett sådant brott ofta inträffar slumpvis (betänkandet s. 139). I betänkandet föreslog kommittén att straffskalorna för oaktsamhetsbrott generellt sett skulle justeras nedåt. Förslaget lämnades i de delar som avsåg vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom utan erinran av remissinstanserna.

Det principiella synsätt som Fängelsestraffkommittén redovisade kan sägas ha kommit till uttryck i 29 kap. 1 § andra stycket BrB, där det anges att det vid bedömningen av en gärnings straffvärde särskilt skall beaktas bl.a. vad den tilltalade insett eller bort inse beträffande den skada, kränkning eller fara som gärningen inneburit samt de avsikter eller motiv som han haft.

Det är i och för sig riktigt att avsevärd skillnad ofta föreligger i straffvärde mellan uppsåtliga och oaktsamma gärningar av samma slag. Detta gäller även vållande till annans död. Det finns dock situationer där skillnaden mellan ett uppsåtligt och ett grovt oaktsamt dödande framstår som mycket liten (jfr SOU 1986:14 s. 198). I Justitiedepartementets promemoria nämns särskilt sådana situationer där gärningsmannen gör sig skyldig till medvetet risktagande av mycket allvarligt slag och där han visar i det närmaste likgiltighet för effekten av sitt handlande. Som exempel anges fall där någon i hotfullt syfte siktar på en annan person med ett skarpladdat vapen och vapnet gått av. I likhet med vad som anförs i promemorian anser regeringen att straffvärdet av ett sådant förfarande i vissa fall närmar sig nivån för straffminimum för dråp. Motsvarande resonemang torde kunna tillämpas på vissa fall av grovt vållande till annans död i samband med trafiknykterhetsbrott. Även om Lagrådet haft invändningar mot denna uppfattning kan det nämligen enligt regeringens mening förekomma fall där den som i alkoholpåverkat tillstånd framför motorfordon gör sig skyldig till ett så utpräglat risktagande att det visar att han varit i det närmaste helt likgiltig inför effekterna av sitt handlande. Som exempel kan nämnas fall där en berusad bilförare medvetet styr sitt fordon mot annan och därvid kör på och dödar denne och, i likhet med exemplet ovan, gärningen i subjektivt hänseende ligger på gränsen till eventuellt uppsåt.

Erforderligt utrymme för straffmätning i sådana exceptionella fall kan åstadkommas genom en höjning av straffmaximum för de aktuella vållandebrotten.

Mot bakgrund av det anförda bör maximistraffet för vållande till annans död höjas till den nivå som gäller som straffminimum för dråp, dvs. fängelse i sex år.

Vad ovan anförts om straffvärdet av vållande till annans död är i viss utsträckning tillämpligt också vid vållande till kroppsskada eller sjukdom. Som exempel kan nämnas det fallet att någon fått allvarliga, kanske invalidiserande, skador på grund av en kvalificerat riskfylld körning av en berusad bilist eller på grund av någon annan gärning av ovan berört slag. I sådana fall kan den nuvarande straffskalan inte anses ge en rättvisande bild av brottets allvar. Regeringen anser därför att straffmaximum för grovt vållande till kroppsskada eller sjukdom bör höjas till fyra års fängelse. Härigenom åstadkoms också en rimlig relation mellan straffskalorna för vållande till annans död respektive vållande till kroppsskada eller sjukdom.

I det föreslagna rekvisitet för grovt brott ligger en skärpt syn på dödsvållande och vållande till kroppsskada eller sjukdom vid berusning i samband med förande av motorfordon. Skäl att därutöver – som föreslagits av vissa instanser – höja straffminimum för grovt brott föreligger ej.

Som påpekas i promemorian får de föreslagna förändringarna av straffskalorna konsekvenser också för arbetsmiljöbrottet i 3 kap. 10 § BrB.

4.11 Förverkande av fordon

Regeringens förslag: Möjligheten att förklara fordon förverkade vid brott mot trafikbrottslagen utvidgas. Det skall räcka med att förverkande behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet, under förutsättning att ett förverkande inte är oskäligt.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens, med den skillnaden att förverkande, enligt promemorians förslag, skall underlåtas endast om det är *uppenbart* oskäligt.

Synpunkter på promemorians förslag: Huvuddelen av de tillfrågade instanserna tillstyrker förslaget eller förordar en än strängare regel. *Domstolsverket* anför dock att ett enstaka rattfylleribrott endast undantagsvis kan ge fog för bedömningen att det föreligger en beaktansvärd risk för fortsatt brottslighet, vilket bör framgå av motiven till den föreslagna lagändringen. *Göteborgs tingsrätt* anför att det är av största vikt att avsikten med lagstiftningen, som kommer att medföra en betydande ökning av antalet fordonsförverkanden, klart uttrycks i motiven.

Skälen för regeringens förslag:

Allmänt om förverkande

Förverkande av egendom är en s.k. särskild rättsverkan av brott och inte en del av brottspåföljden. De grundläggande bestämmelserna om förverkande finns i 36 kap. brottsbalken (BrB). Enligt dessa bestämmelser kan bl.a.

utbyte av brott och egendom som använts som hjälpmedel vid brott bli föremål för förverkande (36 kap. 1 och 2 §§ BrB). Förverkande av hjälpmedel får ske endast om det behövs för att förebygga brott eller om det finns något annat särskilt skäl. Under vissa omständigheter får egendomens värde i stället förklaras förverkat.

Förverkad egendom tillfaller i de flesta fall staten. Det finns dock undantag härifrån. Som exempel kan nämnas jaktlagstiftningen, som föreskriver att förverkat vilt under vissa förutsättningar tillfaller jakträttshavaren.

Förverkande förutsätter normalt att ett brott har begåtts. Från den principen finns dock undantag, t.ex. i 36 kap. 3 § BrB, enligt vilken bestämmelse förverkandet i stället tar sikte på att förhindra framtida brott. I bestämmelsen talas nämligen om att förverkande får ske i fråga om föremål som på grund av sin särskilda beskaffenhet och omständigheterna i övrigt kan befaras komma till brottslig användning. Vidare anges att föremål som är ägnade att användas som vapen vid brott mot liv eller hälsa och som har påträffats under omständigheter som gav anledning att befara att de skulle komma till sådan användning får förklaras förverkade. Även föremål som är ägnade att användas som hjälpmedel vid brott som innefattar skada på egendom får enligt bestämmelsen förklaras förverkade, om föremålen har påträffats under omständigheter som gav uppenbar anledning att befara att de skulle komma till brottslig användning.

I 36 kap. 5 § BrB anges hos vem förverkande till följd av brott får ske. Bestämmelsen innebär bl.a. att förverkande får ske hos

1. gärningsmannen eller annan som har medverkat till brottet,
2. den i vars ställe gärningsmannen eller annan medverkande var,
3. den som genom brottet beretts vinning eller näringsidkare som erhållit ekonomiska fördelar av brott begånget i utövningen av näringsverksamhet (jfr 36 kap. 4 § BrB),
4. den som efter brottet förvärvat egendomen genom bodelning eller på grund av arv eller testamente eller genom gåva eller som efter brottet förvärvat egendomen på annat sätt och därvid haft vetskap om eller skälig anledning till antagande om egendomens samband med brottet.

Enligt den ifrågavarande bestämmelsen får egendomen inte förklaras förverkad om den inte vid brottet tillhörde någon av dem som anges under 1-3.

Bestämmelserna om förverkande är alltid tillämpliga vid brott enligt brottsbalken. Även inom specialstraffrätten kan dock i många fall förverkande ske. Som huvudregel krävs dock i sådana fall att det i den ifrågavarande specialstraffrättsliga författningen finns bestämmelser härom. Utan sådana bestämmelser kan dock förverkande ske enligt 36 kap. 3 och 4 §§ BrB.

I specialstraffrättsliga förverkandebestämmelser anges vanligen uttryckligen att viss angiven egendom kan förklaras förverkad och under vilka förutsättningar detta kan ske (jfr t.ex. 6 § narkotikastrafflagen, 1968:64, samt 48 och 49 §§ jaktlagen, 1987:259). Även i trafikbrottslagen finns en bestämmelse om förverkande. Enligt 7 § trafikbrottslagen får nämligen ett fordon som har använts vid brott enligt lagen under vissa förutsättningar förklaras förverkat.

Vid förverkande skall en skälighetsbedömning alltid göras. Detta framgår vanligen direkt av den aktuella förverkandebestämmelsen, i vilken då anges att ett förverkande får ske eller skall ske om det inte är uppenbart oskäligt. Om en sådan föreskrift saknas, gäller i stället bestämmelsen i 36 kap. 16 § BrB om att förverkande får underlåtas om denna rättsverkan är uppenbart oskälig.

Av bestämmelserna i 29 kap. 5 § första stycket 8 och 30 kap. 4 § första stycket BrB följer att det men, som ett förverkande innebär, kan beaktas i mildrande riktning vid straffmätning och val av påföljd.

Förverkande av fordon enligt 7 § trafikbrottslagen

Genom lagstiftning som trädde i kraft den 1 juli 1987 infördes i 7 § trafikbrottslagen en bestämmelse som gör det möjligt att förklara fordon som använts vid brott enligt lagen förverkade. Redan år 1984 hade ett förslag till en sådan förverkandebestämmelse lagts fram (prop. 1984/85:21). Detta förslag ledde emellertid inte till lagstiftning.

En förutsättning för förverkande enligt den gällande bestämmelsen är att det är uppenbart att förverkande behövs för att förebygga fortsatt brottslighet enligt trafikbrottslagen. Vidare krävs att förverkande inte är oskäligt. Enligt lagens förarbeten (prop. 1986/87:81 s. 5 f.) är tanken med bestämmelsen att förverkande skall användas då föraren genom upprepade brott eller på annat påtagligt sätt visat en uppenbar hänsynslöshet och det med hänsyn härtill finns en överhängande risk för återfall. Vidare uttalades (a. prop. s. 10) att bestämmelsen förutsätter en mycket restriktiv tillämpning. Den anbefallda restriktiviteten synes också ha iakttagits i praktiken. I promemorian har lämnats viss redogörelse för rättspraxis (jfr promemorian s. 9).

Vidgade möjligheter till förverkande av fordon

Mot bakgrund av den skärpta syn på trafiknykterhetsbrotten som kommit till uttryck i bl.a. detta lagstiftningsärende, framstår det som naturligt att även överväga om den restriktiva utformning som bestämmelsen i 7 § trafikbrottslagen om förverkande av fordon har erhållit är sakligt motiverad. Som Väg- och sjöfyllerikommittén konstaterar begås enligt gjorda uppskattningar varje år mellan tre och fyra miljoner trafiknykterhetsbrott. Många av dessa brott begås av personer som tidigare kört berusade. Kommittén uttalar också att man under sitt arbete mött uppfattningen att den aktuella bestämmelsen om förverkande getts en alltför restriktiv utformning.

Syftet med att införa förverkandebestämmelsen var att komma åt de fall där det stod alldeles klart att det skulle vara förenat med betydande trafikrisker att låta den som under kort tid lagförts för ett stort antal upprepade trafikbrott få behålla fordonet (jfr prop. 1986/87:81 s. 5). Som exempel angavs att lagföring skett för flera tiotals fall av olovlig körning och den tilltalade öppet förklarar att han kört bil till domstolsförhandlingen och även avsett att köra därifrån. Det valda exemplet och vad som i övrigt anfördes i propositionen (jfr t.ex. s. 10 f.) ger vid handen att bestämmelsen är avsedd att tillämpas i fall där det varit fråga om en uppenbar hänsynslöshet från förarens sida. Den restriktiva tillämpning som förutsattes i förarbetena har, som ovan anförts,

uppenbarligen också fått genomslag i rättspraxis. Särskilt vad avser trafiknykterhetsbrott kan det ifrågasättas om en sådan restriktivitet är befogad.

Med hänsyn till de stora risker som trafiknykterhetsbrott och andra allvarliga trafikbrott utgör framstår det, i jämförelse med vad som gäller om förverkande på andra områden, som i hög grad rimligt att fordon som använts vid sådana brott förverkas i större utsträckning än vad som i dag är fallet. En sådan förändring torde få särskild betydelse för att motverka rattfylleribrott. Uppenbarligen har straffhotet i många fall inte en tillräckligt brottsavhållande effekt på den som har en benägenhet att köra bil alkoholpåverkad. Vetskapen om att det utöver det hot som lagföring och straff innebär dessutom finns en beaktansvärd risk att bli av med sin bil kan sannolikt få en viss betydelse i detta hänseende. En mindre restriktiv utformning av bestämmelsen skulle sålunda vara av såväl pedagogiskt som brottsförebyggande värde samt i många fall komma att innebära att den från vilken en bil förklaras förverkad rent faktiskt hindras från fortsatt likartad brottslighet. Detta synsätt har vunnit brett stöd från de instanser som yttrat sig över promemorians förslag. Regeringen anser med hänvisning till det anförda att det finns anledning att skärpa reglerna om förverkande av fordon som använts vid brott enligt trafikbrottslagen.

Vid utformningen av en sådan förverkanderegeln måste bl.a. bestämmelsens rent brottsförebyggande syfte beaktas. En tänkbar lösning skulle då kunna vara att direkt hänvisa till den del av bestämmelsen i 36 kap. 2 § BrB som anger att förverkande av egendom som använts som hjälpmedel vid brott får ske om det är påkallat för att förebygga brott. Detta skulle då bl.a. förutsätta att ett fordon som använts vid brott enligt trafikbrottslagen skulle antingen betraktas som hjälpmedel vid brottet eller att det i bestämmelsen i trafikbrottslagen angavs att fordon som använts vid brottet skulle kunna förklaras förverkade på samma sätt som hjälpmedel. Ett sådant betraktelsesätt skulle dock utvidga begreppet hjälpmedel i brottsbalkens mening på ett främmande sätt.

Den lösning som i sak framstår som mest ändamålsenlig och lagtekniskt mest naturlig är i stället att ändra bestämmelsen i 7 § trafikbrottslagen så att förverkande får ske om det behövs för att förebygga fortsatt brottslighet enligt trafikbrottslagen. Detta innebär att det nuvarande kravet på att behovet att förebygga fortsatt brottslighet skall vara *uppenbart* tas bort. Härigenom får bestämmelsen i det hänseendet i sak samma utformning som bestämmelsen om hjälpmedelsförverkande i 36 kap. 2 § BrB. Regeringen föreslog i lagrådsremissen dessutom att förverkande skulle få ske om det inte är *uppenbart* oskäligt och inte som i nu gällande bestämmelse om det är endast oskäligt. Lagrådet har i denna del, med åberopande av särskilt de betänkligheter som under lång tid framförts mot fordonsförverkande och med hänvisning till att erfarenheterna av den nuvarande bestämmelsen är begränsade, förordat en mer försiktig utvidgning av möjligheten till förverkande. Lagrådet har föreslagit att oskälighetsrequisitet inte ändras och att förverkande således även fortsättningsvis skall underlåtas om ett förverkande är oskäligt.

Det remitterade förslaget skall ses mot bakgrund av bl.a. syftet att beträffande oskälighetsrequisitet få till stånd en språklig och saklig överensstämmelse med vad som allmänt gäller vid prövning av förverkande (jfr t.ex.

36 kap. 1 och 16 §§ BrB). Regeringen finner dock inte anledning att motsätta sig den något mer försiktiga utvidgning som Lagrådet förordat. Oskälighetsrekvisitet bör därför utformas i enlighet med vad Lagrådet föreslagit.

Prop. 1993/94:44

Sammantaget innebär regeringens förslag att tillämpningen kommer att bli mindre restriktiv än vad som nu gäller. Det utvidgade tillämpningsområdet är främst avsett för sådana brott, där trafiksäkerhetsriskerna framstår som särskilt påtagliga. Såsom utvecklas närmare i specialmotiveringen kan den utökade förverkandemöjligheten komma till särskild användning vid trafiknykterhetsbrott, men även för andra allvarliga trafikbrott och vid återfall i trafikbrott av inte alltför obetydligt slag bör förverkande kunna tillgripas.

Bestämmelsens närmare tillämpning behandlas i specialmotiveringen.

4.12 Vissa körkortsfrågor

Regeringens bedömning: Frågorna om krav på särskild utredning vid ansökan om körkortstillstånd och om återkallelse av körkort, m.m. bör behandlas i samband med de övergripande överväganden beträffande körkortsreglerna som pågår inom Kommunikationsdepartementet.

Kommitténs förslag: Kravet på särskild utredning vid ansökan om körkortstillstånd skall gälla envar som dömts för rattfylleri eller grovt rattfylleri. Återkallelse av körkort vid trafiknykterhetsbrott skall få underlätas endast om synnerliga skäl föreligger och om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Bestämmelserna om att varning skall meddelas vid alkoholkoncentrationer under 0,5 promille eller motsvarande – om varning av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd – föreslås alltså avskaffad.

Remissinstanserna: En majoritet av de remissinstanser som yttrar sig över förslagen tillstyrker desamma eller lämnar dem utan erinran.

Skälen för regeringens bedömning: De frågor Väg- och sjöfyllerikommittén tagit upp på detta område bör lämpligen behandlas i samband med de övergripande överväganden beträffande körkortsreglerna som pågår inom Kommunikationsdepartementet. Förslag till ändring i körkortslagstiftningen bör därför inte läggas fram nu.

Det bör dock påpekas att det nu framlagda förslaget beträffande gränsvärdet för grovt rattfylleri får effekt även för körkortshanteringen, nämligen på det sättet att området, enligt 21 § körkortslagen (1977:477), där spärrtiden vid återkallelse av körkort på grund av trafiknykterhetsbrott skall bestämmas till minst ett år kommer att utvidgas.

Regeringens förslag: Polisens möjligheter att få ta alkoholutandningsprov utvidgas.

Trafikpolisutredningens förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Så gott som alla de remissinstanser som tagit upp frågan ställer sig positiva till förslaget.

Väg- och sjöfyllerikommittén: Kommittén har inte lämnat något uttryckligt förslag till lagändring. Den uttalar dock att katalogen över trafikbrott i lagen om alkoholutandningsprov bör ses över och att Rikspolisstyrelsens föreskrifter om tillämpningen av lagen bör skärpas på visst sätt.

Remissinstanserna: Eftersom något fullständigt förslag i denna del inte lämnats av kommittén berör endast ett fåtal remissinstanser frågan. *Rikspolisstyrelsen* framför att det är nödvändigt att lagen om alkoholutandningsprov ändras så att varje polis utan särskild order får rätt att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov. Även *Nationalföreningen för Trafiknykterhetens Främjande (NTF)* menar att utvidgade och enklare befogenheter för polisman att utföra luftutandningsprov bör införas.

Skälen för regeringens förslag: Endast en liten del av trafiknykterhetsbrotten upptäcks och beivras. Som tidigare framhållits begås varje år uppskattningsvis mellan tre och fyra miljoner trafiknykterhetsbrott i vårt land. Av dessa leder drygt 20 000 till lagföring. Mot den bakgrunden är det givet att en av de mest angelägna uppgifterna måste vara att höja upptäcktsrisken. I detta arbete är polisens möjligheter att genomföra rutinmässiga alkoholutandningsprov utan att det föreligger misstanke om trafiknykterhetsbrott av stor betydelse. Bestämmelser om när sådana prov får företas ges i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov. Nuvarande lagstiftning ger möjlighet till detta vid beordrad trafikkontroll, vid trafikolyckor samt i samband med misstanke om vissa trafikbrott. För att alkoholutandningsprov skall få tas rutinmässigt vid en trafikkontroll krävs att kontrollen har beslutats av en polisman i befälsställning, som innehar eller upprätthåller tjänst som lägst inspektör och leder yttre polisverksamhet (jfr prop. 1988/89:118 s. 21 och RPSFS 1989:13 FAP 333-2).

Trafikpolisutredningen föreslår att lagen om alkoholutandningsprov ändras så att en enskild polisman skall kunna ta rutinmässiga alkoholutandningsprov utan att någon trafikkontroll har beordrats.

