Justitieutskottets betänkande 1985/86:6

om trafiknykterhetsbrotten

JuU
1985/86:6

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar justitieutskottet fem motioner som tar upp vissa frågor med anknytning till lagstiftningen om trafiknykterhetsbrott. De gäller främst påföljderna samt frågor som hänger nära samman med dem, t. ex. promillegränserna, personutredning, vård och behandling av rattfylleristerna och tingsrätternas påföljdsval i rattfyllerimål. Vidare tas upp vissa frågor om återkallelse av körkort.

Utskottet uttalar förhoppningar om att pågående överläggningar och övervägande i ämnet inom kort skall leda till konstruktiva resultat samt avstyrker bifall till samtliga motioner.

Motioner

I motion 1983/84:1776 av Göran Ericsson (m) anhålls att riksdagen hemställer om utredning rörande villkorligt återkallande av körkort i enlighet med vad som i motionen anförts.

I motionen redogörs för försök med villkorligt återkallande av körkort som skall ha ägt rum i Göteborg. Motionären anför att det finns starka skäl för att verksamheten skall ha stöd i lagstiftningen för att på så vis få en vidare tillämpning.

Verksamheten skulle gå ut på att den som misstänks för trafiknykterhetsbrott får behålla sitt körkort under förutsättning att han genomgår behandling för alkoholmissbruk. Om han bryter behandlingen eller inte följer läkarens föreskrifter skall läkaren omedelbart anmäla detta förhållande till länsstyrelsen som har att genast besluta om körkortets omhändertagande.

I motion 1984/85:419 av Marianne Karlsson (c) hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som har anförts i motionen om bibehållande av fängelsestraff för rattonykterhet,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som har anförts i motionen om införande av en fast gräns för tillåten mängd narkotika i kroppen vid framförande av fordon,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som har anförts i motionen om anmälan till körkortsregistret.

I motionen anförs att det vid en forskarkonferens, anordnad av statens väg- och trafikinstitut, redovisats att i var tredje dödsolycka i trafiken är en

1 *Riksdagen 1985/86. 7 saml. Nr 6*

alkoholpåverkad förare inblandad. Detta torde enligt motionären belägga vikten av att fängelsestraffet bör behållas.

Motionären anför vidare att, enligt en rapport från forskare vid statens rättskemiska laboratorium, ca 12 % av de bilförare som år 1982 misstänktes för trafiknykterhetsbrott var påverkade av narkotika. Enligt motionären finns det nu skäl för att införa en fast gräns för tillåten mängd narkotika i kroppen vid framförande av fordon.

Slutligen anför motionären att rapporter om fylleri bör anmälas till körkortsregistret. Sådana rapporter har enligt motionären varit av central betydelse för den förebyggande körkortskontrollen.

I motion 1984/85:1657 av Maj-Lis Landberg (s) och Margit Sandéhn (s) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag om sådant tillägg i lagstiftningen att personundersökning görs obligatorisk vid misstanke om rattfylleri.

Att rutinmässigt göra personundersökningar i mål där den åtalade misstänks för rattfylleri skulle enligt motionärerna ge en bättre grund för en rättvis bedömning av påföljdsvalet och innebära att kurativa insatser kunde sättas in på ett tidigt stadium.

I motion 1984/85:1660 av Kenth Skårvik (fp) föreslås att riksdagen hos regeringen begär förslag till ändrad lagstiftning så att rattfylleristraffet och körkortsindragningen utdöms vid ett och samma tillfälle i en gemensam dom.

I motionen anförs att en domstol, länsrätten, fortsättningsvis bör handlägga rattfyllerimålen och vid domslutet göra en samlad bedömning av den tilltalades situation samt avväga tiden för körkortsindragningen med hänsyn till bl. a. den tilltalades behov av bil vid yrkesutövning så att straffet så långt möjligt får jämförbar effekt på olika yrkeskategorier.

I motion 1984/85:2396 av Alf Wennerfors (m) hemställs att riksdagen begär förslag till lagstiftning om påföljder vid trafiknykterhetsbrott i enlighet med vad som anförts i motionen.

Motionären anför inledningsvis att flera decenniers framgångsrikt arbete har lett till att den svenska genomsnittliga bilföraren nu lärt sig att inte kombinera alkohol och trafik. Detta har dock enligt motionären inte lyckats beträffande unga förare och förare med alkoholproblem. Motionären anser därför att dagens trafiknykterhetsproblem är hur trafiksäkerheten skall kunna ökas ytterligare på detta område med oförminskade ekonomiska resurser. Vad som måste ske är alltså att effektiviteten i trafiksäkerhetsarbetet beträffande de unga och de som har alkoholproblem ökas samtidigt som den inte minskas beträffande övriga förare.

Härefter diskuterar motionären allmänpreventionens betydelse på området. Han anför att fängelsestraffet inte torde vara lika nödvändigt i dag som tidigare för att upprätthålla trafiknykterhetens allmänpreventiva effekt. Höga böter och körkortsåterkallelse torde enligt motionären i flertalet fall vara tillräckligt för att nå liknande effekt och dessutom kan skyddstillsyn användas i inte ringa utsträckning. Motionären anför också att nuvarande praxis med ovillkorligt fängelsestraff vid felfri körning bryter mot den grundläggande principen om ett rimligt och rättvist förhållande mellan brott och straff. Motionären anför vidare att det säkert skulle vara en vinst för

trafiksäkerheten att lägga de resurser som i dag läggs på fängelse på ökad trafikkontroll med ökad upptäcktsrisk som följd och på andra trafiksäkerhetsåtgärder.

Motionären anför vidare att moralbildningen och allmänhetens tilltro till att lagstiftaren ser allvarligt på trafiknykterhetsbrott skulle kunna stärkas ytterligare av en sänkning av den nedre straffbarhetsgränsen till 0,3 ‰, även om en viss lindring i straffmätningen infördes.

Motionären anför vidare att rättviseproblemet eller problemet med likhet inför lagen beträffande påföljdsvalen vid rattfylleri är ett allvarligt rättssäkerhetsproblem i dag. Motionären pekar på att det finns flera alternativ till normalstraffet, en månads fängelse, och att vissa tingsrätter använder icke frihetsberövande påföljd i omkring 50-30 % av fallen, medan andra tingsrätter använder påföljden endast i några enstaka procent av fallen eller aldrig. Enligt motionären torde en större användning av bötesstraffet i rattfyllerifall utan konkret trafikfara vara nödvändig för att likheten inför lagen skall återställas till en rimlig nivå. Motionären anser dessutom att personundersökning och/eller § 7-undersökning rutinmässigt måste göras för att ge underlag för en likformig användning av skyddstillsyn.

Motionären tar också upp frågan om behandling som påföljd för rattfylleribrott och anför att påföljden kontraktsvård bör kunna komma till flitig användning beträffande rattfylleri. Med i bilden bör enligt motionären komma frågan om körkortsåterkallelse och möjligheten att återfå körkortet snabbare än vanligt.

Motionären tar också upp förhållandena i USA och anför att en åtgärd som där visat sig vara effektiv är att utfärda provisoriska körkort för unga bilförare, något som begränsar utsattheten hos dessa till dess att de fått tillräcklig erfarenhet. Motionären anför vidare att i USA anses körkortsåterkallelsen vara den effektivaste påföljden.

Motionären skissar också på ett förslag till ny trafiknykterhetslagstiftning. I denna del anför han att en nedre promillegräns på 0,3 ‰ behövs, men att en övre promillegräns är obehövlig och dessutom vilseledande. I detta sammanhang tar motionären också upp frågor som gäller kontroll och förundersökning. Beträffande påföljden anför motionären att böter, körkortsåterkallelse och 14 dagars fängelse bör vara normalstraffet när någon för första gången gör sig skyldig till ett trafiknykterhetsbrott och detta inte är förenat med någon konkret trafikfara. Vidare bör skyddstillsyn och i framtiden kontraktsvård ofta kunna användas som påföljd.

Avslutningsvis tar motionären upp kriminalvårdens roll och förordar försök med att under fängelsetiden påbörja behandling av rattfylleristers alkoholproblem.

Trafikbrottslagen m. m.

Bestämmelser om straffrättsligt ansvar för trafiknykterhetsbrott finns i 4 § trafikbrottslagen (1951:649), TBL. I lagrummet skiljs mellan ett grövre brott (rattfylleri) och ett lindrigare brott för vilket brottsbeteckning saknas i lagen men som i allmänhet brukar benämnas rattonykterhet.

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

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

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

Som regel bör för en fällande dom enligt promillereglerna förutsättas att blodanalys skett (NJA 1984 s. 637).

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

Regler om ansvar för onykterhet vid framförande av maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana finns i 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen (1985:192) som trädde i kraft den 1 maj 1985.

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

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

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

När domstolarna bestämmer påföljden för trafiknykterhetsbrott kan de ta hänsyn till den körkortsåterkallelse som kan komma att ske. Enligt 6 § TBL får domstolarna nämligen när påföljd skall bestämmas för brott enligt lagen ta hänsyn till att gärningsmannen till följd av brottet kan komma att förlora sin behörighet att föra motordrivet fordon, om det finns grundad anledning

att anta att beslut om återkallelse av behörigheten kommer att meddelas och att beslutet kommer att medföra hinder eller synnerlig svårighet för gärningsmannen i hans yrkes- eller näringsutövning. På motsvarande sätt får hänsyn tas till beslut, genom vilket behörighet att föra motordrivet fordon har återkallats tills vidare.