Väg- och sjöfyllerikommittén framhåller att det är angeläget att höja upptäcktsrisken för trafiknykterhetsbrotten och att polisens möjligheter att genomföra rutinmässiga alkoholutandningsprov utan att det föreligger misstanke om trafiknykterhetsbrott är av stor betydelse. Enligt kommittén bör katalogen över trafikbrott i lagen om alkoholutandningsprov ses över. Enligt kommittén bör också Rikspolisstyrelsens föreskrifter om tillämpningen av lagen skärpas på så sätt att alkoholutandningsprov, om särskilda skäl inte talar däremot, skall tas på förare som haft del i uppkomsten av en trafikolycka, på förare som misstänks för brott enligt 1-3 §§ trafikbrottslagen eller

för fortkörning, stoppliktsförseelse och underlåtenhet att i mörker ha föreskriven lykta eller strålkastare tänd.

Flertalet av de remissinstanser som berört frågan har ställt sig positiva till förslaget.

Lagen om alkoholutandningsprov har nu tillämpats i snart 16 år och alkoholutandningsproven är numera accepterade av allmänheten som en nödvändig del av polisens trafikövervakning. Det finns inte anledning anta att den rutinmässiga provtagning som i dag förekommer upplevs som någon mer allvarlig integritetskränkning. Det är angeläget att se till att trafiknykterhetsbrotten kan bekämpas på ett så effektivt sätt som möjligt och att förfarandet vid de rutinmässiga alkoholutandningsproven inte är förenat med några onödiga begränsningar. Polisens bekämpning av trafiknykterhetsbrotten skulle kunna effektiviseras betydligt om enskilda polismän ges en generell rätt att ta alkoholutandningsprov på förare i trafiken. Mot bakgrund av det anförda anser regeringen, i likhet med Trafikpolisutredningen, att polismän bör ges rätt att mer rutinmässigt kontrollera förarens nykterhet på samma sätt som de har rätt att rutinmässigt kontrollera förarnas behörighet genom körkortskontroll.

Lagrådet har anfört att jämförelsen mellan körkortskontroller och tagande av alkoholutandningsprov inte är träffande och har utfärdat en varning för att den acceptans som byggts upp under de 16 år som gått sedan proven infördes kan komma att äventyras genom en mindre omdömesgill provtagning. Enligt regeringens mening finns det dock anledning att beakta att polisverksamheten under denna tid reglerats i fastare former genom polislagens införande och att en betydande kompetensökning har skett inom polisen. Härtill kommer att det i dag inte är någon skillnad mellan en assistent och en inspektör i fråga om utbildning och befogenheter, i motsats till vad som tidigare gällt. Det finns därför enligt regeringens mening inte någon anledning att befara att de enskilda polismännen inte skulle kunna tillämpa en sådan reglering med den urskillning som följer av allmänna principer för polisingripanden (se 8 § polislagen, 1984:387). Man torde också kunna utgå ifrån att allmänheten har förståelse för åtgärder som så påtagligt som den föreslagna kan öka uppräcktstrisken och därmed öka säkerheten på våra vägar. Regeringen föreslår därför att lagen om alkoholutandningsprov ändras så att en enskild polisman ges generell rätt att ta alkoholutandningsprov på förare av ett motordrivet fordon.

Trafikpolisutredningen har inte presenterat något förslag till lagtext utan hänvisar till ett förslag som Rikspolisstyrelsen presenterat i en framställning till Justitiedepartementet år 1988. Förslaget behandlades i ett lagstiftningsärende påföljande år och föranledde vissa mindre ändringar i lagen (prop. 1988/89:118 s. 20 ff.). Förslaget innebär att en polisman rutinmässigt får ta alkoholutandningsprov på förare av motordrivet fordon och förare av vissa maskindrivna fordon. Eftersom det i regel är fråga om att företa prov utan att brottsmisstanke föreligger är det väsentligt att säkerställa att den som utsätts för prov inte skall behöva vidkännas en större integritetskränkning än som krävs för att tillgodose syftet med provet. Enligt vår mening uppfylls detta syfte genom att alkoholutandningsprov som nu avses får tas endast på eller i nära anslutning till den plats där kontrollen eller polisingripandet ägt rum och

att endast instrument som kan brukas utan dröjsmål och som bara anger om eventuell alkoholkoncentration överstiger ett visst gränsvärde får användas. Vid sådan kontroll får således endast ett så kallat sållningsprov tas. Om ett sådant prov indikerar att alkoholkoncentrationen överstiger gränsvärdet torde i regel skälig misstanke om trafiknykterhetsbrott föreligga. Polisen har då möjlighet att med stöd av 1 § företa den mer ingripande åtgärden att ta ett så kallat kvantitativt prov som kan användas som bevismedel. Den nu föreslagna regleringen uppfyller därigenom såväl kraven på att polisen skall kunna effektivt motverka trafiknykterhetsbrotten som kraven på att enskilda inte i onödan skall utsättas för större integritetskränkning än som kan anses befogat.

4.14 Övriga frågor

Utöver de förslag som lämnas av Väg- och sjöfyllerikommittén har en lång rad synpunkter och förslag lämnats av olika remissinstanser. Förslagen berör bl.a. medverkansansvaret vid rattfylleri, den nedre straffbarhetsgränsen vid sådant brott, åtgärder mot s.k. eftersupning, förbud mot skoterfylleri samt införandet av s.k. alkolås och smart cards. Synpunkter har också lämnats på forsknings- och utvecklingsinsatser kring alkohol och trafik.

Regeringens bedömning: De frågor som sålunda upptagits är samtliga i och för sig av intresse vid övervägande av rattfyllerilagstiftningens utformning. Med hänsyn bl.a. till det beredningsunderlag som föreligger i detta ärende kan dock frågorna inte prövas på ett fullständigt sätt i förevarande sammanhang. Ett flertal av de framlagda förslagen är emellertid av sådan natur att man redan nu kan förutse att de kommer att övervägas i det kommande trafiksäkerhetsarbetet.

5 Sjöfylleri - Allmän motivering

5.1 Inledning

Båtlivet är för många människor en källa till avkoppling och rekreation. På senare år har intresset för fritidsbåtar dessutom ökat väsentligt. Det är viktigt att säkerheten i våra farvatten – både när det gäller nöjestråfik och yrkessjöfart – hålls på en hög nivå. Straffbestämmelserna om onykterhet till sjöss spelar i detta sammanhang en betydelsefull roll.

Frågan om en särskild bestämmelse om ansvar för onykterhet till sjöss övervägdes redan på 1920-talet. Först år 1967 infördes emellertid en uttrycklig bestämmelse i ämnet. Denna bestämmelse togs in i 325 § sjölagen (1891:35 s. 1) och behölls i sak oförändrad fram till den 1 juli 1991, då de nuvarande bestämmelserna om onykterhet till sjöss infördes. Före år 1967 lagfördes den som varit onykter till sjöss genom åberopande av den dåvarande sjötrafikförordningens bestämmelser om värdslöshet i trafik till sjöss eller sjölagens och dåvarande sjömanslagens bestämmelser om ansvar för den som genom värdslöshet eller försummelse i tjänsten vållat en sjöolycka.

I det straffstadgande som infördes år 1967 stadgades straff för den som på fartyg fullgjort uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och därvid varit så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat berusningsmedel, att det måste antas, att han inte på ett betryggande sätt kunnat utföra vad som därvid ålegat honom. Straffet var böter eller fängelse i högst ett år. Genom lag (1986:297) omformulerades bestämmelsen för att tydligare framhäva att den även avsåg dem som framförde fritidsbåtar.

Genom 1991 års ändringar i sjölagen gavs straffbestämmelserna om sjönykterhetsbrott en likartad lagteknisk uppbyggnad som motsvarande bestämmelser i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen) och järnvägssäkerhetslagen (1990:1157). Ändringarna innebar en skärpt syn på onykterhet till sjöss. Bl.a. infördes särskilda brottsbenämningar. Vidare delades den brottsliga gärningen in i två grader, *sjöfylleri* och *grovt sjöfylleri*. Några gränsvärden för alkoholkoncentrationen i blodet eller utandningsluften infördes emellertid inte i sjölagens bestämmelser.

De nu gällande bestämmelserna om nykterhetsbrott till sjöss finns i 325 och 325 a §§ sjölagen. Enligt 325 § sjölagen skall den dömas för sjöfylleri som framfört fartyg eller i övrigt på ett fartyg fullgjort uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och då varit så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel, att det kan antas, att han inte på ett betryggande sätt kunnat utföra vad som därvid ålegat honom.

Straffet för sjöfylleri är böter eller fängelse i högst sex månader.

Är ett sjöfylleribrott att anse som grovt, skall enligt 325 a § sjölagen dömas för grovt sjöfylleri till fängelse i högst ett år.

Frågan huruvida ett sjöfylleribrott är att anse som grovt skall avgöras med beaktande av samtliga omständigheter vid brottet. Enligt 325 a § sjölagen skall emellertid särskilt beaktas, om

1. gärningsmannen varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel,
2. den uppgift som gärningsmannen haft att fullgöra varit särskilt krävande med hänsyn till fartygets egenskaper eller andra omständigheter eller
3. framförandet av fartyget inneburit en påtaglig fara för säkerheten till sjöss.

Uttrycket "avsevärt påverkad" i 325 a § sjölagen bör enligt förarbetena (prop. 1990/91:128 s. 17) i princip förstås på samma sätt som motsvarande uttryck i andra bestämmelser om trafiknykterhetsbrott. Som nämnts finns det dock inte bland de omständigheter som skall beaktas vid sjöfylleribrottets svårhet något gränsvärde för alkoholkoncentrationen i den misstänktes blod eller utandningsluft. Detta innebär emellertid inte att alkoholkoncentrationen skulle sakna betydelse vid tillämpningen av bestämmelserna om sjöfylleri. I förarbetena framhölls att det är en fördel om det i förundersökningen finns tillgång till analysbevis beträffande alkoholkoncentrationen i blod eller utandningsluft. Vidare uttalades att i de fall där analysresultatet visar att alkoholhalten uppgått till minst 1,5 promille i blodet respektive 0,75 milligram per liter utandningsluft gärningsmannen, med hänsyn till vad som är känt om alkoholen inverkan på människan, i allmänhet torde få anses ha varit avsevärt

påverkad (a. prop. s. 17 och bet. 1990/91:LU35 s. 9). Det framhölls också att avsevärd påverkan kan föreligga även vid lägre alkoholkoncentrationer.

Sjölagens bestämmelser om onykterhet till sjöss omfattar som framgått inte enbart förare av fartyg utan även andra som fullgör uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss. Bestämmelserna är vidare tillämpliga på alla typer av fartyg oavsett om fråga är om båtar eller skepp.

Frågan om att införa promilleregler för sjötrafikens del har vid ett flertal tillfällen aktualiserats, men har hittills alltid avvisats. Det finns olika skäl till detta, men framför allt har man hänvisat till de starkt skiftande och dessutom särpräglade förhållanden som råder inom sjötrafiken. Såväl olika slag av fartyg som olika sysslor ombord, t.ex. navigering, manövrering, maskintjänst, telegrafi och t.o.m. lasthantering, ställer olika höga krav på nykterhet. Det har antagits att en straffbarhet, som är baserad på en promilleregler, mot bakgrund härav riskerar att kunna leda till en alltför onyanserad rättsskipning när det gäller förhållandena till sjöss. En utförlig redogörelse för tidigare behandling av denna fråga lämnas i Väg- och sjöfyllerikommitténs betänkande (s. 155 ff.).

Frågan om att i sjöstraffrättsliga sammanhang införa promilleregler övervägdes senast i samband med ikraftträdandet av 1991 års ändringar av sjölagens nykterhetsbestämmelser. I den departementspromemoria som utarbetades inom Justitiedepartementet (Ds 1990:52), vilken promemoria låg till grund för lagändringarna, konstaterades att ett införande av promilleregler för sjötrafikens del är förenat med åtskilliga problem av såväl praktisk som principiell natur. Sammantagna bedömdes dessa ha en sådan styrka att det då inte ansågs finnas tillräckliga skäl för sådana regler. I den efterföljande propositionen (prop. 1990/91:128) gjordes den bedömningen att det då inte fanns ett tillräckligt beredningsunderlag för att föreslå promilleregler för sjötrafiken och att frågan därför borde bli föremål för förnyade överväganden av en utredning.

Väg- och sjöfyllerikommittén har nu redovisat ett förslag i frågan.

När det gäller frågor om innehållet i utländsk rätt i nu aktuellt avseende kan hänvisas till betänkandet (s. 167 ff.). Här kan endast anmärkas att det i Norge under juni 1993 lagts fram ett utredningsförslag om en fast promillegräns på sjön (NOU 1993:21). Utformningen av det norska förslaget skiljer sig emellertid på väsentliga punkter från Väg- och sjöfyllerikommitténs förslag.

Även beträffande vissa andra frågor såsom statistiska uppgifter m.m. kan hänvisas till Väg- och sjöfyllerikommitténs betänkande.

Inom Justitiedepartementet pågår på grundval av sjölagsutredningens slutbetänkande (SOU 1990:13) en mer allmän översyn av sjölagen. Översynen kan förväntas resultera i en lagrådsremiss inom kort. De förslag som därvid kan komma att läggas fram påverkar inte i sak sjölagens nykterhetsbestämmelser.

Regeringens bedömning: Några promillegränser för sjötrafiken införs inte nu. I stället bör Brottsförebyggande rådet få i uppdrag att utvärdera resultatet av de ändringar i sjöfylleribestämmelserna som trädde i kraft den 1 juli 1991. Bortsett från en höjning av straffmaximum för grovt sjöfylleri föreslås inte heller några andra ändringar av sjöfyllerilagstiftningen.

Kommitténs förslag: Kommittén har förkastat möjligheten att med ett nedre gränsvärde för alkoholkoncentrationen i blodet eller utandningsluften bestämma vad som skall bestraffas som *enkelt sjöfylleri*; straffbarheten får som hittills prövas genom s.k. klinisk bedömning.

Däremot föreslår kommittén att det i 325 a § sjölagen införs ett gränsvärde för att bestämma vad som skall straffas som *grovt sjöfylleri*. Enligt kommittén bör detta gränsvärde vara detsamma som det som föreslås för grovt rattfylleri, dvs. 1,0 promille alkohol i blodet eller motsvarande värde i utandningsluften. Som en grundläggande förutsättning för att brottet skall anses grovt, måste det dock enligt förslaget begås i en syssla som efter omständigheterna ställt höga krav på gärningsmannen.

Om den uppgift gärningsmannen haft att utföra bedöms ha ställt höga krav på honom, skall man sålunda, enligt kommitténs förslag, gå vidare till en katalog med tre punkter som utgör omständigheter som näst efter uppgiftens beskaffenhet särskilt skall beaktas vid bedömningen av om brottet skall anses grovt. Den första av dessa punkter är enligt förslaget att gärningsmannen har haft en alkoholkoncentration i blodet eller utandningsluften som uppgått till det angivna gränsvärdet. Omständigheter enligt förslagets punkt två och tre är om gärningsmannen annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, respektive fullgjort uppgiften på ett sätt som medfört påtaglig fara för säkerheten till sjöss.

Mot bakgrund av den föreslagna ändringen i 325 a § sjölagen, föreslår kommittén vidare att det i bestämmelsen om enkelt sjöfylleri i 325 § sjölagen förs in en regel enligt vilken straffvärdet skall bedömas med utgångspunkt i de krav som uppgiftens beskaffenhet efter omständigheterna ställt på gärningsmannen.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser tillstyrker kommitténs förslag eller lämnar det utan erinran. Några instanser – däribland *Regionåklagarmyndigheterna i Stockholm och Göteborg*, *Juridiska fakultetsnämnden vid Lunds Universitet*, *Tull-Kust*, *Motorförarnas Helnykterhetsförbund (MHF)*, *Järnvägsanställdas Helnykterhetsförbund*, *Nykterhetsrörelsens Landsförbund* och *Riksförbundet Frivilliga Samhällsarbetare* – framför ståndpunkten att även ett nedre gränsvärde bör införas. Flertalet av dessa instanser förordar därvid 0,2 promille som gräns. Ett par remissinstanser, *Järnvägsanställdas Helnykterhetsförbund* och *Nykterhetsrörelsens Landsförbund*, föreslår dock 0,0 promille som sådan gräns.

Regionåklagarmyndigheten i Göteborg anser att en nedre gräns bör gälla för förare eller dem som biträder med ett fartygs förande. *Juridiska fakultetsnämnden vid Lunds Universitet* anför att en sådan gräns bör gälla för den som framför fartyg.

Länsstyrelsen i Stockholms län anser att sjöfyllerilagstiftningen bör begränsas till att gälla dels motordrivna fartyg och dels fartyg vars skrov har en största längd av minst fem meter.

Ett antal remissinstanser avstyrker eller har allvarliga invändningar mot förslaget.

Domstolsverket avstyrker kommitténs förslag i sjöfylleridelen utom vad gäller förslaget om att höja straffmaximum för grovt sjöfylleri till fängelse två år (se avsnitt 5.3). Verket framhåller därvid att de skäl som av kommittén åberopats mot att införa ett nedre gränsvärde även kan appliceras på förslaget om en promillegräns i fråga om grovt sjöfylleri. Vidare anføres att bestämmelserna nyligen har ändrats och att praxis, som ännu inte har stabiliserat sig helt, är på väg mot en skärpt hållning.

Göteborgs tingsrätt är på flera punkter kritisk till de föreslagna förändringarna. Tingsrätten betonar därvid att förhållandena till sjöss är väsentligt olika dem som råder i vägtrafiken varför man enligt tingsrätten inte utan vidare kan överföra reglerna om rattfylleri till sjötrafiken. Tingsrätten anser visserligen att en promilleregler bör införas i sjöfyllerilagstiftningen. Enligt tingsrätten bör dock en sådan regel införas i bestämmelserna om *enkelt sjöfylleri* och bör i så fall 1,0 promille väljas som nedre gräns. Tingsrätten anför också att straffansvar även skall kunna inträda om påverkansgraden kan styrkas på annat sätt (klinisk bedömning). Tingsrätten avstyrker den föreslagna ändringen av 325 a § sjölagen.

Länsrätten i Stockholms län avstyrker de föreslagna ändringarna.

Svenska Maskinbefälsförbundet anser att de nuvarande bestämmelserna har fungerat tillfredsställande för yrkessjöfartens del och att bestämmelserna därför bör vara kvar oförändrade. Om det anses nödvändigt får enligt förbundet en särskild bestämmelse tillskapas som tar sikte på fritidsbåtar.

Sjösportens Samarbetsdelegation avstyrker kommitténs förslag i sjöfylleridelen. Delegationen anser att man bör avvakta med en förändring till dess polismyndigheter och domstolar kan redovisa erfarenheter av de lagändringar som trädde i kraft år 1991. Delegationen anför vidare att kommittén inte kunnat redovisa några erfarenheter av de nu gällande reglerna som kan läggas till grund för en bedömning av behovet av en revision.

När det gäller valet av gränsvärde för grovt sjöfylleri förordar *Regionåklagarmyndigheten i Stockholm* att gränsvärdet bestäms till 1,2 promille.

Några remissinstanser kommenterar utformningen av förslaget till 325 a § sjölagen. Så är fallet beträffande t.ex. *Göteborgs tingsrätt*, *Straffsystemkommittén*, *Juridiska fakultetsnämnden vid Lunds universitet*, *Tull-Kust*, *IOGT-NTO-rörelsen* och *Sjösportens Samarbetsdelegation*. *Göteborgs tingsrätt* anser att tillägget om "höga krav" komplicerar gärningsbeskrivningen samt att uppbyggnaden av paragrafen försvårar för domstolen att göra en allsidig bedömning av omständigheterna och motverkar möjligheten att fälla en person med hög alkoholhalt för grovt brott. *Straffsystemkommittén* anför att

det kan och bör komma till klarare uttryck i lagtexten att det föreslagna tillägget i bestämmelsens andra mening är obligatoriskt för att grovt brott skall föreligga och att det härutöver krävs ytterligare något rekvisit enligt den exemplifierande uppräkningsen i tredje meningen. *Juridiska fakultetsnämnden vid Lunds universitet* hävdar att bestämmelsen om grovt sjöfylleri bör utformas på likartat sätt som 4 a § trafikbrottslagen. *Tull-Kust* anser att utformningen av den föreslagna bestämmelsen skulle medföra att en övervakande tjänsteman måste göra en rad svåra bedömningar. Förbundet förordar därför att alkoholkoncentrationen i första hand skall beaktas vid avgörande av om brottet skall anses som grovt. *IOGT-NTO-rörelsen* framför att den föreslagna utformningen är tveksam ur rättssäkerhetssynpunkt. Också *Sjösportens Samarbetsdelegation* är kritisk mot den lagtekniska lösningen.