Promillegränserna

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

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

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

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

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

Frågan behandlades även i promemorian (Ds Ju 1983:6) Trafiknykterhetsbrotten och då med hänvisning till senare års undersökningar beträffande alkohol och trafikrisker (promemorians avsnitt 4). I promemorian föreslogs bl. a. med hänvisning till dessa undersökningar att den nedre straffbarhetsgränsen skulle sänkas till 0,4 ‰.

Promemorians förslag lades till grund för proposition 1984/85:21 om

ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, m. m. (trafiknykterhetsbrotten). Propositionen återges närmare i det följande under rubriken Överläggningar mellan riksdagspartierna.

Den övre promillegränsen har legat vid 1,5‰ sedan promillelagstiftningen infördes i Sverige år 1941. I den nyssnämnda promemorian Ds Ju 1983:6 liksom i proposition 1984/85:21 föreslogs att en övre gräns vid 1,5‰ skulle behållas, åtminstone tills vidare, även om den av flera skäl kunde tyckas vara irrationell. Som skäl för att behålla gränsen anfördes främst intresset av enhetlighet i tillämpningen. Frågan ansågs böra aktualiseras först i samband med de övriga lagändringar som en eventuell övergång till utandningsprov som rättsligt bevismedel förutsätter (prop. s. 32–33).

Påföljder vid trafiknykterhetsbrott

Allmänt om påföljder enligt brottsbalken

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

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

Böter ådöms i dagsböter eller direkt i pengar (penningböter), (25 kap. 1 § BrB). Dagsböternas antal är maximerat till 120. Dagsboten fastställs till belopp från 10 t. o. m. 1 000 kr., beroende på den dömdes inkomst, försörjningsskyldighet och ekonomiska förhållanden i övrigt (25 kap. 2 § BrB).

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

Fängelse på viss tid får inte understiga 14 dagar (26 kap. 1 § BrB). Den som är under 18 år får inte dömas till fängelse om det inte finns synnerliga skäl till det. Den som är mellan 18 och 21 år får dömas till fängelse bara när det av hänsyn till allmän laglydnad föreligger särskilda skäl till det (26 kap. 4 § BrB).

Villkorlig dom får meddelas för brott som har fängelse i straffskalan, om det inte med hänsyn till den tilltalades personliga förhållanden finns grundad anledning att befara att han kommer att göra sig skyldig till fortsatt brottslighet. Sådan dom får inte meddelas om brottets svårhet eller andra allmänpreventiva skäl hindrar det (27 kap. 1 § BrB). För den dömde gäller en prövotid av två år, då han skall visa skötsamhet och efter förmåga försörja sig (27 kap. 3 och 4 §§ BrB). Om det anses påkallat för den tilltalades tillrättaförande eller av hänsyn till allmän laglydnad, får jämte villkorlig dom dömas till dagsböter. Bötesmaximum är här högre än det som gäller för bötesstraffet i allmänhet eller 180 dagsböter (27 kap. 2 § BrB).

Skyddstillsyn får meddelas för brott som har fängelse i straffskalan, om det med hänsyn till den tilltalades personliga förhållanden finns anledning att anta att påföljden kan bidra till att han avhåller sig från fortsatt brottslighet.

Är en mera ingripande påföljd påkallad, får skyddstillsyn dock inte ådömas. Den som är under 18 år får inte dömdas till skyddstillsyn, om inte denna påföljd anses lämpligare än vård inom socialtjänsten. Om det lindrigaste straffet som är föreskrivet för brottet är fängelse i ett år eller mera får skyddstillsyn ådömas bara om det finns särskilda skäl till det (28 kap. 1 § BrB). Skyddstillsynen kan kombineras med dagsböter eller med fängelse i lägst 14 dagar och högst tre månader. Dagsböter kan ådömas jämte skyddstillsyn om det är påkallat för den tilltalades tillrättaförande eller av hänsyn till allmän laglydnad. Högsta antal dagsböter är även i detta fall 180. Fängelse får ådömas jämte skyddstillsyn om det med hänsyn till allmän laglydnad prövas oundgängligen erforderligt att skyddstillsynen förenas med frihetsberövande (28 kap. 2 och 3 §§ BrB). Skyddstillsynen fortgår under en prövotid av tre år (28 kap. 4 § BrB). Under det första året av prövotiden skall den vara förenad med övervakning (28 kap. 5 § BrB).

Om den dömde är under 21 år och kan bli föremål för *vård inom socialtjänsten* får rätten under vissa förutsättningar överlämna den dömde till sådan vård (31 kap. 1 § BrB). Påföljden kan förenas med dagsböter, högst 180. Om han kan bli föremål för *vård enligt lagen (1981:1243) om vård av missbrukare i vissa fall* får rätten besluta om överlämnande till sådan vård. Om det är stadgat strängare straff än fängelse ett år för brottet får överlämnande ske bara om det föreligger särskilda skäl (31 kap. 2 § BrB). Den som befinns vara i behov av *sluten psykiatrisk vård* eller *vård i specialsjukhus för psykiskt utvecklingsstörda* kan vidare under vissa förutsättningar överlämnas till sådan vård (31 kap. 3 § BrB). Är den dömde i behov av psykiatrisk vård eller tillsyn får domstolen förordna att han skall lämnas över till *öppen psykiatrisk vård* (31 kap. 4 § BrB).

Påföljdspraxis vid trafiknykterhetsbrott

Normalpåföljden för *rattfylleri* är fängelse. Fängelsestraffet bestäms i allmänhet till en eller två månader eller i vissa fall till 14 dagar eller tre veckor. Böter som enda påföljd får användas bara när omständigheterna anses mildrande. När så är fallet döms i regel till bötesstraff på 50–100 dagsböter.

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

Vid *rattonykterhet* tillämpas huvudsakligen bötesstraff på 40–100 dagsböter.

Påföljdsvalet vid trafiknykterhetsbrott var före år 1965, då BrB trädde i kraft, relativt schablonmässigt och onyanserat. Av hänsyn till allmän laglydnad tillämpades som regel vid rattfylleri ovillkorliga frihetsstraff av en till två månaders längd. Vid rattfylleri med moped bestämdes dock straffet

vanligtvis till enbart böter, i genomsnitt 60 till 80 dagsböter. Vid rattonykterhet tillämpades före brottsbalkens tillkomst huvudsakligen böter, i genomsnitt 50 till 70 dagsböter. I viss utsträckning förekom också korta fängelsestraff vid rattonykterhet.

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

Efter hand har i ökande utsträckning hänsyn tagits till gärningens samband med den tilltalades personliga förhållanden, och större utrymme har getts åt individualpreventiva och humanitära överväganden i påföljdsfrågan.

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

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

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

NJA 1981 s. 723.

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

II. Den tilltalade var en 30-årig man som befann sig i en mycket besvärlig

familjesituation. En beaktansvärd risk ansågs föreligga för att hans hustrus psykiska hälsa skulle påverkas menligt om han tvingades avtjäna ett frihetsstraff, något som i sin tur också skulle gå ut över barnen. Enligt högsta domstolen kunde det inte anses föreligga tillräckliga skäl att välja annan påföljd än fängelse.

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

NJA 1982 s. 350.

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

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

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

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

NJA 1983 s. 491. Den tilltalade hade gjort sig skyldig till rattfylleri och ett misshandelsbrott som var att betrakta som ringa. Han hade svåra alkoholproblem vid tidpunkten för brotten. När högsta domstolen avgjorde målet hade han varit underkastad skyddstillsyn under ungefär halva den prövotid som normalt gäller. En dom på fängelse skulle därför enligt högsta domstolen i viss mån innefatta en påföljd utöver det vanliga för rattfylleri. Högsta domstolen ansåg att det var uppenbart att skyddstillsynen haft en mycket

positiv effekt på den tilltalade. Han tycktes ha upphört med sitt alkoholmissbruk och hade, sedan han återfått körkortet, beretts tillfälle att få ett arbete som han tydligen skötte tillfredsställande. Hans relationer till familjen hade förbättrats. Högsta domstolen ansåg att skyddstillsynen borde fortgå och att fängelse inte borde ådömas. Skyddstillsynen borde dock förenas med böter.

NJA 1984 s. 415. Högsta domstolen fann att det framstod som uppenbart att det förelåg ett klart samband mellan brottet och ett allvarligt alkoholmissbruk från den tilltalades sida. Efter brottets begående men innan högsta domstolen avgjorde målet hade den tilltalade frivilligt underkastat sig behandling på ett behandlingshem. Härigenom hade han enligt högsta domstolen visat en positiv inställning till att söka komma till rätta med sina alkoholproblem. Den behandling som han undergått hade medfört en viss förbättring som dock inte kunde bedömas vara tillräcklig för att han varaktigt skulle ha kommit ifrån sitt alkoholmissbruk. Han var arbetslös, vilket angavs inverka deprimerande på honom, och han uppgavs själv vara inriktad på att ett arbete var nödvändigt för honom för att han skulle lösa sina problem. Högsta domstolen fann att det var uppenbart att den förbättring som uppnåtts genom vistelsen på behandlingshemmet skulle kunna allvarligt äventyras av ett fängelsestraff. Med hänsyn härtill och då den tilltalade givit intryck av att vara positivt inställd till ytterligare rehabiliteringsåtgärder fann högsta domstolen att det med hänsyn till allmän laglydnad inte borde få utgöra hinder för att välja annan påföljd än ett frihetsberövande. Högsta domstolen förordnade att en tidigare ådömd skyddstillsyn skulle omfatta även det i målet aktuella brottet och att den tilltalade skulle underkasta sig den läkarvård och nykterhetsvård som skyddskonsulenten i samråd med läkare fann nödvändig.

NJA 1984 s. 447. Bl. a. i olika läkarintyg hade uttalats farhågor för att en frihetsberövande påföljd skulle kunna innebära fara för suicidhandlingar från den tilltalades sida. Med hänsyn till vad som hade framkommit om den tilltalades psykiska tillstånd fann högsta domstolen sådana särskilda skäl föreligga att, trots brottslighetens art, frihetsberövande påföljd inte borde väljas. Högsta domstolen bestämde påföljden till villkorlig dom och böter.

NJA 1985 s. 258. En 32-årig kvinna körde sin bil omkring en mil, till större delen på motorväg. Alkoholkoncentrationen i hennes blod uppmättes till 2,1 ‰. Tingsrätten dömde kvinnan till fängelse två månader, hovrätten sänkte till en månad. I båda instanserna företeddes läkarintyg, av vilka framgick bl. a. att kvinnan hade en tendens till ångestneurotiska reaktioner samt att hon genom alkoholförtäring försökte hantera sin oro och ängslan, ett alkoholmissbruk som sades ha karaktären av s. k. sekundär alkoholism. I högsta domstolen företeddes nya läkarintyg. Av dessa framgick att kvinnan hade vissa fobier, som tog sig uttryck bl. a. i panikkänsla vid instängdhet, att hennes alkoholproblematik var på väg att bli påtaglig och ytterligt destruktiv samt att kvinnan hade allvarligt menade suicidtankar. Högsta domstolen fann med hänsyn till dessa uppgifter att det fanns särskilda skäl att trots brottets art inte döma till frihetsberövande påföljd. Om påföljdsvalet anförde högsta domstolen vidare:

Vid valet mellan villkorlig dom och skyddstillsyn är att märka att sådan tillsyn

och hjälp som kan beredas inom ramen för kriminalvård i frihet är ämnad för fall då det gäller att motverka risken att den tilltalade fortsätter brottslig verksamhet. Enbart ett behov av stöd eller hjälp avses bli tillgodosett genom andra organ än frivården, främst socialtjänsten (prop. 1982/83:85 s. 75). Detta har kommit till uttryck i den jämkning av lagtexten i 28 kap. 1 § BrB som skedde i samband med 1983 års ändringar i BrB. I paragrafens 1 st. infördes då lydelsen, att skyddstillsyn får ådömas för ett brott på vilket fängelse kan följa, om det med hänsyn till den tilltalades personliga förhållanden finns anledning anta att påföljden kan bidra till att han avhåller sig från fortsatt brottslighet. Därigenom markerades sambandet mellan behovet av övervakning och hjälpåtgärder, å ena sidan, samt risken för återfall i brott, å den andra. Samtidigt ändrades förutsättningarna för villkorlig dom för att göra det möjligt att i större utsträckning använda denna påföljd för förstagångsbrottslingar och andra tillfällighetsbrottslingar. Därmed försköts också gränsen mellan villkorlig dom och skyddstillsyn, så att en ökad användning av den förra påföljden i stället för den senare möjliggjordes.

Högsta domstolen konstaterade att kvinnan levde under ordnade förhållanden och regelbundet besökte psykiatrisk klinik, företrädesvis för samtalsterapi. Under sådana omständigheter fanns inte anledning att anta att skyddstillsyn skulle vara påkallad för att avhålla kvinnan från fortsatt brottslighet. Högsta domstolen bestämde påföljden till villkorlig dom jämte 100 dagsböter.

Särskilt om tingsrättspraxis

År 1980 behandlade utskottet, med anledning av en motion, frågan om tingsrätternas val av påföljd för rattfylleri. För utskottet presenterades viss statistik. Materialet grundades på mål om rattfylleri där omständigheterna inte hade bedömts som mildrande och visade relationerna mellan antalet domar, i vilka påföljden bestämts till skyddstillsyn eller villkorlig dom resp. fängelse. Utskottet konstaterade att materialet visade stora variationer; i Blekinge län hade exempelvis dömts till villkorlig dom eller skyddstillsyn i ca 2,8 % av fallen (relationen 1:35) medan motsvarande andel i Gotlands län utgjorde ca 26,3 % (1:2,8). Mellan domstolar i ett län noterades variationer i andelen domar på villkorlig dom och skyddstillsyn från 50 % (1:1) till ca 4,5 % (1:22). Vid några tingsrätter hade under den tid som statistiken avser över huvud taget inte dömts till någon frihetsberövande påföljd för rattfylleri. Materialet i sin helhet redovisas i betänkandet JuU 1980/81:1. Utskottet uttalade att det – även om vissa variationer måste accepteras i ett system med ett stort antal i dömandet självständiga domstolar – var förvånande att olikheterna mellan skilda tingsrätters påföljdsval var så stora som det i ärendet framlagda materialet pekade på och utskottet förordade att saken undersöktes närmare. Riksdagen följde utskottet (JuU 1980/81:1, rskr. 30). Regeringen har uppdragit åt utredningen (Ju 1980:05) om alkoholutandningsprov som bevismedel vid trafiknykterhetsbrott (LUP-utredningen) att göra den begärda undersökningen. Utredningens arbete behandlas nedan under rubriken Pågående utredningsarbete.

Enligt 16 § 1 körkortslagen (1977:477) skall körkortet som regel återkallas om körkortshavaren har gjort sig skyldig till rattonykterhet eller rattfylleri. Samtidigt med återkallelsen bestäms en spärrtid under vilken tid något körkort inte får lämnas ut. Spärrtiden är lägst en månad och högst tre år. Vid rattfylleri skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år. I stället för återkallelse kan varning under vissa omständigheter meddelas körkortshavaren vid rattonykterhet. För att varning skall få meddelas krävs att alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter färden är lägre än 0,8 ‰ och att omständigheterna är mildrande. I avvaktan på slutligt avgörande i återkallelsefrågan skall körkortet återkallas tills vidare om det på sannolika skäl kan antas att körkortet kommer att slutligt återkallas till följd av att körkortshavaren har gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott. Mål om återkallelse prövas av länsrätten.

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

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

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

I detta sammanhang kan erinras om att trafikmålskommittén i sitt betänkande (SOU 1972:70–71) Rätten till ratten föreslog att *villkorlig återkallelse av körkortet* skulle kunna meddelas i stället för varning i dåvarande regelsystem vid rattonykterhet, om alkoholhalten i förarens blod inte överstigit 1,2 ‰. Den villkorliga återkallelsen av körkortet skulle enligt förslaget kunna förenas med föreskrifter om att föraren skulle underkasta sig t. ex. läkarvård, nykterhetsvård, annan vård eller behandling. Förslaget avvisades i proposition 1975/76:155 om vissa körkortsfrågor. Föredraganden (s. 104–108) framhöll bl. a. att villkorlig återkallelse av körkortet, som inte förenades med körförbud, i praktiken hade samma innebörd som en allvarlig varning samt att – om den villkorliga återkallelsen förenades med körförbud – den å andra sidan skulle komma att utgöra en ovillkorlig återkallelse av kortare längd. Riksdagen hade i denna del inte något att erinra (TU

1975/76:28, rskr. 390).

I samma betänkande tog emellertid trafikutskottet upp frågan om rehabilitering av förare med alkoholproblem, vilket ledde till att trafiksäkerhetsutredningen fick i uppdrag att utreda frågan om rehabilitering av personer som dömts för rattfylleri eller för rattonykterhet. Trafiksäkerhetsutredningen ansåg dock i sitt betänkande (Ds K 1980:6 s. 105) att frågan om utveckling av lämpliga rehabiliteringsåtgärder för trafiknykterhetsbrottslingar borde bedömas i anslutning till behandling av frågan om motsvarande åtgärder för andra brottslingar. Vid behandling av trafiksäkerhetsutredningens förslag (prop. 1981/82:81, TU 19) förutsattes det att rehabiliteringsfrågorna skulle komma att behandlas av frivårdskommittén, som bl. a. hade i uppdrag att studera frågan om kontraktsvård. Denna påföljd innebär vård i enlighet med ett behandlingsprogram i stället för ett frihetsstraff. Frivårdskommitténs förslag behandlas närmare i det följande under rubriken Pågående utredningsarbete.

Personundersökning

De grundläggande reglerna om personundersökning finns i lagen (1964:542) om personundersökning i brottmål. Syftet med personundersökning är att få kunskaper om den tilltalades personliga förhållanden och om de åtgärder som kan anses lämpliga för att främja hans anpassning i samhället och öka hans möjligheter till personlig utveckling. Personundersökning skall äga rum om det prövas erforderligt (1 §). Ingen får dömas till fängelse i sex månader eller mera eller till skyddstillsyn eller överlämnande till särskild vård utan att personundersökning har ägt rum. Personundersökning behövs dock inte om sådan utredning som avses med den är tillgänglig på annat sätt (2 §). Det är domstolen som beslutar om personundersökning (3 §). Personundersökning verkställs av tjänsteman inom skyddskonsulentorganisationen eller av personundersökare som skyddskonsulenten utser (4 §). Om det under personundersökningen framkommer att den misstänkte är i behov av personligt stöd kan skyddskonsulenten förordna förtroendeman för honom om han samtycker till det.

Enligt samma lag får domstolen när skäl är till det förordna läkare att avge läkarintyg om en misstänkt, s. k. § 7-intyg (7 §).