Flera remissinstanser ifrågasätter införandet av en straffvärderegel i 325 § sjölagen. Detta gäller *Riksdagens ombudsmän*, *Riksåklagaren*, *Regionåklagarmyndigheten i Stockholm*, *Hovrätten för Nedre Norrland*, *Göteborgs tingsrätt*, *Härnösands tingsrätt*, *Straffsystemkommittén*, *Juridiska fakultetsnämnden vid Lunds universitet* och *Sjösportens Samarbetsdelegation*. Flerparten av dessa instanser anser att tillägget är onödigt. Vissa remissinstanser hänvisar därvid till brottsbalkens straffvärderegler. Andra hänvisar till att kommittén inte har avsett att få en förändring till stånd.

Skälen för regeringens bedömning: En naturlig utgångspunkt för överväganden om hur straffbestämmelserna om onykterhet till sjöss bör vara utformade är att dessa bör anpassas till den reglering som gäller för andra trafiknykterhetsbrott. Frågan om att knyta straffbarheten vid sjöfylleri till promilleregler har också fortlöpande hållits aktuell genom olika initiativ. Dessa har emellertid hittills inte lett till någon lagstiftning i frågan, vilket främst beror på de svårigheter som är förknippade med införandet av promilleregler till sjöss. Dessa svårigheter kan i sin tur hänföras till de särpräglade och mycket varierande förhållanden som råder inom sjötrafiken. Medan nykterhetskravet i vägtrafiken endast avser förare, gäller för sjölivet dessutom att nykterhetskravet ombord inte omfattar enbart den som framför ett fartyg, utan även den som i övrigt fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss. Såvitt avser yrkessjöfarten torde förhållandena mer kunna liknas vid vad som gäller inom arbetslivet i allmänhet.

Det kan vidare konstateras att ett eventuellt behov av promilleregler på sjön främst gör sig gällande inom vissa slag av sjötrafik. I första hand torde detta gälla nöjestråfik med snabbgående motorbåtar och även annan sjötrafik i situationer som påminner om trafik till lands. Också sjötrafik som innefattar yrkesmässig befordran av passagerare eller farlig last kan i många fall vara hänförlig till denna kategori. Sjölagens regler omfattar dock all trafik på sjön, från segelbräddor och kanoter till oceangående fartyg av olika slag. Som kommittén närmare utvecklat kan ett flertal situationer tänkas, där det allmännas intresse av att ingripa i form av införandet av promilleregler inte är särskilt påtagligt. Att i en lagbestämmelse särskilja de situationer där ett behov av promilleregler kan sägas föreligga från situationer där något sådant behov inte finns är dock förenat med betydande svårigheter.

Mot bakgrund härav delar regeringen kommitténs uppfattning att något nedre gränsvärde för sjöfylleri inte bör införas, vare sig i form av en generell nedre straffbarhetsgräns eller i form av gränsvärden knutna till vissa slag av fartyg eller knutna enbart till förare och den som biträder med ett fartygs förande eller liknande (jfr betänkandet s. 176 f.).

De argument som anförts mot införande av ett nedre gränsvärde kan givetvis i princip åberopas jämväl mot att införa ett gränsvärde för grova brott. Som Domstolsverket påpekat gäller detta också – om än i mindre grad – kommitténs förslag till ett sådant gränsvärde. Den av kommittén föreslagna lagtekniska lösningen förefaller visserligen i många stycken tilltalande. Emellertid är det svårt att bortse ifrån att den föreslagna konstruktionen av 325 a § sjölagen skulle kunna medföra vissa tillämpningsproblem t.ex. i fråga om gränsdragningen mellan uppgifter som ställt höga krav på gärningsmannen och andra uppgifter. Detta gränsdragningsproblem finns förvisso redan i dag, men med kommitténs förslag skulle beskaffenheten av gärningsmannens uppgift komma att spela en mer central roll än tidigare vid bedömningen av om ett brott skall anses som grovt.

Vidare är det inte omöjligt att utformningen av bestämmelsen kan leda till att vissa gärningar som förtjänar att bedömas som grova inte går att hänföra till sådana brott utan får bedömas enligt reglerna om enkelt sjöfylleri i 325 § sjölagen. Man kan t.ex. tänka sig fall där gärningsmannen har haft en hög eller t.o.m. mycket hög alkoholkoncentration, men där uppgiftens beskaffenhet inte helt når upp till den angivna gränsen på höga krav utan hamnar strax nedanför denna gräns. I sådana situationer – där alltså den uppgift gärningsmannen utfört inte har varit helt okomplicerad – kan gärningen ändå i vissa fall ha inneburit förhållandevis stor fara för andra på grund av den höga alkoholkoncentrationen. Detta kan i vart fall inte uteslutas. Det skulle dock inte vara möjligt att i ett sådant fall döma gärningsmannen för grovt sjöfylleri eftersom uppgiftens beskaffenhet enligt förslaget skall bedömas fristående från övriga omständigheter och dessutom har erhållit en avgörande betydelse för om gärningen skall kunna hänföras till sådant brott. Även om fängelse ingår i straffskalan också för enkelt sjöfylleri, måste en sådan konsekvens framstå som otillfredsställande.

Införande av den föreslagna promilleregeln medför också en icke obetydlig risk för att andra omständigheter – t.ex. det sätt på vilket fartyget framförts – får minskad betydelse vid bedömningen av om en gärning är att anse som grov. Med de skiftande förhållanden som råder till sjöss måste en sådan konsekvens framstå som särskilt ogynnsam, inte minst med tanke på sådana fall som bör bedömas som grova trots att alkoholhalten hos gärningsmannen varit lägre än det angivna gränsvärdet.

Till det sagda kommer också att sjöfyllerilagstiftningen relativt nyligen genomgått en omfattande förändring och skärpning. De lagändringar som vidtogs år 1991 innebar bl.a. att sjölagens onykterhetsbrott delades in i två svårhetsgrader: sjöfylleri och grovt sjöfylleri. Ett av syftena härmed var att det skulle komma tydligare till uttryck att vissa gärningar borde bedömas strängare. Någon genomgripande utvärdering av 1991 års lagändringar och lagändringarnas inverkan på rättspraxis m.m. har dock inte ägt rum.

Mot bakgrund av den tveksamhet som kan framföras mot kommitténs lagförslag och med beaktande av att effekterna av 1991 års lagändringar ännu inte är klarlagda, bör man enligt regeringens mening avvakta med att införa nya lagändringar på området. Istället bör Brottsförebyggande rådet få i uppdrag att snarast utvärdera 1991 års ändringar på sjöfyllerilagstiftningens område. När detta underlag föreligger får frågan om ytterligare skärpningar – t.ex. i form av promilleregler – tas upp på nytt.

Det förtjänar i detta sammanhang att framhållas att uppgift om alkoholkoncentrationen i gärningsmannens blod eller utandningsluft redan enligt nu gällande bestämmelser ofta kan spela en viktig roll vid bedömningen av påverkansgraden. Enligt förarbetena till nu gällande regler (prop. 1990/91:128 s. 17) torde – i de fall där alkoholhalten uppgått till minst 1,5 promille i blodet respektive 0,75 milligram per liter utandningsluft – gärningsmannen, med hänsyn till vad som är känt om alkoholens inverkan på människan, i allmänhet få anses ha varit avsevärt påverkad. Enligt regeringens mening kan motsvarande resonemang föras även beträffande en sådan lägre alkoholkoncentration som med anledning av det nu aktuella lagstiftningsärendet kan komma att utgöra gränsvärde för grovt rattfylleri. Som framhölls i det förra lagstiftningsärendet (a. prop. s. 17) bör det dock betonas att eftersom bedömningen skall grundas på samtliga omständigheter, kan förhållandena med hänsyn till t.ex. typen av fartyg eller de uppgifter som den tilltalade fullgjort under färden ha varit sådana att brottet inte bör bedömas som grovt trots att den tilltalade varit avsevärt påverkad.

Med hänsyn till vad sålunda anförts finns – med undantag för nedan redovisat förslag till höjning av straffmaximum för grovt sjöfylleri – inte skäl att nu genomföra de av kommittén föreslagna förändringarna av sjöfyllerilagstiftningen.

5.3 Höjning av straffmaximum för grovt sjöfylleri m.m.

Regeringens förslag: Straffmaximum för grovt sjöfylleri höjs till fängelse två år.

I det tidigare angivna uppdraget till Brottsförebyggande rådet (avsnitt 5.2) bör också ingå att göra en utvärdering av 1991 års ändringar av sjöfyllerilagstiftningen i påföljdshänseende.

Kommitténs förslag: Kommittén föreslår att straffmaximum för grovt sjöfylleri höjs från ett till två års fängelse. Vidare anser kommittén att samma principer för påföljdsbestämningen bör gälla vid onykterhet till sjöss som vid onykterhet i vägtrafik.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser lämnar förslaget om att höja straffmaximum för grovt sjöfylleri utan kommentar. Ett par instanser tillstyrker förslaget. Andra förklarar att man inte har någon erinran mot det. *Hovrätten för Nedre Norrland* avstyrker en höjning.

När det gäller frågan om påföljdsbestämning har endast ett fåtal instanser uttalat sig. *Göteborgs tingsrätt* anför att kommitténs uttalanden i denna del är alltför kategoriska. Andra, t.ex. *Svenska polisförbundet*, har uttalat sig i positiv riktning för att påföljden för olika trafiknykterhetsbrott bestäms efter gemensamma grunder.

Skälen för regeringens förslag: När det gäller frågan om en höjning av straffmaximum för grovt sjöfylleri kan i huvudsak hänvisas till vad som anförts under avsnitt 4.6 angående höjningen av straffmaximum för grovt rattfylleri.

I likhet med vad som gäller för grovt rattfylleri är grovt sjöfylleri ett brott som generellt sett innebär fara för människors liv och hälsa. En grundinställning är därför att man måste se strängt på detta brott. I enlighet härmed bör som kommittén föreslagit straffmaximum höjas. Detta står också i överensstämmelse med den nedan berörda principen att grundsynen på olika trafiknykterhetsbrott så långt det är möjligt bör vara densamma. Den föreslagna höjningen av straffmaximum kan – på samma sätt som vid grovt rattfylleri – bidra till en ökad nyansering av straffmätningen.

Som regeringen tidigare angett bör grundsynen på olika trafiknykterhetsbrott vara densamma oavsett om brotten begås till lands eller till sjöss. Det kan därvid även hävdas att påföljderna för olika trafiknykterhetsbrott bör bestämmas efter samma principer. Detta uttalades också i förarbetena till 1991 års ändringar i sjölagen (prop. 1990/91:128 s. 16 och bet. 1990/91:LU35 s. 9 f.). Lagutskottet anförde dessutom i sitt betänkande att valet av påföljd för grovt rattfylleri respektive grovt sjöfylleri bör träffas enligt enhetliga normer samt att, om det i framtiden skulle bli aktuellt med ändringar i trafikbrottslagen som påverkar påföljdsvalet vid grovt rattfylleri, självfallet också påföljdsfrågan vid grovt sjöfylleri måste bli föremål för överväganden (betänkandet s. 11).

Även om regeringen i princip delar Lagutskottets nu redovisade uppfattning i fråga om enhetliga normer för val av påföljd, kan det konstateras att de principer som föreslås för påföljdsbestämningen i fråga om grovt rattfylleri i detta lagstiftningsärende väsentligt skiljer sig ifrån vad som gällde – och fortfarande gäller – vid tiden för Lagutskottets uttalande i frågan. Någon samlad utvärdering av vilka konsekvenser 1991 års ändringar i sjölagen medfört har inte företagits. Det går därför inte att bedöma huruvida påföljdsvalet för rattfylleri och sjöfylleri utfallit på ett likartat sätt. Några materiella ändringar – förutom höjning av straffmaximum – föreslås inte beträffande sjöfylleri i detta ärende. Med hänsyn härtill och då någon utvärdering ännu inte gjorts av 1991 års reform saknas enligt regeringens mening för närvarande underlag för ytterligare uttalanden beträffande val av påföljd och straffmätning vid grovt sjöfylleri. Det bör i stället ingå i det tidigare angivna uppdraget till Brottsförebyggande rådet (jfr avsnitt 5.2) att göra en utvärdering i påföljds-hänseende av 1991 års ändringar i sjöfyllerilagstiftningen.

Även i sjöfylleridelen framförs – utöver beträffande de förslag som lämnas av Väg- och sjöfyllerikommittén – ett antal synpunkter från remissinstansernas sida. Dessa synpunkter berör bl.a. möjligheten att ta alkoholutandningsprov enligt lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov. *Rikspolisstyrelsen* och *Länsstyrelsen i Stockholms län* anför således att den aktuella lagen bör ändras för att göra det möjligt att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov även i sjötrafik. Vidare anser *Kustbevakningen* att lagen skall göras uttryckligen tillämplig även i fråga om sjöfylleri och att kustbevakningstjänsteman skall ges möjlighet att ta alkoholutandningsprov. *Tull-Kust* framför liknande synpunkter.

Därutöver berörs bl.a. frågan om körkortsingripanden enligt körkortslagen (1977:477). Några remissinstanser, t.ex. *Kammarrätten i Jönköping* och *Sveriges domareförbund*, menar att det i bestämmelserna om återkallelse av körkort (16 § körkortslagen) uttryckligen bör anges att återkallelse skall ske vid brott mot 325 a § sjölagen.

Några instanser berör vidare frågan om förverkande av fartyg. Även andra frågor, såsom medverkan till sjöfylleri, berörs.

Regeringens bedömning: Frågan om förutsättningarna för alkoholutandningsprov m.m. behandlas i avsnitt 4.13. Där berörs emellertid inte frågan om lagens tillämpning inom sjötrafiken. Mot bakgrund bl.a. av att det nu inte föreslås några promilleregler i sjöfyllerilagsstiftningen anser regeringen att frågan om att ändra lagen om alkoholutandningsprov i nu aktuellt hänseende inte skall tas upp i detta sammanhang.

Som anges i avsnitt 4.12 handläggs de frågor som berör körkortsingripanden m.m. inom Kommunikationsdepartementet. Detta bör gälla även frågan om återkallelse av körkort på grund av ett sjöfylleribrott.

Övriga av remissinstanserna i sjöfylleridelen väckta frågor föranleder nu ingen åtgärd från regeringens sida.

6 Ekonomiska konsekvenser m.m.

De nu framlagda förslagen innebär sammantaget att en rad kraftfulla åtgärder vidtas för att öka trafiksäkerheten. Sänkningen av gränsvärdet tillsammans med övriga föreslagna åtgärder bör medföra att antalet trafiknykterhetsbrott, liksom antalet trafikolyckor orsakade av alkoholpåverkade förare, minskar. Härigenom kommer trafiksäkerheten att främjas. En ökad nykterhet i trafiken leder således till samhällsekonomiska vinster. Utöver de direkta ekonomiska vinsterna inom bl.a. sjukvården och i form av minskat produktionsbortfall bör här särskilt betonas det minskade mänskliga lidandet, som ett färre antal trafikolyckor medför.

Samtidigt som regeringens förslag alltså kan antas innebära väsentliga fördelar totalt sett för samhället, kommer ökade anspråk initialt att ställas på främst kriminalvården i anstalt men också på frivården samt på domstols- och åklagarväsendet. Dessa myndigheter måste därför tillföras ytterligare medel vid genomförandet av reformen.

Inom Justitiedepartementet har beräkningar gjorts av vilka kostnadskonsekvenser ett genomförande av förslagen i propositionen kommer att få för kriminalvården i anstalt, frivården, domstolarna och åklagarna. Beräkningarna baseras på tillgänglig statistik avseende uppgifter om antalet dömda med rattfylleri eller grovt rattfylleri som huvudbrott, kommitténs beräkningar samt beräkningar som Kriminalvårdsstyrelsen har gjort.

Enligt departementets beräkningar kommer det dagliga platsbehovet inom anstaltsorganisationen initialt att öka med omkring 360 anstaltsplatser till följd av reformen. På grund av den redan ansträngda beläggningssituationen kan platsbehovet inte tillgodoses inom den befintliga anstaltsorganisationen utan kriminalvården måste erhålla medel för ytterligare anstaltsplatser. Förslagen innebär därutöver för kriminalvårdens del att antalet dömda till skyddstillsyn och antalet personutredningar kommer att öka.

Förslagen i propositionen innebär också en ökning av domstolarnas och åklagarnas arbetsbelastning samt ökade rättshjälpkostnader. Sammantaget kommer de direkta kostnaderna för genomförandet av reformen att uppgå till i storleksordningen 130 miljoner kronor för budgetåret 1994/95. Regeringen avser att återkomma till dessa frågor i 1994 års budgetproposition.

Inom departementet har beräkningar gjorts dels på medellång sikt, dels av vilka konsekvenser reformen får när den fått fullt genomslag. Med hänsyn tagen till den rådande beläggningssituationen, säsongsvariationer och att beläggningsnivån bör vara omkring 85 procent för att, i enlighet med riksdagens riktlinjer, möjliggöra en önskvärd differentiering, beräknas reformen på medellång sikt medföra att det dagliga platsbehovet ökar ytterligare. På längre sikt kan det initialt ökade behovet av anstaltsplatser komma att minska eftersom reformen väntas medföra att antalet trafiknykterhetsbrott minskar. Reformen väntas sammantaget leda till vinster för samhället totalt sett. Med hänsyn till att det i dag dock är svårt att förutse reformens konsekvenser avser regeringen att återkomma till denna fråga i senare sammanhang. För att ge underlag för sådana mer långsiktiga ställningstaganden avser regeringen att ge Brottsförebyggande rådet i uppdrag att göra en fördjupad utvärdering av denna reform såvitt avser såväl kostnader som effekter av densamma.

En sammanvägd bedömning av dessa frågor leder fram till följande slutsatser. Förslagen innebär att kraftfulla åtgärder kommer att kunna vidtas i samtliga led, dvs. vid trafikövervakningen, påföljdsvalet, straffmätningen, bedömningen av förverkandefrågan och inom anstaltsorganisationen. Det finns därför anledning att förvänta sig att lagstiftningen kommer att få ett snabbt genomslag på det sättet att trafiknykterheten förbättras och därigenom också trafiksäkerheten.

Regeringen återkommer i senare sammanhang, bl.a. i 1994 års budgetproposition, till de långsiktiga resursfrågorna till följd av reformen.

En förutsättning för att de förväntade effekterna av lagändringarna snabbt skall få genomslag är bl.a. att allmänheten får kännedom om de nya bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott. Med anledning härav avser regeringen att ge Vägverket i uppdrag att genomföra en informationskampanj om de nya bestämmelserna för grovt rattfylleri m.m.

7.1 Förslaget till lag om ändring i brottsbalken

3 kap. 7 §

Paragrafens andra stycke ändras. Ändringen innebär att ett brott normalt skall bedömas som grovt om gärningen begåtts vid förande av motorfordon och gärningsmannen därvid var påverkad av alkohol eller något annat medel.

Om en person i alkoholpåverkat tillstånd kör på och dödar någon utgör berusningen en omständighet som redan nu kan medföra att vållande till annans död bedöms som grovt brott. Avsikten med förslaget är att markera att detta skall gälla som huvudregel.

De allmänna förutsättningarna för straffbarhet enligt straffstadgandet för vållande till annans död har berörts i avsnitt 4.10. Förslaget innebär inte någon ändring vad gäller de grundläggande förutsättningarna för när en handling eller underlåtenhet som skett under självförvållat rus är att bedöma som oaktsam.

Den nya bestämmelsen förutsätter för sin tillämpning att gärningsmannen varit påverkad av alkohol eller något annat medel. Viss ledning för bedömning härav bör kunna hämtas från trafikbrottslagens regler om rattfylleri. Det bör, som anförts i den allmänna motiveringen, vidare krävas att gärningsmannens tillstånd haft något inflytande på effekten. Det bör därvid betonas att det inte krävs att alkoholpåverkan varit den enda, eller ens den främsta, orsaken till olyckan, utan att det ofta kan räcka att påverkan satt ner omdömet eller reaktionsförmågan eller liknande på ett sätt som medverkat till händelseförloppet. Ju högre påverkansgraden är desto mindre torde krävas för att visa ett samband mellan berusningen och effekten. Har gärningsmannen varit så påverkad som sägs i 4 a § 1 eller 2 trafikbrottslagen torde man kunna utgå från att ett sådant samband regelmässigt föreligger.