I årets budgetproposition uttalar chefen för justitiedepartementet att det, eftersom det är angeläget att övervakningen vid skyddstillsyn kan komma i gång omedelbart efter domen, är viktigt att ett väl genomarbetat övervakarförslag kan lämnas i personundersökningen. Enligt hans bedömning underlättas detta arbete av om man i ökad utsträckning använder sig av förtroendeman under personundersökningstiden (prop. 1984/85:100, bil. 4, s. 105).

Riksrevisionsverket (RRV) har granskat verksamheten med personundersökningar och föreslagit genomgripande förändringar av personutredningsförfarandet. RRV anser att man bör överväga att ersätta det nuvarande personundersökningsinstitutet med ett mera flexibelt utredningsförfarande (Revisionsrapport 1984-06-29, Dnr 1983:661). Rapporten har överlämnats till justitiedepartementet. De frågor som rapporten behandlar övervägs för närvarande inom departementet.

Körkortsregistret

Gällande ordning

Genom lagstiftning år 1976 avskaffades fylleristraffet. Samtidigt infördes lagen (1976:511) om omhändertagande av berusade personer m. m. (LOB). De nya bestämmelserna trädde i kraft den 1 januari 1977 (prop. 1975/76:113, JuU 37, rskr. 351, SFS 1976:510, 905).

Bestämmelser om körkortsregister finns i körkortsförordningen (1977:722). Körkortsregistret förs av trafiksäkerhetsverket och, beträffande vissa uppgifter, rikspolisstyrelsen (90 §). När någon har tagits om hand enligt LOB skall polisen anmäla detta till trafiksäkerhetsverket (87 §) och verket skall föra in uppgifterna i registret (91 §).

Tidigare riksdagsuttalanden

År 1984 beslutade riksdagen på förslag av regeringen om vissa ändringar i LOB. I samband härmed aktualiserades frågan om registrering i körkortsregistret av dem som omhändertagits enligt LOB. I betänkandet (SOU 1982:64) Frihetsberövanden vid bråk och berusning, som låg till grund för förslaget om ändringar i LOB, hade LTO/LOB-utredningen föreslagit att rapporteringen och registreringen skulle slopas. Departementschefen fann det svårt att se att det nuvarande rapporteringssystemet då kunde undvaras och lade inte fram något förslag om att avskaffa det.

I riksdagen väcktes motioner i ämnet. Justitieutskottet, som beredde ärendet, uttalade att frågan i första hand måste bedömas från trafiksäkerhetssynpunkt. Det fanns, ansåg utskottet, onekligen ett starkt samband mellan omhändertaganden enligt LOB och opålitlighet i nykterhetshänseende. Att slopa rapporteringen från polisen skulle enligt utskottet i avsevärd mån försvåra körkortsmyndighetens möjligheter att rätt bedöma en körkortssökandes eller körkortsinnehavares förhållanden vad gäller kravet på ett nyktert levnadssätt. Utskottets slutsats var att polisens rapportering för registrering i körkortsregistret då inte kunde undvaras, även om rapporteringssystemet hade vissa svagheter. Utskottet avstyrkte bifall till motionerna (prop. 1983/84:111 s. 38 f, JuU 27 s. 38 f, rskr. 331).

Narkotikaberusning i trafiken

Som tidigare har nämnts inträder ansvar såsom för rattfylleri enligt 4 § 1 mom. andra stycket TBL när föraren varit så påverkad av annat berusningsmedel än alkohol att det kan antas att han inte har kunnat föra fordonet på betryggande sätt (s. k. drograttfylleri). För dessa fall saknas motsvarighet till presumtionsregeln i tredje stycket som bygger enbart på alkoholkoncentrationen i förarens blod.

Till gruppen annat berusningsmedel än alkohol räknas enligt praxis sådana läkemedel som till följd av sin sammansättning kan påverka reaktionsförmåga, omdöme och uppmärksamhet samt andra motoriska och psykiska funktioner som är viktiga för trafiksäkerheten. Det rör sig här främst om

sömnmedel samt lugnande och smärtstillande medel, vilka ordineras som läkemedel. Till gruppen hör också preparat som inte alls eller sällan har medicinsk användning, såsom kokain, heroin, cannabis och olika slags centralstimulerande medel (narkotiska preparat). Vidare hänförs till denna grupp olika kemiskt-tekniska lösnings- och rengöringsmedel, t. ex. thinner och trikloretylen (sniffningsmedel).

Kunskapen om olika preparats verkningar på de funktioner som är viktiga för körförmågan är ofullständig. Klart är emellertid att verkningarna varierar avsevärt inte bara mellan olika preparat utan även när det gäller olika individer.

Nordiska läkemedelsnämndens expertgrupp har i en utredning år 1977 (Nu A 1977:11) rubricerat ca 300 substanser som ingår i olika läkemedel såsom potentiellt trafikfarliga och bland dem mer än 100 såsom speciellt trafikfarliga redan vid medicinering i normala doser. Vissa andra läkemedel anses ge en påverkan som är riskabel från trafiksäkerhetssynpunkt först vid överdosering eller vid förtäring tillsammans med andra läkemedel eller med alkohol (s. k. interaktioner).

De typer av bevisning som blir aktuella i mål om trafiknykterhetsbrott är normalt, förutom den misstänktes egna uppgifter, blodprovsanalys, urinprovsanalys, klinisk läkarundersökning jämte läkares uttalanden om graden och arten av den misstänktes påverkan samt vittnesbevisning.

Kliniska läkarundersökningar förekom tidigare regelmässigt vid varje misstanke om trafiknykterhetsbrott. Justitieutskottet uttalade sig år 1979 för en översyn rörande undersökningarna och anförde därvid (JuU 1979/80:11 s. 14 f) att det rutinmässiga användandet av läkarundersökningar kunde anses utgöra en misshushållning med knappa resurser. I en proposition (prop. 1981/82:162) föreslogs därefter att de kliniska läkarundersökningarna fortsättningsvis skall äga rum endast vid misstanke om drograttfylleri och alltså i princip inte när misstanken avser påverkan av endast alkohol. Förslaget godtogs av riksdagen (JuU 1981/82:55, rskr. 329).

Det saknas tillförlitligt underlag för att bedöma förekomsten av drogpåverkade förare i trafiken. Antalet misstänkta fall av rattonykterhetsbrott i Sverige är ca 22 000 om året. Genom analyser av blod- och urinprov från ett begränsat urval av misstänkta förare år 1978 har enligt en undersökning som utförts vid statens rättskemiska laboratorium uppskattats att 26 % av de undersökta förarna var påverkade även av annat berusningsmedel än alkohol. Vid motsvarande undersökning år 1981 var frekvensen 60 %.

De problem som är förknippade med drograttfylleri har länge diskuterats i olika sammanhang. Socialstyrelsens narkomanvårdskommitté redovisade år 1967 i ett betänkande (SOU 1967:41) vissa överväganden i frågan om läkemedel i trafik. Därefter ägnades frågan uppmärksamhet av trafiknykterhetsbrottskommittén i ett betänkande år 1970 (SOU 1970:61). Ämnet har behandlats även av utredningen (Ju 1980:05) om alkoholutandningsprov som bevismedel vid trafiknykterhetsbrott i delbetänkandet (Ds Ju 1981:13) Klinisk undersökning vid misstanke om trafiknykterhetsbrott. En omfattande forskningsrapport i ämnet gavs år 1978 ut med stöd från bl. a. brottsförebyggande rådet (Solarz, Läkemedelspåverkan och trafiken, Stockholm 1978). Vid statens rättskemiska laboratorium arbetar man med att kartlägga

problemet med drogpåverkade förare i trafiken och utveckla bättre analysmetoder. Med stöd från brottsförebyggande rådet och socialstyrelsen har, som framgått av det nyss sagda, vid laboratoriet undersökts förekomsten av läkemedel och narkotika hos bilförare misstänkta för trafiknykterhetsbrott. En delrapport häröver har publicerats i en rapport från brottsförebyggande rådet över narkotikautvecklingen år 1982 (BRÅ Rapport 1982:2 s. 191 ff). Frågan är också berörd i en rapport från rådet över brottsutvecklingen år 1983 (BRÅ Rapport 1983:5 s. 64). En redogörelse för problemen finns vidare i en artikel i Svensk Juristtidning år 1980, s. 40 ff.

Här bör också nämnas att statens väg- och trafikinstitut i mars 1983 i en skrivelse till justitiedepartementet har begärt att få tillfälle att utföra experimentella försök inom ramen för en forskning kring prestationsnedsättande effekter av droger av olika slag. Institutet pekar särskilt på att kunskapen om hur körförmågan påverkas av olika typer av droger och kombinationer av droger är mycket begränsad. Framställningen övervägs för närvarande inom regeringskansliet.

År 1984 behandlade utskottet motioner i vilka togs upp problemet med narkotikapåverkade förare i trafiken. Utskottet förklarade sig dela motionärernas oro över det av allt att döma tilltagande bruket av olika narkotiska medel hos fordonsförare. Vidare fann utskottet det angeläget att detta allvarliga problem ges tillbörlig uppmärksamhet i arbetet på att förbättra trafiknykterheten. Utskottet uttalade vidare:

Som framgått av redogörelsen i det föregående är det förenat med stora svårigheter att uppdaga och utreda sådana överträdelser av trafikbrottslagen som innebär att föraren har varit påverkad av annat än alkohol; bl. a. är kunskaperna om vilka preparat som – ensamma eller i kombinationer – kan försämra körförmågan ofullständiga, och tillräckligt utvecklade analysmetoder för att praktiskt kunna bestämma koncentration av andra än ett fåtal ämnen i kroppen finns ännu inte. Problem som hänger samman med de nu behandlade frågorna rörande påverkade förare i trafiken är aktuella såväl i Sverige som på många andra håll i världen, och de är fortlöpande föremål för forskning och utvecklingsarbete. Mot denna bakgrund anser utskottet, som inte tar ställning till frågan om det är lämpligt att införa en sådan gräns som motionärerna förespråkar, att det saknas anledning för riksdagen att ta sådana initiativ som begärs i motionerna.

Utskottet avstyrkte bifall till motionsyrkandena. Riksdagen följde utskottet (JuU 1983/84:24, rskr. 329).

Vid Nordiska rådets 32:a–33:e session den 4–8 mars 1985 i Reykjavik antog rådet en rekommendation till ministerrådet att låta utreda omfattningen av drogproblemet i trafiken i de nordiska länderna och att utveckla metoder för snabb och effektiv analys av förekomsten i organismen av narkotika såsom cannabis och andra medel som verkar på det centrala nervsystemet. Samtidigt ställde sig rådet tveksamt till om det var möjligt, eller ens önskvärt, att fastställa en koncentrationsgräns för andra droger efter samma modell som promillegränserna för alkohol. Bl. a. skulle – vilket hade påpekats av många remissinstanser – en indirekt verkan kunna bli att en viss mängd narkotika i kroppen som låg under gränsvärdet upplevdes som acceptabel (redog. 1985/86:4 s. 36).

Gemensam prövning av ansvarsfrågan och frågan om körkortsåterkallelse

I proposition 1975/76:155 begärde regeringen riksdagens godkännande av riktlinjer för en körkortsreform. Riksdagen gav regeringen till känna bl. a. vad trafikutskottet hade uttalat om handläggningen av körkortsingripanden. I denna del innebar riksdagens ställningstagande att allmän domstol (i första hand tingsrätt) borde besluta om körkortsåterkallelse vid sådana trafikbrott beträffande vilka domstolen samtidigt dömer i ansvarsdelen. De viktigaste fallen var enligt trafikutskottet grov vårdslöshet i trafik, rattfylleri, rattonykterhet, allvarligare fall av smitning och vissa andra från trafiksäkerhetssynpunkt farliga brott. Handläggningen av körkortsingripanden mot dem som genom upprepade trafikförseelser visat sig olämpliga som förare borde däremot ligga kvar hos länsrätt. Utskottet uttalade att härmed sammanhängande frågor borde utredas ytterligare och att förslag i ämnet borde läggas fram i samband med förslaget till körkortslag (TU 1975/76:28, rskr. 390).

Med anledning av riksdagens ställningstagande tillkallade regeringen en utredning – körkortsutredningen – som avgav betänkandet (SOU 1978:27) Fortsatt körkortsreform. År 1980 avlämnade regeringen en proposition som grundade sig på körkortsutredningens betänkande. I propositionen (prop. 1979/80:178) förordades att frågor om återkallelse av körkort på grund av brott även i fortsättningen skulle avgöras uteslutande av de allmänna förvaltningsdomstolarna. En motion med yrkande att riksdagen på nytt skulle begära ett regeringsförslag om överflyttning av vissa körkortsärenden till allmän domstol avstyrktes av trafikutskottet. Utskottet fann att den utredning som hade gjorts visade att en uppsplittring av körkortsmålen mellan tingsrätt och länsrätt hade betydande nackdelar. Utskottet pekade särskilt på risken med två prejudikatsinstanser samt det förhållandet att propositionsförslaget innebar en förstärkning av länsrättsprocessen, bl. a. genom inrättande av allmänt ombud. Riksdagen avslog motionen (TU 1980/81:1, rskr. 29). För att göra det möjligt för domstolarna att samordna ansvars- och körkortsfrågorna föreslogs dock i samma proposition den bestämmelse i 6 § TBL som tidigare har nämnts (under avsnittet Nuvarande straffbestämmelser m. m.) och som innebär att domstolarna, när de bestämmer påföljden för trafiknykterhetsbrott, kan ta hänsyn till den körkortsåterkallelse som kan komma att ske. Den nya bestämmelsen trädde i kraft den 1 juli 1981 (JuU 1980/81:1, rskr. 30, SFS 1980:976).

Den 1 januari 1983 utvidgades användningsområdet för institutet strafföreläggande (prop. 1982/83:41, JuU 11, rskr. 83). Därvid höjdes det högsta antal dagsböter som ett strafföreläggande får omfatta från 60 till 100, vilket beräknades medföra att 90 % av erkända fall av rattonykterhet skulle komma att falla inom området för strafföreläggande. Under åren 1983 och 1984 minskade antalet brottmål i tingsrätterna med 5 400 resp. 5 100. Antalet godkända strafföreläggande avseende rattonykterhet ökade år 1984 med 700.

Utskottets tidigare behandling av frågan om påföljder för trafiknykterhetsbrott och promillegränserna

Justitieutskottet har vid åtskilliga tillfällen haft att ta ställning till frågor som gällt påföljden för trafiknykterhetsbrott.

Åren *1973* och *1974* hemställde utskottet om avslag på motioner som bl. a. gällde påföljder för rattonykterhetsbrott med hänvisning till pågående utredningsarbete. Vid dessa tillfällen förutsatte utskottet att en proposition i ämnet skulle föreläggas riksdagen utan onödigt dröjsmål. Riksdagen följde utskottet (JuU 1973:12, 1974:37).

År *1975* hemställde utskottet om avslag på en motion i vilken begärdes ett mera nyanserat påföljdssystem men uttalade samtidigt att en reform på trafiknykterhetslagstiftningens område snarast borde komma till stånd. Resultatet av en av riksdagen år 1974 beslutad försöksverksamhet med rutinmässiga alkoholutandningsprov borde dock avvaktas. Riksdagen följde utskottet (JuU 1975/76:8).

Departementschefen gjorde år *1976* i en proposition vissa uttalanden om domstolarnas val av påföljd i rattfyllerimål. Utskottet framhöll att utskottet utgick från att departementschefen inte avsett att med uttalandena styra rättstillämpningen när det gäller val av påföljd i mål om ansvar för rattfylleri utan endast velat notera att rättspraxis utvecklats på visst sätt. Riksdagen följde utskottet (prop. 1975/76:162, JuU 15, rskr. 94).

Genom lagstiftning år *1979* begränsades möjligheterna att döma dem som fyllt 18 men inte 21 år till fängelse. Utskottet konstaterade att någon ändring i praxis inte var åsyftad när det gäller påföljdsvalet för de brottstyper som regelmässigt brukar leda till fängelsestraff, exempelvis rattfylleri (prop. 1978/79:212, JuU 38 s. 44 f, rskr. 408).

År *1980* uttalade utskottet att det ställde sig bakom gällande rätt beträffande valet av påföljder i mål om ansvar för rattfylleri (JuU 1980/81:1 s. 18). Att utskottet i samma ärende begärde en undersökning av vissa frågor som gällde praxis i rattfyllerimål har redovisats ovan under rubriken Särskilt om tingsrättspraxis.

Genom lagstiftning år *1981* sänktes minimitiden för fängelse från dåvarande en månad till 14 dagar. I samband härmed gjorde utskottet vissa uttalanden om användningen av de nya kortare fängelsestraffen vid rattfylleri. Sammanfattningsvis slog utskottet fast att möjligheten att döma till kortare fängelsestraff än en månad för rattfylleri skulle tillämpas endast i klara undantagsfall. I samma ärende avstyrkte utskottet bifall till motioner om sänkning av promillegränserna. Det skedde med hänvisning till LUP-utredningens arbete. Riksdagen följde utskottet (prop. 1980/81:44, JuU 32 s. 8, rskr. 252).

År *1982* behandlade utskottet åter motioner om sänkning av promillegränserna. Utskottet avstyrkte bifall med samma motivering som året före. Utskottet tillade dock att det är ett viktigt trafiksäkerhetsintresse att den uppfattningen vidmakthålls att alkoholförtäring och bilkörning måste hållas isär. Riksdagen följde utskottet (JuU 1981/82:58).

År *1982* beslutade riksdagen om en utvidgning av användningsområdet för

strafföreläggande. Med anledning av uttalanden i en motion underströk utskottet att lagändringen självfallet inte innebar att det skulle införas en mildare syn på rattonykterhetsbrottet eller en ny straffmätningspraxis (prop. 1982/83:41, JuU 11 s. 12 f, rskr. 83).

År *1983* utarbetades inom justitiedepartementet en promemoria (Ds Ju 1983:6) Trafiknykterhetsbrotten som innehöll förslag till en ny trafiknykterhetslagstiftning. Med hänvisning härtill och till LUP-utredningens arbete yrkade utskottet samma år avslag på motioner om sänkning av promillegränserna. Riksdagen följde utskottet (JuU 1982/83:30).

År *1984* behandlade utskottet en motion som kritiserade förslaget i den nyssnämnda promemorian och motioner i vilka begärdes sänkning av promillegränserna. Utskottet avstyrkte bifall till motionerna med samma motivering som året före. Riksdagen följde utskottet (JuU 1983/84:24).

Överläggningar mellan riksdagspartierna

År 1984 föreslog regeringen i en proposition en ändrad utformning av bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott (prop. 1984/85:21). Förslaget byggde på den tidigare nämnda departementspromemorian (Ds Ju 1983:6) Trafiknykterhetsbrotten och remissbehandlingen av den.