Lagrådet har beträffande förhållandet mellan rattfylleri och vållande till annans död uttalat följande synpunkter.

Förslaget innebär som framgått en nära koppling mellan rattfylleribrottet, å ena sidan, och brotten vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom, å den andra. En omständighet av intresse är därvid att ansvar för grovt rattfylleri enligt 4 a § 3 trafikbrottslagen skall ådömas, om gärningsmannen framfört fordonet på ett sätt som inneburit påtaglig fara för trafiksäkerheten. Det är svårt att föreställa sig fall där en förare vållat en dödsolycka utan att man kan säga att förandet av fordonet inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Var föraren vid tiden för olyckan påverkad av alkohol och var alkoholen en bidragande orsak till olyckan skall han därför, såväl enligt gällande rätt som enligt det remitterade förslaget, dömas för grovt rattfylleri (jfr NJA II 1990 s. 12). Och ligger i ett sådant fall alkoholhalten i gärningsmannens blod inte avsevärt under 1,0 promille torde med det remitterade förslaget ett sådant orsakssamband mellan alkoholpåverkan och dödsfallet som regel anses föreligga att han döms också för grovt vållande till annans död. I praktiken torde utrymmet för att döma någon för enkelt rattfylleri och grovt vållande till annans död eller grovt vållande till kroppsskada eller sjukdom bli mycket begränsat.

Den dubbelverkan som alkoholen sålunda får på brottsrubriceringen när åtal väcks för trafiknykterhetsbrott och vållandebrott av nu aktuellt slag reser frågan om den föreslagna utformningen av brottet grovt vållande till annans

död, inklusive höjningen av straffmaximum till sex år, leder till att lagkonkurrens skall anses föreligga mellan det brottet och brottet grovt rattfylleri. Om detta är fallet skall domstolarna döma till ansvar för bara grovt vållande till annans död eller för grovt vållande till annans död *medelst* grovt rattfylleri. I annat fall, dvs om brottskonkurrens anses föreligga, skall domstolarna döma för grovt vållande till annans död *och* grovt rattfylleri, varvid straffmaximum med tillämpning av 26 kap. 2 § andra stycket 2 brottsbalken blir åtta, eller med lagrådets förslag beträffande grovt rattfylleri, sju års fängelse.

Enligt gällande rätt dömer domstolarna för rattfylleri och vållande till annans död i brottskonkurrens. Avsikten torde inte vara att göra någon ändring härvidlag med det remitterade förslaget. Lagrådet utgår därför från att domstolarna även i fortsättningen skall döma i brottskonkurrens.

Regeringen har inga invändningar mot Lagrådets nu redovisade uppfattning i konkurrensfrågan, vilken för övrigt ligger i linje med vad som anses gälla beträffande konkurrensen mellan grovt rattfylleri och grovt vårdslöshet i trafik (jfr prop. 1989/90:2 s. 49 f.). Som Lagrådet anfört är inte avsikten med förslaget att få till stånd en förändring av gällande rätt i nu aktuellt hänseende. Även regeringen utgår således ifrån att domstolarna också i fortsättningen skall döma för rattfylleribrott och vållandebrott i brottskonkurrens.

Regeringen har heller inte något att invända mot Lagrådets uttalande att utrymmet för att döma någon för enkelt rattfylleri i kombination med ett grovt vållandebrott är mycket begränsat. Det bör dock tilläggas att en bedömning i enlighet med 4 a § 3 trafikbrottslagen givetvis förutsätter att åklagaren som grund för sin talan om rattfylleri åberopat även sådana omständigheter som anges i detta lagrum.

Den föreslagna bestämmelsen tar sikte på föraren av ett motorfordon. Innebörden av begreppet förande får bestämmas enligt allmänna principer. Här skall endast påpekas att även en passagerare, som ingriper i förandet av ett fordon, t.ex. genom att ta tag i ratten eller påverka fordonets gas- eller bromsreglage, under vissa förutsättningar kan bli att betrakta som förare av fordonet. Om passageraren i ett sådant fall är berusad och hans agerande orsakar en dödsolycka, kan den nya bestämmelsen vara tillämplig på gärningen.

Begreppet motorfordon avses ha samma innebörd som i 2 § vägtrafikungörelsen (1972:603). Motorfordon indelas där i bilar (personbilar, lastbilar och bussar), motorcyklar (lätta och tunga motorcyklar) och mopeder. Utanför vägtrafikungörelsens definition faller exempelvis traktorer och motorredskap.

Det förtjänar dock att påpekas att den omständigheten att bestämmelsen endast avser förande av motorfordon inte utesluter att bestämmelsen kan tjäna som vägledning i andra fall av dödsvållande vid självförvållat rus. Som exempel kan nämnas att någon i berusat tillstånd framfört något annat motordrivet fordon, t.ex. en traktor, och därvid vållat annans död eller att gärningsmannen vållat annans död i någon annan situation som innefattat ansvarsfulla eller särskilt farliga förhållanden. Det bör vidare betonas att berusning, liksom hittills, bara är ett exempel på en omständighet som kan medföra att grovt brott föreligger och att rubriceringsfrågan ytterst måste avgöras efter en helhetsbedömning av omständigheterna i det enskilda fallet.

Genom höjningen av maximistraffet från fyra till sex års fängelse markeras att det finns fall av vållande till annans död som måste bedömas som så allvarliga att de i straffvärdehänseende ligger nära den uppsåtliga formen av dödande. Ändringen har kommenterats närmare i den allmänna motiveringen.

3 kap. 8 §

Förevarande paragraf är avsedd att tillämpas på motsvarande sätt som 3 kap. 7 § BrB när det gäller att bedöma om en gärning är att anse som grovt brott. Samma omständigheter som för vållande till annans död blir således bestämmande för rubriceringsfrågan. När det gäller frågor om konkurrens m.m. kan hänvisas till vad som anförts i specialmotiveringen till 3 kap 7 § BrB.

Straffmaximum höjs till fyra år. Skälen härför har redovisats i den allmänna motiveringen.

7.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

4 a §

I paragrafen regleras frågan om ansvar för grovt rattfylleri. Förslaget innebär att maximistraffet höjs från ett till två års fängelse och att gränsvärdet för vilken alkoholkoncentration som skall utgöra presumtion för grovt brott sänks från 1,5 till 1,0 promille i blodet och från 0,75 till 0,50 milligram per liter utandningsluft. Ändringarna har kommenterats i den allmänna motiveringen.

Övriga rekvisit för när grovt brott föreligger har inte ändrats. Avsikten med förslagen är inte heller att bedömningen enligt dessa grunder skall förändras.

7 §

Bestämmelsen ändras för att öka utrymmet för att förklara fordon förverkade vid brott mot trafikbrottslagen. Detta sker genom att kravet på att ett förverkande skall *uppenbart* behövas för att motverka fortsatt brottslighet tas bort. På Lagrådets inrådan föreslås dock inte någon ändring av oskälighetsrekvisitet. Bestämmelsens grundläggande struktur har heller inte ändrats. Det innebär att bestämmelsen alltjämt är fakultativ till sin karaktär.

Bedömningen av om ett förverkande behövs med hänsyn till risken för fortsatt brottslighet måste liksom nu göras genom en sammanvägning av samtliga omständigheter. Borttagandet av uppenbarhetsrekvisitet innebär att lägre krav skall ställas i detta avseende än vad som nu är fallet. Det bör vara tillräckligt att risken för fortsatt brottslighet enligt vanliga bedömningsprinciper framstår som beaktansvärd. Naturligtvis blir här såväl gärningsmannens tidigare brottslighet som arten och omfattningen av den aktuella brottsligheten av avgörande betydelse. Risk för återfall torde allmänt sett föreligga när gärningsmannen gjort sig skyldig till flera trafikbrott av inte alltför obetydlig beskaffenhet eller när trafikbeteendet framstår som särskilt hänsynslöst, präglat av en likgiltighet inför trafiksäkerhetens krav. Som exempel på det sist-

nämnda kan särskilt anföras fall av grovt rattfylleri när köringen skett under omständigheter som medfört påtaglig fara för trafiksäkerheten. Har gärningsmannen återfallit i rattfylleribrott bör det normalt kunna förutsättas att ett förverkande är påkallat för att förebygga fortsatt sådan brottslighet.

Förverkande skall dock inte ske, om ett beslut härom skulle vara oskäligt. För denna bedömning kan hänvisas till vad som anfördes vid bestämmelsens införande. Vid prövningen skall således beaktas bl.a. behovet av fordonet för någon annan medlem av gärningsmannens familj samt förarens personliga och ekonomiska förhållanden (jfr prop. 1986/87:81 s. 11). Även gärningsmannens eget behov av fordonet måste naturligtvis också vägas in men bör inte tillmätas avgörande betydelse.

Såsom angavs i det tidigare lagstiftningsärendet bör även fordonets värde tillmätas viss betydelse. Det bör dock betonas att enbart det förhållandet att fordonet har ett högt värde inte bör medföra att ett förverkande bedöms som oskäligt när ett förverkande allmänt sett framstår som motiverat. Vid oskälighetsbedömningen måste således prövas huruvida ett förverkande, med beaktande av samtliga omständigheter, skulle drabba gärningsmannen oskäligt hårt.

Som Lagrådet påpekat och som regeringen berört i avsnitt 4.11 utgör ett beslut om förverkande en sådan omständighet som, enligt bestämmelserna i 29 kap. 5 § första stycket 8 och 30 kap. 4 § första stycket BrB, skall beaktas vid påföljdsval och straffmätning.

Som framhållits i olika sammanhang kan det vara svårt att avgöra vem som är rätt ägare till ett fordon. I prop. 1986/87:81 s. 11 f., redogörs för vissa tillämpningsfrågor vad gäller situationen att ett fordon inte tillhör gärningsmannen utan någon annan, t.ex. genom att fordonet efter brottet förvärvats av någon eller att fordonet innehas av gärningsmannen på grund av t.ex. avbetalningsköp. Dessa principiella uttalanden torde gälla även vid nu föreslagna bestämmelse. Tillämpningsfrågor av detta slag är oundvikliga även när det gäller andra former av förverkande och måste lösas enligt allmänna principer. Några särskilda bestämmelser för den typ av förverkande som det nu är fråga om har därför inte föreslagits.

7.3 Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1)

325 a §

Straffmaximum för grovt sjöfylleri föreslås höjt till fängelse två år. Härigenom behålls överensstämmelse med straffskalan för grovt rattfylleri. När det gäller tillämpningen i övrigt av den föreslagna straffskalan kan hänvisas till vad som anförts i den allmänna motiveringen.

7.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov

Prop. 1993/94:44

1-4 §§

Ändringen i 2 § innebär att Polisen ges generell rätt att ta alkoholutandningsprov på förare av motordrivna fordon och förare av vissa maskindrivna fordon. Frågan har behandlats i den allmänna motiveringen.

I samband med att ovannämnda bestämmelse ändrats har författningen, i enlighet med Lagrådets rekommendation, setts över i sin helhet. Hänvisningen i 1 § till 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen (1985:192) är numera felaktig och har därför ändrats till att avse 30 § järnvägssäkerhetslagen (1990:1157). Övriga ändringar innebär inte någon ändring i sak, utan har företagits av redaktionella skäl.

7.5 Förslaget till lag om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157)

30 §

Förslaget innebär en anpassning till de föreslagna ändringarna i trafikbrottslagen. Beträffande det närmare innehållet kan hänvisas till vad som sagts i den allmänna motiveringen och i specialmotiveringen om motsvarande ändringar i den lagen.

7.6 Ikraftträdande m.m.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 1994. Några särskilda övergångsbestämmelser torde inte vara erforderliga.

Av 5 § lagen (1964:163) om införande av brottsbalken och 2 kap. 10 § regeringsformen följer att de föreslagna skärpningarna vad avser ansvar, strafflatitud och förverkande inte skall tillämpas på gärningar begångna före ikraftträdandet. Detsamma torde gälla vad avser de riktlinjer för påföljdsval och straffmätning som regeringen angivit, om de leder till strängare straff.

Kommitténs uppdrag har avsett två huvudområden. Det ena gäller grovt rattfylleri där uppdraget är inriktat på sänkt gränsvärde för alkoholkoncentrationen i blodet eller utandningsluften, skärpta straff och ökad enhetlighet i rättstillämpningen. Det andra området gäller sjöfylleri där uppdraget avser möjligheterna att införa gränsvärden för alkoholkoncentrationen i blodet eller utandningsluften även till sjöss.

Rattfylleridelen

Straffbestämmelserna i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen) har främst till syfte att bekämpa de olyckor i trafiken vilkas uppkomst har samband med att föraren varit påverkad av alkohol eller annat medel. Dessa bestämmelser utgör således ett led i trafiksäkerhetsarbetet. Straffbestämmelserna verkar dels allmänpreventivt genom att förmå människor i allmänhet att avhålla sig från trafiknykterhetsbrott, dels individualpreventivt genom att förhindra återfall hos dem som tidigare begått trafiknykterhetsbrott.

Kommittén föreslår en rad åtgärder för att nedbringa antalet trafiknykterhetsbrott och de olyckor som betingas av onykter körning. Tillsammans med de åtgärder som Trafikpolisutredningen föreslagit i sitt betänkande "Trafikpolisen mer än dubbelt bättre" (SOU 1992:81) för att göra polisens övervakning av trafiknykterheten effektivare, finns det nu goda förutsättningar för att kampen mot trafiknykterhetsbrotten skall bli framgångsrik.

Sammanfattningsvis innebär kommitténs förslag i rattfylleridelen följande.

* Gränsvärdet för grovt rattfylleri sänks från 1,5 promille alkohol i blodet resp. 0,75 milligram alkohol per liter utandningsluft till 1,0 promille resp. 0,50 milligram per liter.

* Vid grovt rattfylleri skall normalpåföljden vara fängelse. En icke frihetsberövande påföljd skall kunna väljas endast om det föreligger särskilda skäl. Villkorlig dom skall – i likhet med vad som gällde före 1990 års ändringar i trafikbrottslagen – användas med mycket stor restriktivitet.

* Fängelsedomda trafiknykterhetsbrottslingar skall placeras på specialanstalter och under verkställigheten av fängelsestraffet genomgå ett särskilt, intensivt, kurs- eller behandlingsprogram.

* Maximistraffet för grovt rattfylleri höjs från ett till två års fängelse. Motsvarande ändringar görs beträffande onykterhet till sjöss och trafiknykterhetsbrott som faller under järnvägssäkerhetslagen (1990:1157).

* Någon översyn av brotten vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom ingår inte i kommitténs uppdrag. Dessa brott förekommer emellertid inte sällan i samband med onykterhet i trafik.

Det kan ifrågasättas om inte nämnda vållandebrott bedöms mildare än vad som kan anses rimligt. En strängare bedömning av dessa i egentlig mening grova brott skulle kunna främjas om det i lagtexten angavs vilka omständigheter som särskilt bör beaktas vid bedömningen av om ett sådant brott skall anses som grovt och om det förhållandet att brottet begåtts i trafik eller annan därmed jämförbar verksamhet under självförvällat rus angavs som en av dessa omständigheter.

Straffskalan för exempelvis grovt vållande till annans död omfattar fängelse i lägst sex månader och högst fyra år. Även om straffmaximum kan överskridas när fängelse ådöms som gemensamt straff för flera brott – detta är ju fallet om gärningsmannen också gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott – bör dessutom övervägas att höja straffmaximum för brotten grovt vållande till annans död och grovt vållande till kroppsskada eller sjukdom.

* Yttrande från frivårdsmyndighet bör normalt tas in i mål om ansvar för grovt rattfylleri om det inte står klart att annan påföljd än fängelse är utesluten. Även i de fall där det står klart att ett fängelsestraff skall ådömas bör yttrande emellertid inhämtas om det finns anledning anta att det föreligger omständigheter som kan ha betydelse för fängelsestraffets längd.

* Handläggare inom frivården bör utbildas i användningen av test för att diagnostisera alkohol- och drogrnisbruk, exempelvis ADDIS eller MACH. Sådant test bör utgöra ett normalt inslag i den personutredning som frivårdsmyndigheten ombesörjer i mål om ansvar för trafiknykterhetsbrott.

* Den som dömts för ett trafiknykterhetsbrott och därvid haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,5 promille i blodet eller 0,75 milligram per liter utandningsluft skall i dag till sin ansökan om körkortstillstånd föga ett särskilt utlåtande som styrker att kravet på ett nyktert levnadssätt i körkortslagens (1977:477) mening är uppfyllt. Detta krav utvidgas till att omfatta alla förare som dömts för rattfylleri eller grovt rattfylleri.

* Återkallelse av körkort vid trafiknykterhetsbrott skall få underlätas endast om synnerliga skäl föreligger och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Bestämmelsen om att varning skall meddelas vid alkoholkoncentrationer under 0,5 promille i blodet eller motsvarande, om varningen av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd, bör enligt kommitténs mening avskaffas.

Gränsvärdet för grovt brott

Det nuvarande övre gränsvärdet – 1,5 promille alkohol i blodet eller 0,75 milligram alkohol per liter utandningsluft – framstår som alltför högt från trafiksäkerhetssynpunkt. Redan vid betydligt lägre alkoholkoncentrationer

inträder en signifikant försämring av körförmågan. Det är också så att gränsen mellan "normal" alkoholkonsumtion och sådana alkoholvanor som tyder på alkoholproblem eller alkoholberoende går betydligt lägre än vid 1,5 promille eller motsvarande alkoholkoncentration i utandningsluften. Kommittén har därför funnit att gränsvärdet bör sänkas.

När det sedan gäller att bestämma vilket gränsvärde som bör leda till att ett rattfylleribrott regelmässigt skall bedömas som grovt har kommittén stannat för att föreslå 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter utandningsluft. Avgörande för detta val har varit trafikfaresynpunkter samt att redan alkoholhalter på denna nivå indicerar alkoholproblem. De möjligheter till behandling och andra former av stöd- och hjälpåtgärder som det straffrättsliga påföljdssystemet erbjuder – såväl inom anstaltsvården som inom frivården – har därför ansetts böra kunna komma till användning redan här.

Påföljdsvalet vid grovt rattfylleri

Bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott verkar som tidigare sagts dels allmänpreventivt, dels individualpreventivt.

Efter 1990 års ändringar i trafikbrottslagen har användningen av fängelsestraff minskat väsentligt samtidigt som användningen av villkorlig dom har ökat markant. Vad gäller de tingsrättsdomar där grovt rattfylleri utgjort huvudbrott har andelen fängelsestraff minskat från 72 procent år 1989 till 47 procent andra halvåret 1991 medan andelen villkorliga domar har ökat från 5 procent till 23 procent under samma tid. Denna utveckling är oroande både ur allmänpreventiv och individualpreventiv synvinkel.

Dagens påföljdspaxis ter sig alltför mild från allmänpreventiv synpunkt. Onyktra förare utgör en stor trafiksäkerhetsfara och varje år dödas eller skadas enligt den officiella statistiken mellan 1 500 och 2 000 personer i trafikolyckor där minst en av förarna misstänks ha varit alkoholpåverkad. Det verkliga antalet torde vara betydligt större. Det finns därför all anledning att se strängt på denna typ av brott. Förändrade dryckesvanor och det europeiska integrationsarbetet kan för övrigt leda till att den totala alkoholkonsumtionen i landet ökar, vilket gör det ännu mer angeläget att betona att trafik och alkohol inte hör ihop. Enligt Trafiksäkerhetsverkets bedömningar finns det i dag dessutom en oroande tendens till ökad onykter körning bland yngre män.

Dagens påföljdspaxis är olycklig även från individualpreventiv synpunkt. Personer som begår trafiknykterhetsbrott har nämligen i stor utsträckning alkoholproblem och risken för återfall är stor bland dessa personer. Från trafiksäkerhetssynpunkt är det därför angeläget att söka komma till rätta med eventuella alkoholproblem och hindra återfall hos denna klientel. Detta kan ske inom såväl anstaltsvården som frivården.

Som framgått ovan är det kommitténs uppfattning att normalpåföljden för grovt rattfylleri skall vara fängelse. För att en icke frihetsberövande påföljd skall kunna tillämpas vid grovt rattfylleri bör krävas att särskilda skäl talar

för det. Villkorlig dom skall – liksom före 1990 års reform – tillämpas endast i klara undantagsfall.

De riktlinjer för påföljdsvalet som kommittén förordar innebär en skärpning jämfört med det synsätt som kom till uttryck i förarbetena till 1990 års ändringar i trafikbrottslagen. Grovt rattfylleri ansågs då endast i vissa fall vara så kvalificerat att man kunde hänvisa till brottets art som skäl för fängelse.

Specialanstalter för trafiknykterhetsbrottslingar

Effektiva insatser mot trafiknykterhetsbrotten förutsätter att anstaltsvistelsen ges ett mera meningsfullt och verksamt innehåll än i dag och att de möjligheter som finns att – genom behandling och andra åtgärder – motverka fortsatt brottslighet tas till vara även inom anstaltsvården.

Kommittén föreslår därför att specialanstalter inrättas för sådana trafiknykterhetsbrottslingar som kan beräknas vistas på anstalt i högst omkring tre månader och som har ett trafiknykterhetsbrott som huvudbrott i den aktuella domen. Under verkställighetstiden skall dessa klienter genomgå ett intensivt påverkansprogram.

Att en person gjort sig skyldig till ett trafiknykterhetsbrott kan naturligtvis inte automatiskt tas till intäkt för att han har alkoholproblem, även om så ofta är fallet. Det föreslagna påverkansprogrammet bedöms emellertid ha mycket att ge även sådana intagna som inte har alkoholproblem och det kan anpassas särskilt till denna grupp.

Fördelarna med de föreslagna specialanstalterna är flera. Genom att samla den aktuella klientgruppen på särskilda anstalter kan verksamheten drivas rationellt och kan klientunderlaget bli tillräckligt stort för att möjliggöra en viss differentiering av verksamheten beroende på verkställighetstidens längd, graden av den intagnes eventuella alkoholproblem och andra faktorer. Vidare tillåter en sådan ordning att verksamheten – aktiv påverkan i alkoholfrågan – genomsyrar fängelsevistelsen.

Strävan bör vara att även sådana fängelsedomda trafiknykterhetsbrottslingar som inte lämpligen kan placeras på de föreslagna specialanstalterna skall bli föremål för påverkansprogram inom ramen för det traditionella anstaltssystemet.

Höjt straffmaximum för grovt rattfylleri m.m.

Grovt rattfylleri är ett brott som innebär fara för människors liv och hälsa. Förarens agerande framstår som särskilt allvarligt därför att han medvetet valt att utsätta andra trafikanter för de risker hans alkoholpåverkan innebär i trafiken. Man måste därför se strängt på dessa brott. För de svåraste fallen av grovt rattfylleri bör det finnas möjlighet för domstolarna att utdöma långvariga fängelsestraff. Det nuvarande maximistraffet, fängelse ett år, anser kommittén vara för lågt och föreslår därför att maximistraffet höjs till två års fängelse.

Genom en sådan höjning av straffmaximum kommer grovt rattfylleri att få samma maximistraff som exempelvis brottet framkallande av fara för annan.

Kommittén föreslår vidare att brotten vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom – som inte sällan förekommer i samband med onykterhet i trafik – ses över. Kommittén ifrågasätter om bedömningen av dessa brott inte är mildare än vad som kan anses rimligt.

Särskild personutredning i mål om ansvar för grovt rattfylleri

Att domstolen har tillgång till en god personutredning är av vikt inte endast för påföljdsbestämningen i det enskilda fallet utan även för enhetligheten i rättstillämpningen. Kommittén anser att yttrande från frivårdsmyndighet normalt bör infordras i mål om ansvar för grovt rattfylleri om inte annan påföljd än fängelse är utesluten. Även i fall där det står klart att ett fängelsestraff skall ådömas bör yttrande emellertid inhämtas om det finns anledning anta att det föreligger sådana omständigheter som kan få betydelse för fängelsestraffets längd.

För att öka kvaliteten på personutredningarna och underlätta motivationsarbetet pekar kommittén på olika test för att diagnostisera missbruk och beroende såsom det s.k. ADDIS-testet och MACH-testet, och föreslår att frivårdens personal skall få utbildning i att använda sig av något av dessa eller liknande test. Sådana test bör normalt ingå som en del av den personutredning frivårdsmyndigheten ombesörjer när rätten begärt myndighetens yttrande i mål om ansvar för trafiknykterhetsbrott.

Inte minst mot bakgrund av reglerna om utvidgad lämplighetsprövning vid ansökan om körkortstillstånd (se nedan) bör den misstänkte redan i samband med personutredningen ha ett betydande intresse av att hans alkoholproblem utreds och att han får hjälp och stöd för att komma till rätta med dessa.

Omfattningen av den utvidgade lämplighetsprövningen

Den s.k. utvidgade lämplighetsprövningen, som infördes år 1991, omfattar i dag den som dömts för ett trafiknykterhetsbrott och som därvid haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,5 promille i blodet eller 0,75 milligram per liter utandningsluft.

Erfarenheterna av den utvidgade lämplighetsprövningen och av annan liknande verksamhet som pågått under längre tid är goda.

Alkoholkoncentrationen vid provtagningstillfället står inte i någon given relation till en persons alkoholvanor. Trafiknykterhetsbrott utgör dock ofta ett tidigt tecken på att alkoholbruket inte är kontrollerat och det är väl känt att en stor del av de trafiknykterhetsbrottslingar som vid provtagningstillfället har under 1,5 eller 1,0 promille i många fall har alkoholproblem. Från körkortssynpunkt anser kommittén därför att det finns anledning att behandla alla förare som dömts för trafiknykterhetsbrott på samma sätt.

Visserligen torde andelen förare med alkoholproblem vara lägre vid låga alkoholhalter än vid de riktigt höga. Trafiknykterhetsbrott utgör emellertid,

enligt kommitténs mening, ett så starkt tecken på olämplighet från nykterhetssynpunkt att det är motiverat att låta alla förare som dömts för trafiknykterhetsbrott underkastas den utvidgade lämplighetsprövningen vid ansökan om körkortstillstånd.

Den utvidgade lämplighetsprövningen föreslås således omfatta alla förare som dömts för rattfylleri eller grovt rattfylleri; alltså även förare beträffande vilka det saknas bevisning om alkoholkoncentrationen i blodet eller utandningsluften och förare som varit påverkade av annat medel än alkohol.

Återkallelse av körkort på grund av trafiknykterhetsbrott

Även de trafiknykterhetsbrottslingar som vid provtagningstillfället har relativt sett låga alkoholhalter utgör en fara i trafiken och även dessa förare har ofta alkoholproblem.

Enligt kommitténs mening saknas därför anledning att från körkortssynpunkt särbehandla förare vars alkoholkoncentration understigit 0,5 promille eller motsvarande.

Bestämmelsen om att återkallelse skall underlätas vid förhållandevis låga alkoholhalter, om varning av särskilda skäl får anses vara en tillräcklig åtgärd, bör därför utgå. För att varning skall få träda i stället för återkallelse vid trafiknykterhetsbrott bör alltid krävas att det föreligger synnerliga skäl och att det kan ske utan fara för trafiksäkerheten.

Sjöfylleridelen

Sammanfattningsvis innebär kommitténs förslag i sjöfylleridelen följande.

* Kommittén har prövat men underkänt tanken att med ett *nedre* gränsvärde för alkoholhalten i gärningsmannens blod eller utandningsluft bestämma vad som skall straffas som *enkelt* sjöfylleri; straffbarheten får som hittills prövas genom s.k. klinisk bedömning.

* Det har däremot ansetts både möjligt och lämpligt att genom ett *övre* gränsvärde bestämma vad som skall straffas som *grovt* sjöfylleri; detta gränsvärde skall vara detsamma som för grovt rattfylleri. Men för att brottet alls skall anses vara grovt måste det begås i en syssla som efter omständigheterna ställde höga krav på gärningsmannen.

* Det förutsätts att det nedre gränsvärdet för straffbar alkoholpåverkan i vägtrafiken – 0,2 promille eller motsvarande värde i utandningsluften – kommer att få inflytande på den maritima straffrättskipningen.

Gränsvärdet för grovt brott

Gränsvärdet för alkoholkoncentrationen – 1,0 promille alkohol i blodet eller 0,50 milligram per liter utandningsluft – införs bland de omständigheter som särskilt skall beaktas vid bedömningen av om ett sjöfylleri är grovt. En så hög alkoholhalt indicerar avsevärd påverkan hos envar.

Enligt kommitténs förslag skall vid bedömningen av om ett sådant brott är grovt i första hand beaktas den uppgift gärningsmannen haft att fullgöra och de krav uppgiftens beskaffenhet efter omständigheterna ställt på gärningsmannen.

De uppgifter som utförs ombord på fartyg kan vara av många olika slag och ställa olika höga krav. Ansvarsfulla uppgifter som är komplicerade och kräver koncentration och snabb reaktionsförmåga ställer naturligtvis högre krav på nykterhet än enkla uppgifter som kan utföras mer eller mindre mekaniskt. Hur höga krav en uppgift ställer på utövaren varierar också med hänsyn till exempelvis fartygstyp, väderlek, farvatten, trafikintensitet och den last som fartyget transporterar. Hårt väder och svårnavigerade vatten kan medföra att annars tämligen enkla uppgifter blir krävande och transport av farlig last ställer större krav på precision, omdöme och reaktionsnabbhet än transport av annan last. Huruvida uppgifter i det enskilda fallet ställt höga krav på gärningsmannen måste beaktas innan man går in på de andra i bestämmelsen nämnda omständigheterna som särskilt skall beaktas.

Har de aktuella uppgifterna efter omständigheterna ställt höga krav på gärningsmannen skall särskilt beaktas vissa andra omständigheter. Förutom en alkoholhalt som uppgått till 1,0 promille alkohol i blodet eller 0,50 milligram per liter utandningsluft nämns i kommitténs förslag annan avsevärd påverkan av alkohol eller annat medel samt påtaglig fara för säkerheten till sjöss.

Avsevärd påverkan kan, med hänsyn till de individuella variationer som finns vad gäller den påverkan en viss alkoholkoncentration leder till, i vissa fall föreligga även vid lägre alkoholkoncentrationer än 1,0 promille i blodet eller motsvarande i utandningsluften.

Lagens budskap blir således: *För grovt sjöfylleri blir Du dömd på samma bevis som fäller rattfylleristen.*

Den nedre straffbarhetsgränsen

Kommittén har inte ansett sig böra föreslå införandet av något nedre gränsvärde för alkoholkoncentrationen i blodet eller utandningsluften. Det antas att den nedre straffbarhetsgränsen för alkoholpåverkan i vägtrafiken – 0,2 promille alkohol i blodet eller motsvarande alkoholhalt i utandningsluften – kommer att inverka på den maritima straffrättskipningen. Det är nämligen uppenbart att framförande av fartyg i många fall ställer minst lika höga krav på omdöme och precision som framförande av motorfordon i vägtrafiken.

Det som är straffbar påverkan i vägtrafik bör vara det även i snarlika fall till sjöss; låt vara att bevisföring som inskränkts till utredning om alkoholhalt i blod eller utandningsluft kräver säkerhetsmarginal. De fall kommittén här i första hand haft för ögonen är exempelvis de där den tilltalade fört snabbgående motorbåt i livligt trafikerade vatten; likheten med vägtrafik är då, liksom i vissa andra fall, slående. Även utan så tydlig parallell till förhållandena inom vägtrafiken kan både uppgiften ombord och yttre omständigheter ställa så höga krav på den tilltalade att alkoholhalter i närheten av

det nedre gränsvärdet för rattfylleri bör tydas så att toleranströskeln överskridits.

Prop. 1993/94:44
Bilaga 1

Det lätt förenklade budskap kommittén vill förmedla blir här detta: *För sjöfylleri kan Du komma att dömas på samma bevis som fäller rattfylleristen.*

1 Förslag till

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

Härigenom föreskrivs att 4 och 4 a §§ lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*4 §¹

Den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst *0,2 promille i hans blod eller 0,10 milligram per liter i hans utandningsluft* döms för rattfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.

Den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst *0,10 milligram per liter i hans utandningsluft eller 0,2 promille i hans blod* döms för rattfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.

För rattfylleri enligt första stycket döms också den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kan föra fordonet. Detsamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel.

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 a §²

Är ett brott som avses i 4 § första eller andra stycket 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

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst *1,5 promille i hans blod eller 0,75 milligram per liter i hans utandningsluft,*

2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller

3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Är ett brott som avses i 4 § första eller andra stycket att anse som grovt, skall föraren dömas för grovt rattfylleri till fängelse i högst *två* år. Vid bedömande av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst *0,50 milligram per liter i hans utandningsluft eller 1,0 promille i hans blod,*

Denna lag träder i kraft den

¹ Senaste lydelse 1990:149.

² Senaste lydelse 1990:149.

Lag om ändring i sjölagen (1891:35 s.1)

Härigenom föreskrivs att 325 och 325 a §§ sjölagen (1891:35 s.1) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

325 §¹

Den som framför fartyg eller i övrigt på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel, att det kan antas, att han inte på ett betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger honom, döms för sjöfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.

Den som framför fartyg eller i övrigt på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel, att det kan antas, att han inte på ett betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger honom, döms för sjöfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader. *Straffvärdet bedöms med utgångspunkt i de krav som uppgiftens beskaffenhet efter omständigheterna ställt på gärningsmannen.*

325 a §²

Är ett brott som avses i 325 § att anse som grovt, skall dömas för grovt sjöfylleri till fängelse i högst ett år. Vid bedömning av om brottet är grovt skall *särskilt* beaktas om

1. *gärningsmannen varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel,*

2. *den uppgift som gärningsmannen haft att fullgöra varit särskilt krävande med hänsyn till fartygets egenskaper eller andra omständigheter eller*

3. *framförandet av fartyget inneburit en påtaglig fara för säkerheten till sjöss.*

Är ett brott som avses i 325 § att anse som grovt, skall dömas för grovt sjöfylleri till fängelse i högst två år. Vid bedömning av om brottet är grovt skall *främst* beaktas om *uppgiftens beskaffenhet efter omständigheterna ställt höga krav på gärningsmannen. I sådant fall skall därefter särskilt beaktas om gärningsmannen*

1. *har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 0,50 milligram per liter i hans utandningsluft eller 1,0 promille i hans blod,*

2. *annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller*

3. *fullgjort uppgiften på ett sätt som medfört påtaglig fara för säkerheten till sjöss.*

Denna lag träder i kraft den

¹ Senaste lydelse 1991:668.

² Senaste lydelse 1991:668.

Lag om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157)

Härigenom föreskrivs att 30 § järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst *0,2 promille i hans blod eller 0,10 milligram per liter i hans utandningsluft* döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms också den som för ett sådant fordon och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kan föra fordonet. Detsamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel.

Är ett brott som avses i första eller andra stycket att anse som grovt, skall föraren dömas till fängelse i högst *ett* år. Vid bedömning av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst *1,5 promille i hans blod eller 0,75 milligram per liter i hans utandningsluft,*

2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller

3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Den som utan att föra fordon som avses i första stycket vid järnväg eller tunnelbana fullgör tjänst, i vilken ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten och då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han inte kan utföra dessa uppgifter på betryggande sätt döms till böter eller fängelse i högst *ett* år.

I fråga om den som för spårvagn finns bestämmelser i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Föreslagen lydelse

30 §

Den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst *0,10 milligram per liter i hans utandningsluft eller 0,2 promille i hans blod* döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Är ett brott som avses i första eller andra stycket att anse som grovt, skall föraren dömas till fängelse i högst *två* år. Vid bedömning av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst *0,50 milligram per liter i hans utandningsluft eller 1,0 promille i hans blod,*

Den som utan att föra fordon som avses i första stycket vid järnväg eller tunnelbana fullgör tjänst, i vilken ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten och då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han inte kan utföra dessa uppgifter på betryggande sätt döms till böter eller fängelse i högst *två* år.

Lag om ändring i lagen (1974:203) om kriminalvård i anstalt

Härigenom föreskrivs att 6 § lagen (1974:203) om kriminalvård i anstalt skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §¹

Vid fördelning av de intagna mellan lokalanstalter och rixsanstalter skall följande allmänna riktlinjer vara vägledande.

Den som undergår fängelse i högst ett år skall företrädesvis vara placerad i lokalanstalt, om inte annan placering är påkallad med hänsyn till föreliggande fara för att den dömda allvarligt stör ordningen genom att nyttja eller förfara olagligt med narkotika eller annars av säkerhetsskäl.

Den som undergår fängelse i högst ett år skall företrädesvis vara placerad i lokalanstalt, om inte annan placering är påkallad med hänsyn till föreliggande fara för att den dömda allvarligt stör ordningen genom att nyttja eller förfara olagligt med narkotika eller annars av säkerhetsskäl *eller med hänsyn till att möjlighet bör beredas honom till sådan undervisning, utbildning eller särskild behandling som anordnas i särskilt inrättad rixanstalt.*

Den som undergår fängelse i mer än ett år placeras företrädesvis i rixanstalt. När så behövs för en ändamålsenligt förberedelse av frigivning, får den intagne överföras till lokalanstalt.

Placering i slutna anstalt enligt 7 § tredje stycket skall ske i rixanstalt och därvid företrädesvis i sådan anstalt eller avdelning av anstalt som är särskilt lämpad att tillgodose kraven på hög säkerhet

Denna lag träder i kraft den

¹ Senaste lydelse 1988:622.

Efter remiss har yttranden över betänkandet avgetts av Riksdagens ombudsmän (JO), Riksåklagaren (RÅ), Rikspolisstyrelsen (RPS), Kriminalvårdsstyrelsen (KVS), Domstolsverket (DV), Hovrätten för Nedre Norrland, Göteborgs tingsrätt, Härnösands tingsrätt, Kammarrätten i Jönköping, Länsrätten i Stockholms län, Brottsförebyggande rådet (BRÅ), Fängelseutredningen (Ju 1992:06), Straffsystemkommittén (Ju 1992:07), Kustbevakningen, Socialstyrelsen, Rättsmedicinalverket, Statens järnvägar (SJ), Vägverket, Statens väg- och trafikinstitut (VTI), Sjöfartsverket, Sjösäkerhetsrådet, Juridiska fakultetsnämnden vid Lunds Universitet, Länsstyrelsen i Stockholms län, Svenska kommunförbundet, Landstingsförbundet, Svensk Trafikmedicinsk Förening, Sveriges Advokatsamfund, Sveriges domareförbund, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF), Tjänstemännens centralorganisation (TCO), Centralorganisationen SACO/SR, Landsorganisationen i Sverige (LO), Svenska Arbetsgivareföreningen (SAF), Svenska maskinbefälsförbundet, Föreningen Sveriges åklagare, Föreningen Sveriges polischefer, Motormännens riksförbund (MRF), Motorförarnas Helykterhetsförbund (MHF), Järnvägsanställdas Helykterhetsförbund, IOGT-NTO-rörelsen, Föreningen för Minnesotamodellen i Sverige, Föreningen Kampen mot Rattfylleriet Angår Mig (KRAM) och Provita AB.

RÅ har bifogat yttranden från överåklagarna vid åklagarmyndigheten i Malmö och vid regionåklagarmyndigheterna i Stockholm, Göteborg, Vänersborg och Gävle. Rikspolisstyrelsen har inhämtat yttranden från läns-polismästarna i Göteborg, Malmö, Halmstad, Eskilstuna och Sundsvall. TCO har överlämnat yttranden från Polisförbundet och Tull-Kust. SACO/SR har överlämnat yttrande från SACO:s Tjänstemannaförbund SRAT, som i sin tur överlämnat Lotsförbundets yttrande som svar. SAF har som yttrande över remissen överlämnat yttranden från Sveriges Redareförening och Biltrafikens Arbetsgivareförbund.

Därtill har yttranden inkommit från Frälsningsarméns behandlingshem, Föreningen för allmänna ombud i körkortsfrågor, Nykterhetsrörelsens Landsförbund, Riksförbundet Frivilliga Samhällsarbetare, Sjösportens samarbetsdelegation, Skyddsvärnet i Göteborg, Norrköpings kommun, Föreningen Sveriges frivårdstjänstemän, Svenska Fångvårdssällskapet, Föreningen Skyddsvärnet i Stockholm, Karolinska Institutet och Svenska Skyddsförbundet.