Förslaget innebar att trafiknykterhetsbrotten även i fortsättningen skulle delas i två svårhetsgrader. Den ena skulle benämnas rattfylleri och den andra grovt rattfylleri. Den i praxis använda brottsbeteckningen rattonykterhet föreslogs bli avskaffad. Motsvarande gärning skulle i stället bedömas som rattfylleri.

Den nedre straffbarhetsgränsen föreslogs bli sänkt från nuvarande 0,5 till 0,4 ‰.

Straffskalan för rattfylleri föreslogs bli böter eller fängelse i högst sex månader. Meningen var att böter skulle användas i större utsträckning än för närvarande i fall som med hänsyn till den trafikfara som har förelegat och övriga omständigheter inte tillhör de allvarligare. Fängelse skulle även i fortsättningen spela en betydande roll på området. För återfall i trafiknykterhetsbrott föreslogs en ökad användning av fängelse i förhållande till nuvarande ordning.

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

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

I syfte att förbättra möjligheterna att utföra experimentella försök inom ramen för forskningen kring prestationsnedsättande effekter av droger av olika slag föreslogs slutligen att regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer skulle få möjlighet att ge dispens från trafiknykterhetsreglerna när fråga är om vetenskaplig eller därmed jämförlig undersökning. Förslaget var föranlett av den framställning från statens väg- och trafikinstitut som

nämnts ovan under avsnittet Narkotikaberusning i trafiken.

Med anledning av propositionen väcktes motioner i vilka riktades kritik i skilda hänseenden mot förslaget (mot. 1984/85:68–73). Departementschefen fann att det av de motioner som lämnats från oppositionspartierna framgick att förslagen inte skulle komma att få den parlamentariska förankring som regeringen eftersträvade. Propositionen återkallades därför. I skrivelsen med återkallelse av propositionen uttalade departementschefen att det var hans avsikt att inbjuda riksdagspartierna till överläggningar i syfte att uppnå en bredare lösning på de problem som propositionen avsåg att komma till rätta med. Med anledning av skrivelsen avskrev talmannen propositionen och riksdagen lade skrivelsen till handlingarna (skr. 1984/85:91, rskr. 26).

De nyssnämnda överläggningarna mellan riksdagspartierna påbörjades under våren 1985. De beräknas pågå i vart fall under innevarande år.

Pågående utredningsarbete

Frivårdskommittén

Frivårdskommittén har i sitt slutbetänkande (SOU 1984:32) Nya alternativ till frihetsstraff gjort en genomgång av tänkbara nya påföljder. Kommittén har föreslagit bl. a. att kontraktsvård (villkorligt fängelse) skall införas som en straffrättslig reaktion. Kontraktsvård skall kunna användas i stället för fängelsestraff på högst två år. Den skall användas för missbrukare av alkohol eller narkotika som är i behov av vård för sitt missbruk, är villiga att undergå sådan vård enligt en särskild vårdplan samt bedöms som lämpade för vården. Som exempel på vårdformer som kan förekomma nämner kommittén öppen poliklinisk behandling, vård i vårdinrättningar för alkohol- eller narkotikamissbrukare samt familjevård. För påföljden skall gälla en prövotid av två år med övervakning under ett. Om vårdplanen inte följs skall ytterst det villkorligt medgivna anståndet kunna förklaras förverkat och fängelsepåföljden alltså avtjänas.

Kommittén diskuterar särskilt frågan om kontraktsvård för trafiknykterhetsbrott och finner att de föreslagna formerna av kontraktsvård bör vara lämpliga även för trafiknykterhetsbrottslingar. Kommittén framhåller att det i regel torde bli fråga om öppnare vårdformer, exempelvis en regelbunden och fortgående poliklinisk behandling.

Kommittén avvisar tanken på att göra indragning av körkort till en självständig påföljd i straffsystemet.

Kommittén anser dock att behovet av en samordning av körkortsåterkallelsen med valet och verkställigheten av den allmänna brottspåföljden blir större om kontraktsvård införs i påföljdssystemet. Då öppnar sig enligt kommittén nämligen nya möjligheter att knyta samman körkortsåterkallelsen med brottspåföljden. Som exempel nämner kommittén att en fullföljd verkställighet skulle kunna innebära även att missbrukaren återfår sitt körkort, och kommittén förordar att man i samband med införandet av kontraktsvård i påföljdssystemet överväger om ett körkortsingripande kan samordnas med verkställigheten av den påföljden (s. 162).

Kommitténs betänkande har remissbehandlats och det övervägs nu inom

justitiedepartementet. I årets budgetproposition anför departementschefen att det finns anledning att beakta frivårdskommitténs betänkande även i samband med de överläggningar mellan riksdagspartierna som han förutskickade i anslutning till återkallandet av propositionen rörande påföljder för trafiknykterhetsbrott m. m. (prop. 1984/85:100, bil. 4 s. 27 f).

Fängelsestraffkommittén

Fängelsestraffkommittén (Ju 1979:04) tillkallades år 1979 för att utreda vissa frågor om fängelse och kriminalvård i anstalt. Kommittén skall enligt de ursprungliga direktiven bl. a. göra en allmän översyn av straffskalorna. En utgångspunkt för kommittén är att fullfölja den linje i det kriminalpolitiska utvecklingsarbetet som går ut på att minska användningen av frihetsberövande påföljder och avkorta längden på de frihetsberövanden som ändå måste göras av allmänpreventiva skäl.

Kommittén förväntas avge sitt huvudbetänkande omkring årsskiftet 1985-1986. Enligt vad utskottet har erfarit kommer i detta bl. a. frågan om fängelse som påföljd för trafiknykterhetsbrott att tas upp till behandling.

Utredningen om alkoholutandningsprov

År 1980 tillsattes utredningen (Ju 1980:05) om alkoholutandningsprov som bevismedel vid trafiknykterhetsbrott (LUP-utredningen). Den skall bl. a. utreda möjligheterna att använda alkoholutandningsprov som bevismedel vid trafiknykterhetsbrott. Det har förutskickats att utredningen kan komma att ta upp frågan om promillegränserna vid trafiknykterhetsbrott (JuU 1983/84:24 s. 8). Utredningen beräknas avge sitt slutbetänkande inom något år.

Som tidigare har nämnts begärde riksdagen år 1980 en närmare undersökning av bl. a. tingsrätternas påföljdsval i rattfyllerimål. Regeringen uppdrog åt utredningen om alkoholutandningsprov som bevismedel att genomföra undersökningen. Utredningen har låtit sin expert tf. professorn Hans Klette kartlägga tingsrätternas påföljdsval i rattfyllerimål åren 1979–1982. På grundval av dennes rapport har utredningen upprättat en promemoria (juli 1984) vilken, liksom Klettes rapport, har getts in till justitiedepartementet.

Av Klettes undersökningar framgår att påföljden för rattfylleri bestämts till frivårdspåföljd, dvs. villkorlig dom, skyddstillsyn eller överlämnande till särskild vård, i knappt 20 % av fallen. Riksmedeltalet är, uttryckt i relationstal mellan antalet domar på skyddstillsyn/villkorlig dom å ena sidan och fängelsestraff å den andra, 1:5,0 för perioden 1979–1980 och 1:4,4 för perioden 1981–1982. Avvikelserna från riksmedeltalet framgår av följande tabell.

År	− 100–75%	− 74–50%	− 49–25%	− 24%	-- m --	+ 24%	+ 25–49%	+ 50–74%	+ 75–99%	+ 100%–	S:a
1979–80	0	11	15	11	4	10	14	6	0	20	91
1981–82	3	6	13	20	3	18	14	4	1	11	93

Ytterligare material från undersökningen finns i en *bilaga* till detta betänkande.

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

I en kommentar till undersökningen anför utredningen att det enligt utredningens mening inte är möjligt att av det föreliggande statistiska materialet dra någon säker slutsats om att tingsrätternas rättstillämpning vid påföljdsvalet i rattfyllerimål skulle vara ojämn. De allra flesta tingsrätter vars relationstal avviker påtagligt från riksmedeltalet, i synnerhet de med extremt hög andel fängelsestraff, har handlagt alltför få rattfyllerimål för att man generellt sett skall kunna påstå att lika fall inte behandlas lika i skilda tingsrätter. Det kan nämligen, menar utredningen, bero på rena tillfälligheter att den nominella avvikelsen för en tingsrätt har blivit så stor som relationstalet för tingsrätten antyder. Någon enstaka frivårdspåföljd i stället för fängelsestraff eller omvänt kan leda till en betydande förskjutning i relationstalet för tingsrätten i fråga. Statistiska centralbyråns uppgifter visar också att relationstalet för en och samma tingsrätt ofta har varierat betydligt mellan olika år. – Bland de fåtaliga tingsrätter som under hela den undersökta fyraårsperioden årligen har haft en mycket hög andel frivårdspåföljder finns, konstaterar utredningen, några som har handlagt tillräckligt många rattfyllerimål för att det skall kunna påstås att rättstillämpningen i dessa tingsrätter markant avviker från den normala fördelningen mellan olika påföljder. Detta kan, menar utredningen, ha sin grund i att dessa domstolar tagit ett ytterligare steg i den kriminalpolitiska utveckling mot ökad användning av frivårdspåföljder som pågår i rättspraxis, men det kan inte heller uteslutas att den höga andelen frivårdspåföljder i dessa tingsrätter i någon mån beror på de faktiska förhållandena i de handlagda målen.