Trafikpolisutredningens sammanfattning av betänkandet Trafikpolisen mer än dubbelt bättre (SOU 1992:81)

Prop. 1993/94:44
Bilaga 4

MÅLET för polisens trafikövervakning skall vara att skapa trygghet och säkerhet i trafiken. Genom större effektivitet i trafikövervakningen bör man – i kombination med andra trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder – sträva efter att på fem år minska antalet dödade och svårt skadade i trafiken till hälften av nuvarande tal vid nuvarande trafikvolym. Med den målsättningen skulle antalet trafikdödade år 1997 ha sjunkit till under 400 och antalet svårt trafikskadade till under 2 500 – motsvarande siffror för 1991 är omkring 750 respektive närmare 5 000. Genom en sådan insats skulle man successivt under femårsperioden rädda livet på 1 100 människor och på motsvarande sätt rädda 7 500 människor från att bli trafikinvalida.

MEDLEN för att nå fram till en sådan kraftig minskning av de svåra trafikolyckorna skall för polisens del innefatta mer än en fördubbling av effektiviteten i trafikövervakningen inom en treårsperiod. Den kraftsamlingen skall ske inom ramen för befintliga resurser och bör omedelbart påbörjas.

Effektivitetshöjningen mätt i antalet trafikkontroller genom trafikpolisen skall genomföras med minst 20 % under det innevarande budgetåret 1992/93 och därefter på den successivt högre nivån med ytterligare 40 % under vart och ett av de två följande budgetåren 1993/94 och 1994/95. Därutöver skall antalet trafiknykterhetskontroller fördubblas redan under budgetåret 1993/94, till större delen genom ökade insatser i trafikövervakningen inom ramen för ordningspolisens verksamhet.

Resultatet skall med beaktande av de framlagda åtgärdsförslagen uppnås genom en ändring i insatsernas inriktning och genom en förnyelse och utveckling av arbetsformer och teknisk utrustning. En huvudlinje skall vara att polisen skall synas mycket mer på vägarna och i tätortstrafiken. Åtgärderna skall i enlighet med utredningens förslag också innefatta en fördjupad samverkan med väghållarna och bilprovningen, liksom med NTF och andra organisationer som arbetar för ökad trafiksäkerhet. Sammantaget skall antalet trafikkontroller öka från nu 2,5 miljoner till 6,5 miljoner kontroller per år vid treårsperiodens slut, inklusive de särskilda trafiknykterhetskontrollerna.

Kraftsamlingen i polisens trafikövervakning bör kombineras med en bred informationskampanj om trafikanternas egen medverkan i kampen mot trafikdöden och bör i tiden kunna samordnas med andra trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder. Förberedelser bör vidtas för en massiv polisinsats i trafikövervakningen under trafiktopparna sommaren 1993.

- o Försök halvera antalet dödade och svårt skadade i trafiken.
- o Gör det för polisens del genom att mer än väl fördubbla effekten i trafikövervakningen.

Trafikpolisutredningen föreslår att dessa mål och medel skrivs in i regeringens riktlinjer för polisens trafikövervakning under budgetperioden 1993/94 – 1994/95. Genomförandet av en rad åtgärder föreslås ske med början redan under hösten 1992.

Trafikpolisutredningens förslag om reformeringen av trafikövervakningen har formen av ett åtgärds paket med 166 konkreta punkter. De tar alla sikte på en förnyelse och utveckling av polisens trafikövervakning och förutsättningarna för denna. Här följer den långa raden av åtgärdsförslag från 1 till 166 med sidhänvisningar till de kapitelrubriker där varje åtgärds punkt närmare motiveras.

10 Trafikövervakningen – med uppdrag att rädda liv (s. 77-80)

- * Med en öppen och aktiv trafikövervakning skall vi minska döden på vägarna (1).
- * Genom en rad åtgärder skall vi mer än fördubbla effekten i polisens trafikövervakning inom ramen för befintliga resurser (2).
- * Trafikövervakningen lyfts fram som en högprioriterad uppgift vid dispositionen av polisens samlade resurser (3).
- * Vi måste då mera konkret inrikta polisens trafikövervakning på de situationer där risken för trafikolyckor är störst (4).
- * Vi måste då mera genomgående förnya och utveckla både arbetsmetoderna och den tekniska utrustningen för trafikpolisen (5).
- * Vi måste då mera fördjupa samarbetet med väghållare och informationsansvariga (6).
- * Vi måste då mera uppmärksamma och ta tillvara trafikanternas egna inboende möjligheter – att se människan i trafiken inte enbart som ett problem utan också som en möjlighet (7).
- * Det betyder sammantaget att vi lägger ribban högt när det gäller att öka effekten i polisens trafikövervakning – mer än dubbelt så högt som i dag (8).

11 Mål och medel (s. 81-85)

- * *Målet* för polisens trafikövervakning skall vara att skapa trygghet och säkerhet i trafiken och att då minska antalet dödade och svårt skadade i trafiken till hälften av nuvarande tal (9).
- * *Medlen* i polisens kamp mot trafikdöden skall innefatta en rad konkreta åtgärder för att kraftigt öka effektiviteten i trafikövervakningen (10).

12 Kritisk granskning leder till förnyelse med krav på ökad effektivitet (s. 87-93)

Prop. 1993/94:44
Bilaga 4

- * En kritisk tiopunktlista omsätts till en tiopunktlista med en rad föresatser för förnyelse och utveckling av polisens trafikövervakning (11).

13 Trafikövervakning där olycksriskerna är störst (s. 95-118)

13.1 Ändrad inriktning av trafikövervakningen

- * Polisens trafikövervakning skall konsekvent inriktas på de trafikmiljöer och trafiksituationer där risken för svåra trafikolyckor är störst och på tidpunkter då trafikintensiteten är störst (12).

13.2 Alla disponibla resurser in i aktiv trafikövervakning

- * Alla disponibla resurstimmar hos trafikpolisen skall användas för aktiv trafikövervakning (13).
- * Inom ramen för befintliga resurser skall antalet aktiva resurstimmar för polisens trafikövervakning genom trafikpolisen och ordningspolisen öka från 1,4 till 2,1 miljoner timmar. dvs. med ca 50 % (14).
- * Effekten i polisens trafikövervakning skall mer än fördubblas inom en treårsperiod (15).
- * Effektökningen skall dokumenteras genom en ökning av antalet kontroller i trafikpolisens trafikövervakning från nuvarande 1,5 miljoner kontroller till 3,5 miljoner kontroller per år (16).
- * Tillsammans med 0,5 miljoner kontakter för fordonskontroll på väg och 1,8 miljoner särskilt riktade kontroller med alkoholutandningsprov skall det inklusive ordningspolisens ökade insatser bli 6,5 miljoner kontroller per år i trafikövervakningen – i genomsnitt kommer varje fordonsförare då att komma i direkt kontakt med polisens trafikövervakning en till två gånger om året mot nu en gång vartannat år (17).

13.3 Tätortstrafiken

- * Ökning av trafikövervakningen i tätort (18).
- * Koncentration till olycksdrabbade avsnitt i tätortstrafiken (19).
- * Inriktning av övervakningen i tätortstrafiken på bl.a. hög hastighet, stopplikt, körning mot rött ljus och rattfylleri samt bilbältesanvändningen (20).
- * Ökade insatser inom ordningspolisen för trafikövervakningen – från nu 340 000 timmar till 700 000 timmar per år (21).

- * Ändamålsenlig utrustning för trafikövervakning även till ordningspolisen (22).
- * Särskilda utbildningsinsatser i trafikövervakning för ordningspolisen (23).
- * En bestämd inriktning av trafikpolisens insatser i tätort (24).

13.4 Framkomligheten

- * Polisens trafikövervakning skall mer än nu innefatta en aktiv medverkan för att underlätta framkomligheten i trafiken (25).
- * Trafikpolisen skall i samverkan med ordningspolisen avdela tillräckliga resurser för trafikdirigering och andra åtgärder för framkomligheten i trafiken (26).
- * Framkomligheten i trafiken görs till ett prioriterat område vid en fördjupad samverkan mellan polisen och väghållarna, dvs. Vägverket och kommunerna (27).

13.5 Trafiknykterheten

- * Antalet trafiknykterhetskontroller genom alkoholutandningsprov fördubblas till 1,8 miljoner kontroller per år fr.o.m. 1993/94 (28).
- * Bestämmelserna i lagen om alkoholutandningsprov ändras så att varje polis utan särskild order får rätt att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov (29).
- * Rikspolisstyrelsens föreskrifter om alkoholutandningsprov skärps (30).
- * Varje ordnings- och trafikpolispatrull genomför varje tjänstgöringspass ett visst antal alkoholutandningsprov (31).
- * Varje polisman tilldelas ett sållningsinstrument för alkoholutandningsprov (32).
- * Större samordnade kontroller av trafiknykterheten anordnas regelbundet (33).
- * Särskilda fordon med bevisinstrument för trafiknykterhetskontroller anskaffas för trafikpolisen i varje län (34).
- * Möjligheterna att omhänderta körkort utnyttjas maximalt vid rattfylleri (35).
- * Möjligheterna till beslag av fordon utnyttjas likaså maximalt vid rattfylleri (36).

13.6 Trafiken på vägarna utanför tätort

- * Trafikpolisen skall svara för en systematiskt genomförd trafikövervakning på vägarna utanför tätort (37).
- * Koncentration av trafikövervakningen i tid och rum till olycksdrabbade vägsträckor i samverkan med Vägverket – med särskilda insatser bl.a. mot de ökande viltolyckorna (38).
- * Inriktning av övervakningen på farliga trafikantbeteenden (39).

13.7 Hastighetsövervakningen

- * Statsmakterna måste ta ställning till vilket hastighetsgränssystem som vi fortsättningsvis skall ha i Sverige (40).
- * Grunderna för att fastställa hastighetsbegränsningar bör ses över (41).
- * Målet för polisens hastighetsövervakning skall vara att trafikanterna följer gällande hastighetsgränser – det talar för en serie hastighetsgränser på 40/60/80/100/120 km/tim (42).
- * Strikt tillämpning av hastighetsgränserna utan toleranser på trafikfarliga vägar och i trafikfarliga situationer – i övrigt en mjuk tillämpning av hastighetsövervakningen med mer av information till trafikanterna (43).
- * Överväg att sätta böter vid hastighetsöverträdelser i relation till graden av hastighetsöverskridande (44).
- * Radarkontroller för hastighetsövervakningen på trafikfarliga vägar – videoutrustade trafikpoliser för övervakning av trafikantbeteendet (45).
- * Polisen skall synas mer även vid hastighetsövervakningen (46).
- * Utveckling av ny teknik, bl.a. laserhastighetsmätare och metoder för mätning av avstånd mellan fordon (47).

13.8 Trafikantbeteendet

- * Omkörningar trots mötande trafik beivras i ökad utsträckning (48).
- * Övervakningsmetoder utvecklas för kontroll av avstånd mellan fordon (49).
- * Övervakningsmetoder utvecklas och andra åtgärder vidtas för att minska riskerna vid s.k. vänstersväng på landsväg (50).
- * Uppträdandet vid stopp- och väjningsplikt övervakas och ingripanden sker när så är påkallat (51).
- * Förstärkt övervakning av rödljuskörningar (52).

- * Förstärkt övervakning av fordonsförarens uppträdande vid övergångsstäl-
len (53).
- * Förstärkt kontroll beträffande bilbältesanvändningen (54).

13.9 Eskorterna ingen uppgift för trafikpolisen

- * Alla eskorter av penning- eller värdetransporter utförs av vaktbolag (55).
- * Poliseskort av breda, långa eller tunga transporter utförs bara i undan-
tagsfall – transportören ges ett uttryckligt ansvar för säkerheten och nya
tydligare varningshjälpmedel tas fram (56).
- * Poliseskorter till TV-program och "känslisjippon" samt vid tävlingar på
väg upphör i princip (57).
- * Trafikpolisens medverkan vid statsbesök och liknande händelser begrän-
sas till uppgifter av trafiksäkerhetsart (58).

13.10 Övervakning av skotertrafiken

- * Skoterutredningens förslag bör snarast genomföras (59).

14 Större synlighet och bättre utrustning (s. 119–134)

14.1 Att synas mer betyder så mycket

- * En sådan ändring i arbetssättet skall eftersträvas att polisen i sin trafik-
övervakning syns mycket mer på vägarna och i tätortstrafiken (60).

14.2 Kritisk granskning av utrustningsfrågorna

- * Den kritiska granskningen av utrustningsfrågorna bör leda till en rad för-
bättringar (61).

14.3 Utveckling av den tekniska utrustningen

- * Bättre kontakt med de praktiskt verksamma poliserna vid utvecklingen
av teknisk utrustning (62).
- * Utrustningen skall vara *enkel* att använda – alltför avancerad teknik
medför fördyringar och större risker för tekniska fel (63).
- * Förbättrat samarbete i utrustningsfrågorna och polisen pådrivande för ny
kontroll- och säkerhetsutrustning i alla fordon i trafiken (64).

14.4 Nya former för utrustningsanskaffning

- * Varje polismyndighet avgör själv vilken utrustning som skall anskaffas
(65).

- * Rikspolisstyrelsen upprättar avropsavtal för trafikövervakningsutrustning (66).
- * Rikspolisstyrelsens föreskriftsrätt används enbart för att säkerställa rätts-säkerheten och utrustningens tekniska kvalitet (67).
- * Nuvarande föreskrifter för användandet av trafikpolisens utrustning ses över (68).
- * Andelen polismålade bilar ökas (69).
- * Bilar anskaffas och utrustas i första hand med tanke på enmanspatrulle-ring (70).
- * Upphandlingen av trafikpolisens fordon anpassas till behoven och till de ekonomiska förutsättningarna (71).

14.5 Samverkan med bl.a. väg- och trafikinstitutet och kriminaltek-niska laboratoriet om utrustningsfrågorna

- * Rikspolisstyrelsen tar fram kravspecifikationer för trafikövervakningsutrustningen (72).
- * Det praktiska utvecklingsarbetet beträffande utrustningen för trafikövervakningen läggs ut på bl.a. Statens väg- och trafikinstitut (VTI) (73).
- * Statens kriminaltekniska laboratorium (SKL) anlitas för kontrollen av rättssäkerhetsaspekterna på utrustningen för trafikövervakningen (74).

14.6 Öppen eller dold övervakning

- * Huvudprincipen skall vara synlig övervakning (75).
- * Dold övervakning skall användas endast om man inte kan få godtagbara resultat med synlig övervakning (76).
- * Även efter ingripanden genom dold övervakning skall polisen om möj-ligt uppträda synligt (77).
- * Större synliga övervakningsaktiviteter bör förhandsaviseras genom massmedia (78).

14.7 Patrulleringsformerna

- * Enmanspatrullering eller parpatrullering med polismålade fordon skall vara det normala under dagsljus (79).
- * Dubbelpatrullering (två polismän i samma fordon) skall normalt ske en-dast under mörker eller om det finns särskilda skäl (80).
- * Tre eller fler trafikpoliser i samma bil skall i regel aldrig förekomma (81).

- * Även vid dold övervakning skall enmans- och parpatrullering prioriteras (82).
- * Polisen skall stoppa betydligt fler fordonsförare för kontroll än i dag, bl.a. för körkortskontroller (83).
- * Vid kontrollerna skall polisen arbeta förebyggande och skapa goda relationer till trafikanterna (84).
- * Videoutrustning skall användas i ökad utsträckning för att förbättra bevisningen och för att underlätta polisens samtal med fordonsförare (85).
- * Antalet genomförda kontroller i form av personliga kontakter med trafikanterna skall dokumenteras och utgöra ett viktigt mått på trafikpolisens effektivitet (86).

14.8 Informationsinriktad och förebyggande verksamhet

- * Polisens medverkan i trafikfostran bör börja redan i förskolan (87).
- * Polisens medverkan i grundskolans och gymnasieskolans trafikundervisning bör läggas fast i läroplanen (88).
- * Polisens trafikinformation i samband med värnpliktsutbildningen utökas (89).
- * Ökad medverkan från polisen vid trafikinformation till föreningar och organisationer (90).

14.9 Administrativ personal i trafikövervakningen

- * Stations- och utredningstjänsten för trafikpoliser minimeras – administrativ personal skall i möjligaste mån fullfölja sådana rapporter som inte kunnat avslutas på fältet (91).
- * Administrativ personal medverkar även på fältet – t.ex. genom att biträda med dokumentationen vid hastighetsövervakning eller större trafiknykterhetskontroller (92).
- * Polisens trafikövervakning tillförs annan personal även genom samarbete med bilprovningen och genom övertagande av en del av TSV:s bilinspektörer (93).

14.10 Poliserna själva och deras fordon mer synliga i trafiken

- * De enskilda polismännens uniformering och deras fordon bör utformas så att även det främjar polisens synlighet i trafiken (94).

15 Förnyelse av arbetsformerna (s. 135-157)

15.1 Förnyelse och utveckling – en positiv utmaning

- * Polisens arbetsformer och arbetsorganisation behöver generellt sett förnyas och utvecklas – mer delegering och mindre kommandering (95).

15.2 En genomgripande förnyelse av arbetsformerna

- * En genomgripande förnyelse av arbetsformerna i polisens trafikövervakning genomförs (96).
- * Den nya arbetsorganisationen bygger mer än nu på förtroendet för den enskilda polismannen och hans förmåga att tillsammans med kollegerna i arbetslaget handla självständigt inom ramen för de fastlagda riktlinjerna (97).

15.3 Delegering av det operativa ansvaret – ny rollfördelning

- * Statsmakernas mål för trafikövervakningen bör vara tydligare och mera politiskt förankrade (98).
- * Rikspolisstyrelsens roll vid förmedlandet av statsmakernas intentioner utvecklas (99).
- * Rikspolisstyrelsens uppgifter i övrigt koncentreras till tillsynsuppgifter, metodutveckling samt verksamhetsuppföljning på nationell basis (100).
- * Länsstyrelserna och länspolismästarna preciserar målstyrning och uppföljning av all trafikövervakning inom länet (101).
- * Ökat verksamhetsansvar för chefer och personal vid trafikpolisen (102).
- * Ansvar för helheten i trafikövervakningen hos varje trafikpolis (103).

15.4 Trafikpolis i varje län – med samverkan över länsgränserna

- * Sammanhållen operativ ledning av trafikpolisen i varje län, direkt underställd länspolismästaren (104).
- * Enhetlig benämning införs – TRAFIKPOLISEN, med tillägg av länets namn (105).
- * Den nya trafikpolisorganisationen skall som regel utgå från det nuvarande antalet trafikpoliser i varje län – totalt närmare 1300 trafikpolis-tjänster; tillsammans med en ökad organiserad medverkan av ordningspolisen disponeras ca 11 % av de totala polisresurserna i riket för trafikövervakningen (106).
- * Samordning av trafikövervakning över länsgränserna genomförs med en geografisk indelning som följer Vägverkets väghållningsregioner (107).

15.5 Ökad organiserad samverkan mellan trafikpolisen och ordningspolisen

- * Rollfördelningen mellan trafikpolisen och ordningspolisen görs tydligare (108).
- * Polisstyrelsernas ansvar för trafikövervakningen genom ordningspolisen förstärks (109).
- * Gemensamma insatser vid vissa aktiviteter (110).
- * Gemensam planering och uppföljning (111).
- * Samordnad vidareutbildning och information (112).

15.6 Automatisk hastighetsövervakning

- * I avvaktan på regeringens ställningstagande till automatisk hastighetsövervakning bör den befintliga fasta utrustningen i stället användas för trafikinformation (113).

15.7 Rapportering – samspelet med åklagare och domstolar

- * En ytterligare utveckling av systemet med ordningsbot i enlighet med Åklagarutredningens förslag förenklar trafikärendena och ger trafikpolisen mer tid för aktiv trafikövervakning (114).
- * Nuvarande regler om s.k. trafikliggare ersätts med mera praktiskt inriktade bestämmelser om upplysning beträffande innebörden av lokala trafikföreskrifter (115).

15.8 Översyn av hela trafiklagstiftningen

- * Regeringen bör snarast tillsätta en utredning med uppdrag att göra en total översyn av hela trafiklagstiftningen (116).