Utredningen diskuterar också sambandet mellan personutredning och påföljdsval. Eftersom tingsrätten som regel skall ha tillgång till personutredning för att kunna välja frivårdspåföljd är det enligt utredningen tämligen självklart att det finns ett sådant samband. Utredningen anser dock att det får antas att tingsrätter som mera rutinmässigt föranstaltar om personutredning också blir i stånd att konstatera förhandenvaron av särskilda skäl för att tillämpa frivårdspåföljder i något större omfattning än tingsrätter som är återhållsamma med personutredningar. Utredningen menar att detta inte kan tas till intäkt för att tingsrätter med mera restriktiv hållning till personutredningar som regel inte har tillräckligt underlag för att bestämma påföljder i rattfyllerimål, eftersom utrymmet för frivårdspåföljder är snävt enligt de riktlinjer för rättstillämpningen som dragits upp av högsta domstolen och också godtagits av riksdagen.

Utredningen konstaterar avslutningsvis att den undersökning som Klette har gjort närmast tyder på att enhetligheten mellan tingsrätterna i deras

rättstillämpning nu är större än när justitieutskottet avgav sitt betänkande år 1980 (JuU 1980/81:1). Men utredningen pekar också på att det inte har ådagalagts om enhetligheten mellan olika tingsrätter är större eller mindre på detta än inom andra rättsområden och anför, med hänvisning till vad justitieutskottet framhållit, att vissa variationer måste accepteras i ett system med ett stort antal i dömandet självständiga domstolar.

Försöksverksamhet inom kriminalvården

Inom kriminalvården har inletts en försöksverksamhet genom vilken korttidsdömda rattfyllerister erbjuds att delta i ett för dem särskilt anpassat informationsprogram. Verksamheten har hittills bedrivits vid två öppna lokalanstalter och beräknas under det kommande året kunna erbjudas vid ytterligare fem. Kriminalvårdsstyrelsen har producerat ett kursmaterial, Rattfällan. I verksamheten avses ingå information om alkohol och dess skadeverkningar, samhällsinformation, gruppsamtal i stödjande och insiktshöjande syfte samt tränings- och fritidsaktiviteter.

Riksåklagarens skrivelse den 26 juni 1985

I en skrivelse den 26 juni 1985 till samtliga åklagarmyndigheter och utstationerade åklagare har riksåklagaren från åklagarsynpunkt tagit upp frågan om den brist på enhetlighet i tingsrätternas påföljdspraxis som har ansetts föreligga. Vid skrivelsen har fogats en för ändamålet utarbetad redogörelse för högsta domstolens praxis vad gäller påföljden för rattfylleri.

Riksåklagaren konstaterar att det med hänsyn till det stora antal vägledande rättsfall från högsta domstolen som föreligger borde finnas goda förutsättningar för att upprätthålla en tillfredsställande enhetlighet i rättstillämpningen. Om en domstol väljer en icke frihetsberövande påföljd i fall där detta inte står i överensstämmelse med högsta domstolens praxis, bör åklagaren därför, menar riksåklagaren, som regel föra målet vidare och underställa saken hovrättens prövning. Å andra sidan bör, enligt riksåklagaren, också användandet av fängelsestraff uppmärksammas, eftersom det torde förekomma fall där påföljdsvalet inte gjorts med utgångspunkt i den nyanserade syn i frågan som högsta domstolens praxis ger uttryck för.

Riksåklagaren tar även upp frågan om personutredningens betydelse för påföljdsvalet och anför:

Olikheterna mellan olika domstolars påföljdsval torde i vart fall i viss utsträckning kunna förklaras i skillnader i benägenheten att infordra personutredning beträffande den tilltalade. Utan sådan utredning är förutsättningarna små för att döma till annat än frihetsberövande påföljd. Om domstolarnas underlag för prövning av behovet av personutredning förbättrades skulle detta förmodligen också bidra till att enhetligheten i påföljdsvalet blev större. Det ingår i också åklagarnas ansvar att verka för att påföljdsfrågan blir uttömmande belyst. De förundersökningar som i dag företas i rattfyllerimål innehåller som regel mycket knapphändiga uppgifter om den misstänktes personliga förhållanden. Om redan på förundersökningsstadiet eventuella missbruksproblem e dyl uppmärksammades skulle

detta kunna verka för att den misstänktes personliga förhållanden blev bättre belysta. Det bör finnas skäl för främst cheferna för de lokala åklagarmyndigheterna att ta upp denna fråga med vederbörande polischef för att undersöka förutsättningarna för att också sådana förhållanden skall bli uppmärksammade under förundersökningen. Det förtjänar vidare att påpekas att åklagaren bör fästa rättens uppmärksamhet på behovet av personutredning om detta framkommer i ett pågående ärende.

Slutligen upplyser riksåklagaren om en nyligen påbörjad försöksverksamhet vid åklagarmyndigheten i Göteborg. Verksamheten bedrivs i samråd med polis och domstol och innebär att den misstänkte under förundersökningen i rattfyllerimål skall ges tillfälle att i en särskild handling redogöra för sådana personliga förhållanden som kan ha betydelse för domstolens bedömning angående behovet av personutredning. I försöksverksamheten planeras också ingå viss uppföljande verksamhet med stöd och hjälp åt den dömde.

Utskottet

I detta betänkande behandlas fem motioner som tar upp frågor med anknytning till trafiknykterhetsbrottsligheten. De gäller behovet av en reviderad trafiknykterhetslagstiftning, särskilt beträffande påföljdsval, promillegränser och körkortsprövning.

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

Alltsedan fängelse infördes som regelmässig påföljd för rattfylleri i mitten av 1930-talet har sanktionssystemet på området varit omdiskuterat. Av den inledande redogörelsen framgår att de genom motionerna aktualiserade frågorna har varit föremål för ingående överväganden och skiftande förslag vid många tillfällen och i olika sammanhang genom åren. Särskilt framträdande på senare år har varit kraven på en mera nyanserad påföljdsbestämning. Trots den ökade kunskap som har vunnits, t. ex. om sambandet mellan rattfylleribrott och missbrukarproblematik, har det önskemål om en snar reform på trafiknykterhetslagstiftningens område, som utskottet redan i början av 1970-talet gav uttryck för, inte kunnat uppfyllas.

Som framgår av det föregående (s. 19 f) pågår under ledning av chefen för justitiedepartementet för närvarande överläggningar mellan företrädare för samtliga riksdagspartier i syfte att nå en bred lösning på frågorna om trafiknykterhetslagstiftningen i framtiden. De frågor som tas upp i motionerna ingår, enligt vad utskottet erfarit, direkt eller indirekt i dessa överläggningar. Av betydelse i sammanhanget är också att fängelsestraffkommittén kan förväntas inom kort lägga fram förslag till ändringar i bl. a. lagen om straff för vissa trafikbrott.

Utskottet hyser starka förhoppningar om att de överläggningar och överväganden som sålunda pågår inom kort skall leda till konstruktiva resultat.

Mot den angivna bakgrunden finner utskottet inte skäl att närmare än som skett i det föregående gå in på de enskilda motionsspörsmålen utan avstyrker med hänvisning till det anförda bifall till samtliga motioner.

Utskottet hemställer

1. beträffande *villkorlig återkallelse av körkort m. m.*
att riksdagen avslår motion 1983/84:1776 och motion 1984/85:2396 i denna del,

2. beträffande *påföljder m. m. för trafiknykterhetsbrott*
att riksdagen avslår motion 1984/85:419 i denna del (yrkande 1) samt motion 1984/85:2396 i denna del,

3. beträffande *gränsvärde för narkotika*
att riksdagen avslår motion 1984/85:419 i denna del (yrkande 2),

4. beträffande *anmälan till körkortsregistret*
att riksdagen avslår motion 1984/85:419 i denna del (yrkande 3),

5. beträffande *personundersökning vid rattfylleri*
att riksdagen avslår motion 1984/85:1657 och motion 1984/85:2396 i denna del,

6. beträffande *handläggning av påföljds- och körkortsfrågor*
att riksdagen avslår motion 1984/85:1660.

Stockholm den 26 november 1985

På justitieutskottets vägnar

Arne Nygren

Närvarande: Arne Nygren (s), Hans Pettersson i Helsingborg (s), Björn Körlof (m), Helge Klöver (s), Gunilla André (c), Ulla-Britt Åbark (s), Sven Munke (m), Lars-Erik Lövdén (s), Hans Göran Franck (s), Hans Petersson i Röstånga (fp), Arne Svensson (m), Elving Andersson (c), Bengt-Ola Ryttar (s), Göran Magnusson (s) och Lars Sundin (fp).