15.9 Författningsjustering med anledning av JO-utlåtande

- * Bestämmelserna i 5 kap. 5 § polisförordningen ändras så att polisen får utvidgade möjligheter till rapporttefergift vid förebyggande trafikövervakningsaktioner (117).
- * En ny bestämmelse införs i vägtrafikkungörelsen med innebörd att polisen får stoppa fordon för att lämna trafiksäkerhetsinformation (118).

16 Fordonskontrollen på väg förstärks (s. 159-166)

16.1 Mer av fordonskontrollen på väg

- * Fordonskontrollen på väg utökas – särskilt beträffande tunga fordon (119).

- * Som en viktig princip slås fast att polismans särskilda befogenheter – bl.a. att stoppa fordon – skall förbehållas den som är polis (120).
- * Genom samarbete mellan polisen och AB Svensk Bilprovning (ASB) används en del av bilprovningens resurser för fordonskontroll på väg (121).

16.2 Ta vara på bilprovningens resurser

- * Utnyttja resurser som genom minskning i den obligatoriska kontrollbesiktningen frigörs hos bilprovningen för fordonskontroll på väg (122).
- * Genom 20 kronor per år på registerhållningsavgiften kan bilprovningens personal medverka vid minst 300 000 fordonskontroller på väg (123).
- * Den utvidgade fordonskontrollen på väg planeras genom trepartssamverkan mellan bilprovningen, trafikpolisen och Vägverket (124).

16.3 Förslag till organisationsmodell och avtal för samverkan med bilprovningen

- * Ett långsiktigt trepartsavtal om kontroll av fordon på väg träffas mellan Rikspolisstyrelsen, Vägverket och AB Svensk Bilprovning (125).
- * I länsstyrelsernas årliga fördelningsbeslut avseende trafikpolisen anges vilka särskilda resurser som disponeras för fordonskontroll på väg (126).
- * Trafikpolisen i länet svarar inom givna ramar för den löpande beställningen av tjänster från bilprovningens stationschefer (127).

16.4 De nuvarande bilinspektörernas uppgifter och framtida ställning

- * De av TSV:s bilinspektörer som i huvudsak ägnar sig åt fordonskontroll på väg förs över till polisen efter avvecklingen av TSV (128).

17 Aktivt samarbete med Vägverket och kommunerna som väghållare (s. 167-182)

17.1 Väghållningsansvaret – trafiksäkerhetsansvaret

- * Samarbetet aktiveras mellan trafikpolisen och de trafiksäkerhetsansvariga väghållarna – Vägverket för det statliga vägnätet och kommunerna för tätortsvägarna (129).

17.2 Förslag till fördjupad samverkan med Vägverket

- * Höga krav skall ställas på en effektiv samverkan mellan polisens trafikövervakning och Vägverket (130).

- * Rikspolisstyrelsen och Vägverket träffar överenskommelse om fortlöpande samverkan för trafiksäkerheten och om vägverksresurser för särskilt riktade trafikövervakningsinsatser (131).
- * Regionalt byggs upp praktiskt fungerande samverkansformer mellan länspolismästare och vägdirektör, innefattande både planeringssamverkan och ett fortlöpande växelspel i den löpande verksamheten ända ut på det lokala planet (132).
- * Samverkan i den länsövergripande trafikövervakningen anknyts geografiskt till Vägverkets väghållningsregioner (133).
- * Regionala undersökningsgrupper för större trafikolyckor organiseras under öppen medverkan av Vägverket, sjukvården och polisen och med geografisk anknytning till väghållningsregionerna (134).

17.3 Samverkan kring Vägverkets databank och statistikfrågan

- * Vägverket och polisen utnyttjar i ökad omfattning Vägverkets databank för analys och planering med syfte att åstadkomma en mer målinriktad trafikövervakning (135).
- * Ny datateknik utvecklas för samverkan mellan Vägverket och polisen (136).
- * Vägverket, kommunerna och Statistiska centralbyrån bör i samråd med polisen gemensamt se över trafikolycksfallsstatistiken för att göra den mer enhetlig och åtgärdsinriktad och då även heltäckande (137).
- * Statistiska centralbyråns programråd för trafiksäkerhetsstatistik utökas med en representant för Vägverket (138).

17.4 Samverkansformerna med kommunerna

- * Länsstyrelsen verkar för att det bedrivs ett aktivt trafiksäkerhetsarbete i samtliga kommuner i länet (139).
- * Kommunernas lokala trafikföreskrifter utformas så att de kan övervakas och så att de kan accepteras av trafikanterna (140).
- * Besluten om lokala trafikföreskrifter föregås av ett fördjupat samråd mellan kommunerna och polisen (141).
- * Övervakningen av de lokala trafikföreskrifterna anförtros ordningspolisen (142).

17.5 Frågan om kommunal väghållningsavgift

- * Kommunerna måste ha råd att leva upp till sitt väghållningsansvar och sitt trafiksäkerhetsansvar på tätortsvägarna (143).

- * Regeringen bör därför snarast överväga kommunförbundets förslag om rätt att ta ut en kommunal vägnållningsavgift (144).

17.6 Förnyelse i den lokala trafikövervakningen

- * Den lokala trafikövervakningen görs till en prioriterad uppgift för ordningspolisen (145).
- * Polisen inriktar övervakningen av tätortstrafiken på de platser och de trafiksituationer som är förknippade med de största olycksriskerna (146).

17.7 De kommunala parkeringsvakterna

- * En försöksverksamhet med samverkan i trafikövervakningen mellan de kommunala parkeringsvakterna och polisen genomförs i Stockholms stad (147).
- * Polisens befattning med felparkeringsavgifter upphör i enlighet med förslag från Åklagarutredningen (148).

17.8 Samverkan med Räddningsverket beträffande transporter av farligt gods

- * Polisens tillsyn av transporter av farligt gods skall vara en del i den trafikövervakande verksamheten (149).
- * Kontrollen av farligt gods ställer krav på en väl fungerande samverkan över länsgränserna (150).
- * Kontrollerna av farligt gods ökas (151).
- * En löpande kompetensutveckling säkras för de polismän som arbetar med farligt gods (152).

18 Öppna verksamhetsformer – trafikanternas attityder (s. 183-189)

- * Trafikanterna har en positiv attityd till polisens trafikövervakning – mot den bakgrunden är det viktigt att man i polisens trafikövervakning alltid har ett öppet sinne för öppna verksamhetsformer (153).
- * Vid utformningen av polisens arbetsformer för trafikövervakningen bör man se trafikanterna mera som en resurs och möjlighet än som enbart ett problem (154).
- * Trafikpolisen i varje län bör ta initiativ för att ytterligare utveckla kontaktformerna med lokalradion liksom med massmedia i övrigt (155).
- * Nya friska tag i polisens medverkan i skolornas trafikundervisning – alla i den unga generationen får lära att trafikpolisen är deras vän på vägen och vid övergångsstället... (156).

- * Trafikpolisens samverkansformer i förhållande till NTF och andra informationsinriktade organisationer bör vidareutvecklas så att varje vecka blir något av en kampanjvecka (157).
- * Kraftsamlingen för polisens trafikövervakning bör kombineras med en bred informationskampanj om trafikanternas egen medverkan i kampen mot trafikdöden (158).

19 Samlade resurser målstyrs av regeringen (s. 191-202)

- * Utredningens förslag har utformats på ett sådant sätt att de ger regeringen möjlighet att i 1993 års budgetproposition lägga fast målangivelser och riktlinjer för polisens trafikövervakning för den då aktuella budgetperioden 1993/94 – 1994/95 (159).
- * Startsignal redan under hösten 1992 för att påbörja genomförandet av åtgärdsförslagen i kapitlen 13 – 18 (160).
- * Utredningens förslag till utformningen av regeringens riktlinjer för polisens trafikövervakning innebär att trafikövervakningen blir en högprioriterad uppgift vid dispositionen av polisens samlade resurser (161).
- * Effekttuppföljningen skärps för att få en tydlig bild av hur polisen lever upp till de angivna kraven på trafikövervakningens effektivisering (162).
- * En tillfredsställande kostnadsredovisning för trafikpolisens verksamhet genomförs (163).
- * Länsstyrelserna skall vid den årliga dispositionen av länsramarna för polisväsendet besluta om vilka medel som skall avsättas för trafikpolisen i länet – den nuvarande kostnadsramen för trafikpolisorganisationen beräknas till i runt tal 700 miljoner kronor (164).
- * Länsstyrelserna skall med utgångspunkt i regeringens övergripande målsättningar varje år ange riktlinjer med konkreta resultatmål för trafikpolisens verksamhet i länet och likaså för ordningspolisens medverkan i trafikövervakningen (165).
- * För att kunna genomföra den föreslagna förnyelsen och utvecklingen av polisens trafikövervakning är det särskilt viktigt att länsstyrelserna vid resursfördelningen avsätter tillräckliga medel till trafikpolisen för personalutbildning och utrustningsanskaffning (166).

Efter remiss har yttranden över betänkandet avgetts av Riksåklagaren (RÅ), Rikspolisstyrelsen (RPS), Statens kriminaltekniska laboratorium, Statens räddningsverk, Vägverket, Trafiksäkerhetsverket, Transportforskningsberedningen, Statens väg- och trafikinstitut, Riksrevisionsverket, Statskontoret, Statistiska centralbyrån, Statens skolverk, Statens provningsanstalt, Universitetet i Lund, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Uppsala län, Länsstyrelsen i Södermanlands län, Länsstyrelsen i Östergötlands län, Länsstyrelsen i Jönköpings län, Länsstyrelsen i Kronobergs län, Länsstyrelsen i Kalmar län, Länsstyrelsen i Gotlands län, Länsstyrelsen i Blekinge län, Länsstyrelsen i Kristianstads län, Länsstyrelsen i Malmöhus län, Länsstyrelsen i Hallands län, Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, Länsstyrelsen i Älvsborgs län, Länsstyrelsen i Skaraborgs län, Länsstyrelsen i Värmlands län, Länsstyrelsen i Örebro län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Länsstyrelsen i Kopparbergs län, Länsstyrelsen i Gävleborgs län, Länsstyrelsen i Västernorrlands län, Länsstyrelsen i Jämtlands län, Länsstyrelsen i Västerbottens län, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Kommittén med uppdrag att göra en översyn av bestämmelserna om grovt rattfylleri och sjöfylleri (Ju 1992:03), Stockholms stad, Svenska kommunförbundet, Föreningen Sveriges polischefer, Trafikavdelningschefernas samorganisation, Aktiebolaget Svensk bilprovning, Försvarets Motorklubb, Kungl. automobilklubben, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Motormännens riksförbund, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, Svenska åkeriförbundet, Landsorganisationen i Sverige, Tjänstemännens Centralorganisation, Sveriges Akademikers Centralorganisation (SACO) och Svenska polisförbundet.

Därtill har yttranden inkommit från OK Marknadsservice AB, Polismyndigheten i Västervik, Föreningen Sveriges Trafikpoliser, Polismyndigheten i Ljungby, Statistiska föreningen och Svenska Vägföreningen.

1 Förslag till

Lag om ändring i brottsbalken

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 7 och 8 §§ brottsbalken skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

3 kap. 7 §

Den som av oaktsamhet orsakar annans död, *dömes* för vållande till annans död till fängelse i högst två år eller, om brottet är ringa, till böter.

Är brottet grovt, *dömes* till fängelse, lägst sex månader och högst fyra år.

Åsamkar någon av oaktsamhet annan person sådan kroppsskada eller sjukdom som ej är ringa, *dömes* för vållande till kroppsskada eller sjukdom till böter eller fängelse i högst sex månader.

Är brottet grovt, *dömes* till fängelse i högst två år.

Föreslagen lydelse

Den som av oaktsamhet orsakar annans död, *döms* för vållande till annans död till fängelse i högst två år eller, om brottet är ringa, till böter.

Är brottet grovt, *döms* till fängelse, lägst sex månader och högst sex år. *Har gärningen begåtts i samband med motortrafik skall vid bedömande av om brottet är grovt särskilt beaktas om gärningsmannen varit påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel och detta har bidragit till gärningen.*

8 §

Åsamkar någon av oaktsamhet annan person sådan kroppsskada eller sjukdom som ej är ringa, *döms* för vållande till kroppsskada eller sjukdom till böter eller fängelse i högst sex månader.

Är brottet grovt, *döms* till fängelse i högst fyra år. *Har gärningen begåtts i samband med motortrafik skall vid bedömande av om brottet är grovt särskilt beaktas om gärningsmannen varit påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel och detta har bidragit till gärningen.*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1994.

2 Förslag till

Prop. 1993/94:44
Bilaga 6

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

Härigenom föreskrivs att 7 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 §¹

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.*

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1994.

¹ Senaste lydelse 1987:281.

Förteckning över de instanser som inbjudits till hearing över promemorian Ansvar för grovt vållande till annans död, m.m. samt Förverkande av fordon. Ytterligare åtgärder mot de grova trafiknykterhetsbrotten

Följande instanser hade inbjudits till hearing den 17 augusti 1993: Riksdagens ombudsmän, Riksåklagaren (RÅ), Regionåklagarmyndigheten i Stockholm, Åklagarmyndigheten i Stockholm, Rikspolisstyrelsen (RPS), Kriminalvårdsstyrelsen (KVS) Domstolsverket (DV), Hovrätten för Nedre Norrland, Stockholms tingsrätt, Göteborgs tingsrätt, Kammarrätten i Jönköping, Länsrätten i Stockholms län, Brottsförebyggande rådet (BRÅ), Juridiska fakultetsnämnden vid Lunds Universitet, Sveriges Advokatsamfund, Sveriges domareförbund och Svenska polisförbundet.

Vid hearingen närvarade representanter från – förutom Justitiedepartementet och Kommunikationsdepartementet – Riksåklagaren, Regionåklagarmyndigheten i Stockholm, Åklagarmyndigheten i Stockholm, Rikspolisstyrelsen, Hovrätten för Nedre Norrland, Stockholms tingsrätt, Brottsförebyggande rådet, Sveriges Advokatsamfund, Sveriges domareförbund och Svenska polisförbundet.

Skriftliga yttranden över promemorian har avgivits av Domstolsverket och Göteborgs tingsrätt. Därutöver har muntliga yttranden, vilka antecknats i ärendet, avgivits av lagmannen Åke Lundborg vid Länsrätten i Stockholms län och professorn Hans Klette vid Lunds universitet.

2.1 Förslag till lag om ändring i brottsbalken

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 7 och 8 §§ brottsbalken skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

3 kap.

7 §

Den som av oaktsamhet orsakar annans död, *dömes* för vållande till annans död till fängelse i högst två år eller, om brottet är ringa, till böter.

Är brottet grovt, *dömes* till fängelse, lägst sex månader och högst fyra år.

Den som av oaktsamhet orsakar annans död, *döms* för vållande till annans död till fängelse i högst två år eller, om brottet är ringa, till böter.

Är brottet grovt, *döms* till fängelse, lägst sex månader och högst sex år. *Har gärningen begåtts vid förande av motorfordon skall vid bedömning av om brottet är grovt särskilt beaktas om gärningsmannen varit påverkad av alkohol eller något annat medel.*

8 §

Åsamkar någon av oaktsamhet annan person sådan kroppsskada eller sjukdom som ej är ringa, *dömes* för vållande till kroppsskada eller sjukdom till böter eller fängelse i högst sex månader.

Är brottet grovt, *dömes* till fängelse i högst två år.

Åsamkar någon av oaktsamhet annan person sådan kroppsskada eller sjukdom som ej är ringa, *döms* för vållande till kroppsskada eller sjukdom till böter eller fängelse i högst sex månader.

Är brottet grovt, *döms* till fängelse i högst fyra år. *Har gärningen begåtts vid förande av motorfordon skall vid bedömning av om brottet är grovt särskilt beaktas om gärningsmannen varit påverkad av alkohol eller något annat medel.*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1994.

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

Prop. 1993/94:44
Bilaga 8

Härigenom föreskrivs att 4 a och 7 §§ lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 a §¹

Är ett brott som avses i 4 § första eller andra stycket 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

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,5 promille i hans blod eller 0,75 milligram per liter i hans utandningsluft,

2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller

3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Är ett brott som avses i 4 § första eller andra stycket att anse som grovt, skall föraren dömas för grovt rattfylleri till fängelse i högst *två* år. Vid bedömande av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i hans blod eller 0,50 milligram per liter i hans utandningsluft,

7 §²

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.

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1994.

¹ Senaste lydelse 1990:149.

² Senaste lydelse 1987:281.

2.3 Förslag till lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1)

Prop. 1993/94:44
Bilaga 8

Härigenom föreskrivs att 325 a § sjölagen (1891:35 s. 1) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

325 a §³

Är ett brott som avses i 325 § att anse som grovt, skall dömas för grovt sjöfylleri till fängelse i högst *ett* år. Vid bedömandet av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

Är ett brott som avses i 325 § att anse som grovt, skall dömas för grovt sjöfylleri till fängelse i högst *två* år. Vid bedömandet av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. gärningsmannen varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel,

2. den uppgift som gärningsmannen haft att fullgöra varit särskilt krävande med hänsyn till fartygets egenskaper eller andra omständigheter eller

3. framförandet av fartyget inneburit en påtaglig fara för säkerheten till sjöss.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1994.

³ Senaste lydelse 1991:668.

2.4 Förslag till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov

Prop. 1993/94:44
Bilaga 8

Häri genom föreskrivs att 2 § lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §⁴

Alkoholutandningsprov får rutinmässigt tas på

1. förare av motordrivet fordon som stoppas vid beordrad trafikkontroll,

2. den som kan antagas under förande av motordrivet fordon ha, med eller utan skuld, haft del i uppkomsten av trafikolycka,

3. den som kan misstänkas för att under förande av motordrivet fordon ha begått brott enligt 1-3 §§ lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller sådan enligt vägtrafikungörelsen (1972:603) straffbelagd förseelse som avser

a. färdhastighet,

b. skyldighet att stanna fordon,

c. skyldighet att ha föreskriven lykta eller strålkastare tänd.

Bestämmelserna i första stycket om förare av motordrivet fordon gäller i tillämpliga delar även förare av maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg. De gäller ej förare av maskindrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

Alkoholutandningsprov får, med de särskilda villkor som anges i 3 § andra stycket, även i andra fall tas på förare av motordrivet fordon. Detsamma gäller förare av maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg. Bestämmelsen gäller inte förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1994.

⁴ Senaste lydelse 1989:393.

Härigenom föreskrivs att 30 § järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

30 §

Den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i hans blod eller 0,10 milligram per liter i hans utandningsluft döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms också den som för ett sådant fordon och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kan föra fordonet. Detsamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel.

Är ett brott som avses i första eller andra stycket att anse som grovt, skall föraren dömas till fängelse i högst *ett* år. Vid bedömning av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,5 promille i hans blod eller 0,75 milligram per liter i hans utandningsluft,

2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller

3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Den som utan att föra fordon som avses i första stycket vid järnväg eller tunnelbana fullgör tjänst, i vilken ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten och då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han inte kan utföra dessa uppgifter på betryggande sätt döms till böter eller fängelse i högst *ett* år.

I fråga om den som för spårvagn finns bestämmelser i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Är ett brott som avses i första eller andra stycket att anse som grovt, skall föraren dömas till fängelse i högst *två* år. Vid bedömning av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i hans blod eller 0,50 milligram per liter i hans utandningsluft,

Den som utan att föra fordon som avses i första stycket vid järnväg eller tunnelbana fullgör tjänst, i vilken ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten och då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han inte kan utföra dessa uppgifter på betryggande sätt döms till böter eller fängelse i högst *två* år.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1994.

Lagrådet

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 1993-09-27

Närvarande: hovrättspresidenten Bo Broomé, justitierådet Bo Svensson, regeringsrådet Arne Bækkevold.

Enligt protokoll vid regeringssammanträde den 17 september 1993, varvid statsrådet Hellsvik varit föredragande, har regeringen för lagrådets yttrande överlämnat förslag till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott m.fl.

Förslagen har inför lagrådet föredragits av hovrättsassessorerna Kristina Engholm och Lars Lundgren.

Förslagen föranleder följande yttrande av *lagrådet*:

Förslaget till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

I syfte att skärpa kampen mot trafiknykterheten föreslår regeringen i lagrådsremissen flera olika åtgärder. Bl.a. skall enligt förslaget *gränsvärdet för grovt rattfylleri* sänkas från 1,5 till 1,0 promille i blodet och *maximistraffet för grovt rattfylleri* höjas från ett till två års fängelse. Vidare förordas en ändring av *påföljdsbedömningen* som innebär att en återgång görs till vad som tillämpades före 1990 års ändring i trafikbrottslagen och att därmed icke frihetsberövande påföljd väljs endast om det finns särskilda skäl och villkorlig dom används med mycket stor restriktivitet.

Förslagen föranleder till en början lagrådet att ta upp två mera övergripande synpunkter.

Det är enligt lagrådets mening ett väsentligt intresse att strafflagstiftningen visar ett betydande mått av stabilitet. En "vislig tröghet" gagnar allmänhetens respekt för straffsystemet och rättsväsendets hantering av detta. Det är därför angeläget att undvika återkommande ändringar i samma brottsbeskrivningar och kast i påföljdsreglerna. Sett ur detta perspektiv är det inte bra att trafiknykterhetslagstiftningen efter en ganska ingripande reform så sent som år 1990 nu skall göras till föremål för väsentliga ändringar, särskilt som dessa i ett viktigt hänseende innebär en återgång till vad som gällde före den förra reformen.

De föreslagna ändringarna i fråga om promillegränsen och straffmaximum avspeglas i lagtext. Däremot förväntas domstolarna lägga om kursen beträffande påföljdsvalet med stöd av förarbetsuttalanden. I och med att dessa uttalanden görs med anledning av ändringar i straffbudet torde tillvägagångssättet visserligen vara förenligt med vedertagen uppfattning om vad som är rättskäl-
lor för domstolarna. Lagrådet vill likväl ifrågasätta metodens lämplighet. Kravet på förutsebarhet i straffrättskipningen, som bär upp kravet i regeringsformen på lagform för föreskrifter om brott och rättsverkan av brott, legalitetskravet, är illa tillgodosett genom denna form av "motivlagstiftning". I just detta fall innebär det rekommenderade sanktionsvalet dessutom en ganska speciell tillämpning av de allmänna grunder för val av påföljd som infördes i brottsbalken år 1988. Det kan också noteras att den motivstödda ändringen

syftar till en skärpning i påföljdsvalet i förhållande till nuläget. Enligt lagrådets mening bör det åtminstone för framtiden övervägas att i berörda straffbestämmelser ge anvisningar för påföljdsvalet, när tanken är att detta skall avvika från generella bedömningsnormer. Endast så kan allmänheten få en rättvisande bild av kriminaliseringens konsekvenser. En mera kallsinnig hållning till styrning genom lagmotiv kan f.ö. aktualiseras genom det närmande till synsättet i andra jämförbara europeiska länder som torde vara på gång i vårt land.

Med de nu redovisade synpunkterna för ögonen övergår lagrådet härefter till att granska de tre tidigare nämnda förslagen till åtgärder för att motverka alkohol i trafiken.

Från de synpunkter som lagrådet har att bevaka saknas skäl till gensaga mot förslaget att sänka gränsvärdena för grovt rattfylleri till 1,0 promille alkohol i blodet (och 0,50 milligram per liter i utandningsluften). Även om de undersökningar som åberopas inte är nya i detta lagstiftningsärende ger de uppenbarligen stöd för att olycksrisken ökar påtagligt när en förare har en alkoholtalt av 1,0 promille i blodet. Möjligen hade det varit att föredra att i den nordiska rättslikhetens intresse stanna vid en sänkning till 1,2 promille.

Däremot kan lagrådet inte se att det finns tillräckliga skäl att höja maximistrafket för grovt rattfylleri. Rent allmänt borde det vara en strävan att undvika straffskalor som är så vida att deras övre del nästan aldrig kommer till användning. Någon allmän nivåhöjning av straffen för grovt rattfylleri åsyftas inte genom remissförslaget. Det är svårt att tänka sig enstaka fall av enbart grovt rattfylleri som har så högt straffvärde att den nuvarande ettårsgränsen behöver överskridas. De särskilt straffvärda fallen torde vara antingen sådana där föraren har begått flera rattfylleribrott eller sådana där hans framfart utgör även annat brott, t.ex. grov vårdslöshet i trafik eller vållande till annans död eller till kroppsskada. I båda typfallen kan straffet för gärningarna redan nu sättas högre än ett år (jfr nedan beträffande förslaget till lag om ändring i brottsbalken). Den nuvarande skalan för grovt rattfylleri ger också tillräckligt utrymme för – den i och för sig önskvärda – nyanseringen av straffen för rattfylleribrott med olika straffvärden.

Som nämnts förut förordar regeringen återgång till den påföljdspraxis som rådde före 1990 års lagändringar och som bl.a. innebar en mycket restriktiv användning av villkorlig dom. Det torde redan ha framgått att lagrådet är skeptiskt till ett sådant "trendbrott", särskilt som det åstadkoms genom motivuttalanden. Det framgår av redogörelsen i remissen att det är fullt möjligt att vissa kategorier rattfyllerister i en framtid kan komma att dömas till en påföljd med intensivövervakning med elektroniska hjälpmedel i stället för till fängelse och att en försöksverksamhet med intensivövervakning f.n. planeras. Introduceras en ny påföljd för rattfyllerister – något som det kan finnas goda skäl för – uppkommer nya svårigheter för allmänheten att orientera sig i sanktionssystemet. Detta förstärker skälen för att avstå från att nu lägga om riktlinjerna för påföljdsvalet.

Remissförslaget utgår uppenbarligen från att fängelse en månad skall vara normalpåföljden för grovt rattfylleri redan vid en promillehalt alkohol i blodet om 1,0. Man kan under sådana omständigheter förutse en relativt stel till-

lämpning där en månads fängelse döms ut i ett ganska brett band av fall. Lagrådet anser att man åtminstone inte borde vara främmande för att med försiktighet döma till villkorlig dom (jämte böter) i vissa fall inom det nyttillkomna lägsta intervallet av påverkansgrad.

Det råder ingen tvekan om att grovt rattfylleri även med dagens betraktelsesätt är att se som ett s.k. artbrott, ett brott som alltså in dubio skall förskylla fängelse. Kritiken mot domstolspraxis efter den 1 juli 1990 synes främst ha skjutit in sig på den ökade andelen villkorliga domar. Mycket talar emellertid för att praxis på området efter ett inledningsskede har kommit att utvecklas i restriktiv riktning. De rättsfall i vilka Högsta domstolen har tillämpat de nya påföljdsprinciperna ger intryck av att domstolen är återhållsam med att fränkänna grova rattfylleribrott egenskapen av artbrott. I endast *ett* av de refererade fallen har f.ö. Högsta domstolen dömt till villkorlig dom (jämte böter); det rörde sig om en körning där några mer utpräglade risker för trafiksäkerheten inte ansågs föreligga. Att en viss omsvängning är på gång får också stöd av de statistikuppgifter som redovisas i remissen under avsnitt 4.7, under rubrikerna "Skälen för regeringens bedömning", "Nuvarande ordning", "Rättspraxis". Av dessa framgår att andelen fängelsestraff i tingsrätterna hade ökat med 10 procentenheter till 57 procent från andra halvåret 1991 till år 1992, medan andelen villkorliga domar hade minskat med fem procentenheter, till 18 procent. Eftersom numera yttrande från frivårdsmyndighet bör inhämtas regelmässigt i mål om grova trafiknykterhetsbrott och därmed fler rattfyllerister konstateras vara alkoholberoende, kommer med all sannolikhet också skyddstillsynspåföljden att vinna terräng på den villkorliga domens bekostnad, i överensstämmelse med intentionerna att genom stöd och vård hjälpa de rattfylleridömda att komma till rätta med sitt missbruk.

En frekvens av fängelsedomar för grovt rattfylleri på mer än 50 procent överstiger kraftigt andelen fängelsedomar för exempelvis förmögenhetsbrott som inte utgör återfall. Redan genom en sådan tillämpning markeras enligt lagrådets mening med tillräckligt eftertryck samhällets bestämda avståndstagande från bilkörning under alkoholpåverkan. Några ytterligare nämnvärda vinster från allmänpreventiv synpunkt torde inte kunna uppnås genom en än strängare praxis.

Lagrådets slutsats blir att statsmakterna bör avstå från att genom motivuttalanden förmå domstolarna att i fråga om påföljdsvalet för grovt rattfylleri ytterligare avlägsna sig från normala principer. Det bör kunna anförtros domstolarna att utveckla praxis vidare på grundval av de riktlinjer som har dragits upp genom Högsta domstolens domar. Härigenom undviks en låsning till en stel och schematisk rättstillämpning. Motsidan av detta är givetvis att det kan komma att brista i likformigheten i tillämpningen. Detta är emellertid inte unikt för just rattfyllerimålen utan en konsekvens av det nyanserade systemet för påföljdsval och straffmätning som har lagts fast i brottsbalken. Den eftersträvaransvärda enhetligheten får främjas genom fortsatt prejudikatbildning, genom återkommande kartläggningar av domstolarnas praxis och genom praxisdiskussioner inom och mellan domstolarna. Det kan tilläggas att även en övergång till ett stramare synsätt i enlighet med remissförslaget inne-

fattar risker för ojämnheter i tillämpningen, åtminstone under en inledande period.

I remissen föreslås också ökade möjligheter att förklara *fordon förverkade* när de använts vid brott mot trafikbrottslagen. F.n. gäller att ett sådant fordon får förklaras förverkat, om det är uppenbart att detta behövs för att förebygga fortsatt trafikbrottslighet och förverkande inte är oskäligt. Bestämmelsen infördes år 1987 efter decennier av diskussion huruvida en sådan påföljd var förenlig med svenska rättstraditioner och rättfärdighetens krav (se bl.a. prop. 1984/85:21 s. 34 f och 52). Den restriktiva utformning som bestämmelsen idag har skall ses mot bakgrund av de betänkligheter som framfördes mot tanken att förverka trafikbrottslingens bil. Bl.a. anfördes att ett förverkande kan slå så slumpartat och få så kraftiga verkningar på bilägarens ekonomi att påföljden framstår som oproportionerligt sträng.

I det remitterade förslaget föreslås att förverkande skall få ske, om det behövs för att förebygga fortsatt trafikbrottslighet och förverkande inte är uppenbart oskäligt. Ordet uppenbart har således flyttats på ett sätt som innebär en mycket kraftig ökning av förverkandemöjligheterna. Med hänsyn till de betänkligheter som på goda grunder och under lång tid framförts mot fordonsförverkande och då erfarenheterna av den ifrågavarande bestämmelsen är begränsade synes det vara klokast att gå försiktigt fram när bestämmelsens tillämpningsområde vidgas. Detta gäller så mycket mer som förslaget inte har varit föremål för sedvanlig remissbehandling. Lagrådet förordar att förverkande får ske ”om det behövs för att förebygga fortsatt trafikbrottslighet och förverkande inte är oskäligt”.

När ett fordon förklaras förverkat utgör det en sådan mildrande omständighet som bör beaktas av domstolen vid påföljdsval och straffmätning (se prop. 1986/87 s. 12 och 1987/88:120 s. 90).

Förslaget till lag om ändring i brotsbalken

I det remitterade förslaget föreslås ändringar i 3 kap. 7 och 8 §§ brotsbalken. Förslagen innebär en skärpt bedömning av brotten vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom när gärningarna begåtts i samband med trafiknykterhetsbrott. Vidare föreslås en höjning av straffmaximum för den grova varianten av dessa brott.

Ansvar för vållande till annans död eller för vållande till kroppsskada eller sjukdom kommer ifråga inte bara med anledning av trafikolyckor utan aktualiseras i många andra sammanhang. Olyckor i arbetslivet, felbehandling inom sjukvården, vådaskjutningar i samband med jakt eller militärövningar, överförande av venerisk sjukdom eller HIV-smitta kan nämnas som exempel på situationer där en tillämpning av de nämnda paragraferna aktualiseras. I sammanhanget kan också erinras om att regeringen i remissen som exempel på ett medvetet risktagande av mycket allvarligt slag anför det fallet att någon i hotfullt syfte siktat på en annan person med ett skarpladdat vapen och vapnet gått av. Med hänsyn till bestämmelsernas vida tillämpningsområde framstår det som överraskande att på det sätt som skett i det remitterade förslaget såsom enda grund för bedömningen grovt brott ange det fallet att gärningen begåtts

vid förande av motorfordon varvid gärningsmannen varit påverkad av alkohol eller något annat medel. Det är att beklaga att en så principiellt viktig lagändring inte har varit föremål för sedvanligt remissförfarande utan endast beretts genom s.k. hearing i justitiedepartementet.

Förslaget innebär som framgått en nära koppling mellan rattfylleribrottet, å ena sidan, och brotten vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom, å den andra. En omständighet av intresse är därvid att ansvar för grovt rattfylleri enligt 4 a § 3 trafikbrottslagen skall ådömas, om gärningsmannen framfört fordonet på ett sätt som inneburit påtaglig fara för trafiksäkerheten. Det är svårt att föreställa sig fall där en förare vållat en dödsolycka utan att man kan säga att förandet av fordonet inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Var föraren vid tiden för olyckan påverkad av alkohol och var alkoholen en bidragande orsak till olyckan skall han därför, såväl enligt gällande rätt som enligt det remitterade förslaget, dömas för grovt rattfylleri (jfr NJA II 1990 s. 12). Och ligger i ett sådant fall alkoholhalten i gärningsmannens blod inte avsevärt under 1,0 promille torde med det remitterade förslaget ett sådant orsakssamband mellan alkoholpåverkan och dödsfallet som regel anses föreligga att han döms också för grovt vållande till annans död. I praktiken torde utrymmet för att döma någon för enkelt rattfylleri och grovt vållande till annans död eller grovt vållande till kroppsskada eller sjukdom bli mycket begränsat.

Den dubbelverkan som alkoholen sålunda får på brottsrubriceringen när åtal väcks för trafiknykterhetsbrott och vållandebrott av nu aktuellt slag reser frågan om den föreslagna utformningen av brottet grovt vållande till annans död, inklusive höjningen av straffmaximum till sex år, leder till att lagkonkurrens skall anses föreligga mellan det brottet och brottet grovt rattfylleri. Om detta är fallet skall domstolarna döma till ansvar för bara grovt vållande till annans död eller för grovt vållande till annans död *medelst* grovt rattfylleri. I annat fall, dvs om brottskonkurrens anses föreligga, skall domstolarna döma för grovt vållande till annans död *och* grovt rattfylleri, varvid straffmaximum med tillämpning av 26 kap. 2 § andra stycket 2 brottsbalken blir åtta, eller med lagrådets förslag beträffande grovt rattfylleri, sju års fängelse.

Enligt gällande rätt dömer domstolarna för rattfylleri och vållande till annans död i brottskonkurrens. Avsikten torde inte vara att göra någon ändring härvidlag med det remitterade förslaget. Lagrådet utgår därför från att domstolarna även i fortsättningen skall döma i brottskonkurrens.

Det får anses vara i det närmaste otänkbart att ett vållande i trafiken utgör ett så grovt brott att det blir aktuellt att döma ut ett straff på sju eller åtta års fängelse. Den föreslagna straffskalan för grovt vållande till annans död synes emellertid ha utformats främst med hänsyn till straffvärdet hos vissa förfaranden med skarpladdade vapen, att döma av regeringens ovannämnda exempel. För sådana fall, där frågan, om gärningsmannen haft eventuellt uppsåt att döda, med tvekan besvarats nekande, kan det vara befogat med en straffskala där maximistraffet sammanfaller med minimistraffet för dråp.

Motsvarande synpunkter kan anläggas på den föreslagna straffskalan för brottet grovt vållande till kroppsskada eller sjukdom och på fråga om konkurrens med rattfylleribrott.

Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov

Också alkoholutandningsproven mötte när de infördes år 1976 motstånd och bestämmelserna utformades på grund härav restriktivt. I remissen anförs att det inte finns anledning att anta att den rutinmässiga provtagning som i dag förekommer upplevs som en mera allvarlig integritetskränkning. Att alkoholutandningsproven accepteras av allmänheten kan enligt lagrådet bero just på en restriktiv och omdömesgill tillämpning. I dag krävs för att alkoholutandningsprov skall få tas "rutinmässigt" att vissa i 2 § i lagen om alkoholutandningsprov specificerade situationer föreligger. För att sådana prov skall få tas vid en trafikkontroll krävs också att kontrollen, som skall vara "beordrad", har beslutats av en polisman i befälsställning, som innehar eller upprätthåller tjänst som lägst inspektör och leder yttre polisverksamhet (jfr prop. 1988/89:118 s. 21). Det remitterade förslaget innebär att enskilda polismän ges en rätt att – utan att vara bundna till särskilt angivna situationer – kontrollera förarens nykterhet på samma sätt som de har rätt att rutinmässigt kontrollera förarnas behörighet genom körkortskontroll (remissen s. 67). Lagrådet finner inte jämförelsen träffande och vill utfärda en varning för att den acceptans som har byggts upp under de 16 år som gått sedan proven infördes kan komma att äventyras genom en mindre omdömesgill provtagning.

Om emellertid förslaget genomförs bör författningen samtidigt ses över redaktionellt bl.a. därför att hänvisningen i 1 § till 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen (1985:192) numera är felaktig och rätteligen bör avse 30 § järnvägssäkerhetslagen (1990:1157).

Enligt 1 § i nuvarande lydelse får alkoholutandningsprov "företas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen (1985:192). Detsamma gäller annat brott, varå fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet". Prov som tas enligt första meningen måste uppenbarligen förutsättas få betydelse för utredning av trafiknykterhetsbrott som avses i 4 § trafikbrottslagen respektive numera 30 § järnvägssäkerhetslagen. Dessa brott har fängelse i straffskalan. Paragrafen kan därför förenklas. Samtidigt bör bestämmelserna i 3 § första stycket bilda ett andra stycke av 1 §. Paragrafen får då följande lydelse:

1 §

Alkoholutandningsprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) eller annat brott, varå fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

Alkoholutandningsprov tas av polisman. Provtagningen skall ske på ett sätt som inte utsätter den på vilken provet tas för allmän uppmärksamhet. Om

särskilda skäl inte föranleder något annat, skall provet tas i täckt fordon eller inomhus i avskilt rum.

I det remitterade förslaget föreslås 2 § få en i det närmaste helt ny lydelse. Den föreslagna lagtexten kan förenklas. Samtidigt bör bestämmelserna i 3 § andra stycket bilda ett andra stycket av 2 §. I det sammanhanget bör föreskriften att prov får tas endast i anslutning till den plats där "kontrollen" eller "polisningripandet" äger rum justeras eftersom formuleringen uppenbarligen tar sikte på den uppräknings i 2 § som nu föreslås bli borttagen. Paragrafen får då följande lydelse:

2 §

Alkoholutandningsprov får även i andra fall än som avses i 1 § första stycket tas på förare av motordrivet fordon samt på förare av maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg. Prov enligt denna paragraf får dock inte tas på förare av motordrivet fordon som är avsett att föras av gående.

Bestämmelserna i 1 § andra stycket tillämpas på provtagning enligt denna paragraf. Dessutom skall iakttas att prov får tas endast på eller i nära anslutning till den plats där föraren kontrolleras eller ett polisningripande mot föraren sker. För proven får endast användas instrument som kan brukas utan dröjsmål och som bara anger om eventuell alkoholkoncentration överstiger visst gränsvärde.

Genomförs lagrådets förslag bör nuvarande 4 § betecknas 3 §.

Övriga lagförslag

I konsekvens med vad som anförts i det föregående anser lagrådet att det inte behövs någon ändring av straffskalorna i 325 a § sjölagen (1891:35 s.1) eller i 30 § tredje och fjärde styckena järnvägssäkerhetslagen (1990:1157).

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 7 oktober 1993

Närvarande: statsministern Bildt, ordförande, och statsråden B. Westerberg, Friggebo, Johansson, Laurén, Hörnlund, Olsson. Svensson, af Ugglas, Dinkelspiel, Thurdin, Hellsvik, Wibbe, Björck, Davidson, Könberg, Odell, Lundgren, Unckel, P. Westerberg, Ask

Föredragande: statsrådet Hellsvik

Regeringen beslutar proposition 1993/94:44 Grovt rattfylleri m.m.