Tingsrätternas påföljdsval under åren 1979–1982 vid "rena" rattfylleribrott, uttryckt som relationstal mellan antalet domar på skyddstillsyn/villkorlig dom, å ena sidan, och fängelsestraff, å andra sidan
(Källa: statistiska centralbyrån)

	Absoluta tal				Relationstal[1]	
Tingsrätt	1979	1980	1981	1982	79/80	81/82
Handens	8:32	9:42	11:32	11:24	1:4,4	1:2,5
Huddinge	11:26	10:35	8:47	12:55	1:2,9	1:5,1
Jakobsbergs	4:14	4:12	6:23	3:19	1:3,3	1:4,7
Nacka	5:16	4:21	11:30	6:27	1:4,1	1:3,4
Norrtälje	3:11	4:11	5:18	1:18	1:3,1	1:6,0
Sollentuna	4:32	6:24	6:26	8:31	1:5,6	1:4,1
Solna	11:35	8:39	4:38	15:39	1:3,9	1:4,1
Stockholms	41:237	47:231	48:234	42:226	1:5,3	1:5,1
Södertälje	6:28	3:40	7:35	3:28	1:7,6	1:6,3
Södra Roslags	8:16	10:20	5:29	6:36	1:2,0	1:5,9
Uppsala	4:50	7:36	8:35	11:36	1:7,8	1:3,7
Uppsala läns norra	2:6	4:8	5:9	5:15	1:2,3	1:2,4
Uppsala läns södra	2:6	2:13	3:13	2:14	1:4,8	1:5,4
Eskilstuna	5:26	3:33	4:32	5:23	1:7,4	1:6,1
Katrineholms	4:12	0:16	4:10	2:13	1:7,0	1:3,8
Nyköpings	3:26	0:18	3:14	2:18	1:14,7	1:6,4
Gotlands	5:14	4:21	3:18	2:19	1:3,9	1:7,4
Hallsbergs	1:11	2:8	2:5	1:9	1:6,3	1:4,7
Karlskoga	1:22	4:14	2:13	5:12	1:7,2	1:3,6
Lindesbergs	2:15	2:11	2:4	7:6	1:6,5	1:1,1
Örebro	14:38	11:16	10:28	13:21	1:2,2	1:1,9
Köpings	2:5	1:2	3:7	3:1	1:2,3	1:1,3
Sala	7:13	1:6	1:11	3:7	1:2,4	1:4,5
Västerås	3:17	5:12	0:5	1:7	1:3,6	1:12,0
Falu	4:22	2:23	2:21	2:23	1:7,5	1:11,0
Hedemora	2:11	1:11	2:15	0:18	1:7,3	1:16,5
Leksands	2:13	1:5	2:5	2:1	1:6,0	1:1,5
Ludvika	2:13	2:12	1:13	7:22	1:6,3	1:4,4
Mora	1:12	2:18	5:12	2:20	1:10,0	1:4,6
Linköpings	0:6	1:4	2:3	0:4	1:10,0	2:7
Mjölby	1:4	2:3	0:7	0:8	1:2,3	0:15
Motala	0:3	1:13	2:10	1:8	1:16,0	1:6,0
Norrköpings	9:41	10:30	11:37	5:28	1:3,7	1:4,1
Eksjö	2:17	0:6	1:7	5:12	1:11,5	1:3,2
Jönköpings	12:25	4:31	6:20	2:22	1:3,5	1:5,3
Värnamo	1:20	5:21	5:11	1:13	1:6,8	1:4,0
Ljungby	0:18	1:9	1:11	1:13	1:27,0	1:12,0
Växjö	5:23	8:25	3:20	7:20	1:3,7	1:4,0
Kalmar	3:7	1:9	5:7	2:29	1:4,0	1:5,1
Möre och Ölands	0:11	3:7	0:12	–	1:6,0	0:12
Oskarshamns	1:10	7:15	3:11	2:20	1:3,1	1:6,2
Västerviks	2:7	1:8	0:6	0:5	1:5,0	0:11
Falköpings	2:14	2:15	0:9	2:15	1:7,3	1:12,0
Lidköpings	2:29	0:23	4:17	7:16	1:26,0	1:3,0
Mariestads	6:17	1:10	2:9	1:6	1:3,9	1:5,0
Skövde	2:30	1:17	3:19	6:13	1:15,7	1:3,6
Karlshamns	0:9	3:7	2:6	1:5	1:5,3	1:3,7
Karlskrona	0:13	0:2	0:8	0:14	0:15	0:22
Ronneby	0:7	0:6	1:4	0:8	0:13	1:12,0
Sölvesborgs	1:6	3:8	0:2	2:5	1:3,5	2:7
Hässleholm	1:9	3:8	4:11	4:9	1:4,3	1:2,5
Klippans	0:3	0:6	2:7	2:3	0:9	1:2,5

[1] Relationstal har beräknats endast i de fall där domstolen haft minst 10 rattfyllerimål under resp. tvåårsperiod.

Tingsrätt	Absoluta tal 1979	1980	1981	1982	Relationstal[1] 79/80	81/82
Kristianstads	3:15	6:9	2:10	7:8	1:2,7	1:2,0
Simrishamns	1:10	2:6	1:12	2:10	1:5,3	1:7,3
Ängelholms	1:3	1:1	0:3	1:11	2:4	1:14,0
Eslövs	0:8	4:12	3:6	2:13	1:5,0	1:3,8
Helsingborgs	6:45	2:52	14:46	7:60	1:12,1	1:5,0
Landskrona	1:22	1:19	5:19	3:10	1:20,5	1:3,6
Lunds	2:11	1:19	4:12	2:24	1:10,0	1:6,0
Malmö	8:74	13:78	16:73	7:79	1:7,2	1:6,6
Trelleborgs	9:9	8:15	10:10	15:13	1:1,4	1:0,9
Ystads	6:13	6:8	12:10	3:6	1:1,8	1:1,1
Halmstads	4:25	12:27	12:39	6:30	1:3,3	1:3,8
Varbergs	6:21	4:28	6:24	6:27	1:4,9	1:4,3
Göteborgs	45:211	47:182	41:166	35:170	1:4,3	1:4,4
Mölndals	6:16	7:28	16:30	4:20	1:3,4	1:2,5
Stenungsunds	4:7	2:8	2:9	1:5	1:2,5	1:4,7
Strömstads	1:0	2:1	1:4	3:4	3:1	1:2,0
Uddevalla	1:13	2:6	2:5	2:7	1:6,3	1:3,0
Alingsås	2:5	5:9	5:9	0:12	1:2,0	1:4,2
Borås	2:33	5:38	5:34	3:22	1:10,1	1:7,0
Sjuhäradsbygdens	0:13	3:11	2:7	3:11	1:8,0	1:3,6
Trollhättans	2:19	1:16	2:15	1:15	1:11,7	1:10,0
Vänersborgs	3:7	0:8	2:7	1:6	1:5,0	1:4,3
Åmåls	0:12	1:5	3:6	1:7	1:17,0	1:3,3
Arvika	8:18	5:14	5:11	5:14	1:2,5	1:2,5
Karlstads	6:40	10:38	11:32	11:33	1:4,9	1:3,0
Kristinehamns	6:22	2:22	2:16	0:12	1:5,5	1:14,0
Sunne	0:14	0:24	3:12	2:16	0:38	1:5,6
Bollnäs	0:22	1:22	4:20	3:13	1:44,0	1:4,7
Gävle	13:29	6:30	8:21	5:41	1:3,1	1:4,8
Hudiksvalls	2:13	2:19	1:24	4:17	1:8,0	1:8,2
Ljusdals	0:3	0:11	3:9	1:12	0:14	1:5,3
Sandvikens	2:1	0:2	0:2	0:4	2:3	0:6
Härnösands	7:18	4:10	2:12	3:10	1:2,5	1:4,4
Sollefteå	0:7	1:14	1:3	1:8	1:21,0	1:5,5
Sundsvalls	5:45	5:33	5:24	8:46	1:7,8	1:5,4
Örnsköldsviks	1:7	1:4	7:6	5:11	1:5,5	1:1,4
Jämtbygdens	1:13	4:21	1:15	–	1:6,8	1:15,0
Svegs	0:7	1:7	1:7	1:6	1:14,0	1:6,5
Östersunds	7:17	5:15	3:21	6:37	1:2,7	1:6,4
Lycksele	1:12	0:9	3:18	6:10	1:21,0	1:3,1
Skellefteå	1:10	1:15	2:9	2:10	1:12,5	1:4,8
Umebygdens	1:4	1:2	2:3	–	2:6	2:3
Umeå	2:26	5:22	6:16	10:24	1:6,9	1:2,5
Bodens	2:8	0:3	0:3	3:10	1:5,5	1:4,3
Gällivare	4:15	1:15	3:18	2:13	1:6,0	1:6,2
Haparanda	2:18	4:12	3:18	1:7	1:5,0	1:6,3
Luleå	0:15	3:15	0:12	2:8	1:10,0	1:10,0
Piteå	4:11	0:14	5:21	2:13	1:6,3	1:4,9
Hela riket	405:2095	412:2020	477:1945	431:2009		
Riksmedeltal	1:5,17	1:4,90	1:4,07	1:4,66	1:5,0	1:4,4

Dessutom förekommer 1 fall av skyddstillsyn+fängelse vid följande tingsrätter: Uppsala 1980, Klippans 1982, Karlstads 1981 och Sundsvalls 1980.

[1] Relationstal har beräknats endast i de fall där domstolen haft minst 10 rattfyllerimål under resp. tvåårsperiod.

Innehåll

Sammanfattning 1
Motioner 1
Trafikbrottslagen m. m. 3
Promillegränserna 5
Påföljder vid trafiknykterhetsbrott 6
Allmänt om påföljder enligt brottsbalken 6
Påföljdspraxis vid trafiknykterhetsbrott 7
Särskilt om tingsrättspraxis 11
Körkortsingripande vid trafiknykterhetsbrott 12
Personundersökning 13
Körkortsregistret 14
Gällande ordning 14
Tidigare riksdagsuttalanden 14
Narkotikaberusning i trafiken 14
Gemensam prövning av ansvarsfrågan och frågan om körkortsåterkallelse 17
Utskottets tidigare behandling av frågan om påföljder för trafiknykterhetsbrott och promillegränserna 18
Överläggningar mellan riksdagspartierna 19
Pågående utredningsarbete 20
Frivårdskommittén 20
Fängelsestraffkommittén 21
Utredningen om alkoholutandningsprov 21
Försöksverksamhet inom kriminalvården 23
Riksåklagarens skrivelse den 26 juni 1985 23
Utskottet 24

Bilaga 26