

# Rattfylleri och sjöfylleri

*Delbetänkande av Rattfylleriutredningen*

*Stockholm 2006*



---

STATENS OFFENTLIGA  
UTREDNINGAR

---

SOU 2006:12

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:  
Fritzes kundtjänst  
106 47 Stockholm  
Orderfax: 08-690 91 91  
Ordertel: 08-690 91 90  
E-post: [order.fritzes@nj.se](mailto:order.fritzes@nj.se)  
Internet: [www.fritzes.se](http://www.fritzes.se)

*Svara på remiss. Hur och varför. Statsrådsberedningen, 2003.*  
– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som skall svara på remiss.  
Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på  
<http://www.regeringen.se/remiss>

Omslagsfoto: Brita Munck-Persson

Tryckt av Edita Sverige AB  
Stockholm 2006

ISBN 91-38-22521-2  
ISSN 0375-250X

# Till statsrådet och chefen för Justitiedepartementet

Genom beslut den 18 december 2003 tillkallade regeringen en särskild utredare med uppdrag att göra en utvärdering och översyn av rattfyllerilagstiftningen samt en fortsatt översyn av sjöfyllerilagstiftningen.

Till särskild utredare förordnades från och med den 9 februari 2004 hovrättslagmannen Göran Persson.

Att som experter biträda utredningen förordnades från och med den 8 mars 2004 professorn Petter Asp, chefsåklagaren Tora Holst, verksjuristen vid Vägverket Margareta Lannermark Ögren, biträdande verksjuristen vid Brå Karin Nylén, kriminalvårdsinspektören Lena Råghall och hovrättsassessorn Lars Wallinder, rättssakkunnig i Justitiedepartementet, samt från och med den 1 april 2004 verksjuristen vid Rikspolisstyrelsen Ove Nilsson. Ove Nilsson entledigades den 16 december 2004. Från och med samma dag förordnades chefsjuristen vid Rikspolisstyrelsen Lotta Gustavson som expert.

Att som experter biträda utredningen förordnades vidare från och med den 10 december 2004 regionchefen vid Kustbevakningen Kjell Larsson, stf sjösäkerhetsdirektören Per Nordström och polisinspektören Dan Östman.

Hovrättsassessorn Anna-Karin Jansson anställdes som sekreterare i utredningen från och med den 1 mars 2004.

Regeringen har vid sitt sammanträde den 15 december 2005 beslutat att ge utredningen i uppdrag att överväga ytterligare några frågor. Härmed överlämnas de frågor som omfattas av huvuddirektiven i ett delbetänkande *Rattfylleri och sjöfylleri* (SOU 2006:12).

Stockholm i januari 2006

*Göran Persson*

*/Anna-Karin Jansson*



# Innehåll

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>15</b>
<b>Författningsförslag .....</b>	<b>31</b>
1. Förslag till förordning (200x:xx) om Kriminalvårdens skyldighet att tillhandahålla särskild programverksamhet ....	31
2. Förslag till lag (200x:xx) om försöksverksamhet med villkorliga bötesstraff vid vissa drogrelaterade brott .....	32
3. Förslag till ändring i lagen (1974:203) om kriminalvård i anstalt .....	34
4. Förslag till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov .....	35
5. Förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100).....	38
6. Förslag till lag om ändring i lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning.....	40
7. Förslag till lag om ändring i lagen (1991:2041) om särskild personutredning i brottmål, m.m. ....	41
8. Förslag till lag om ändring i lagen (1994:451) om intensivövervakning med elektronisk kontroll .....	42
9. Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009).....	43
10. Förslag till lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken .....	45

11.	Förslag till förordning om ändring i förordningen (1983:124) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning .....	46
<b>1</b>	<b>Utredningens uppdrag och arbete.....</b>	<b>47</b>
1.1	Utredningens uppdrag .....	47
1.2	Utredningsarbetet .....	49
<b>Del I RATTFYLLERI OCH GROVT RATTFYLLERI</b>		
<b>2</b>	<b>Bakgrund.....</b>	<b>51</b>
2.1	Historik.....	51
2.2	1990-talets reformer.....	53
2.2.1	Inledning.....	53
2.2.2	1990 års reform .....	54
2.2.3	Konsekvenser av 1990 års reform .....	60
2.2.4	Väg- och sjöfyllerikommitténs förslag .....	61
2.2.5	Trafikpolisutredningen .....	63
2.2.6	1994 års reform .....	63
2.2.7	1999 års nollgräns mot narkotiska preparat i trafiken.....	69
<b>3</b>	<b>Gällande rätt.....</b>	<b>71</b>
3.1	Rattfylleri.....	71
3.1.1	Första stycket – promilleregeln .....	71
3.1.2	Andra stycket – drograttfylleri .....	72
3.1.3	Tredje stycket – kliniskt rattfylleri .....	72
3.1.4	Fjärde och femte styckena.....	73
3.2	Grovt rattfylleri .....	73
3.3	Bevissäkring .....	74
3.3.1	Lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov .....	74
3.3.2	Blodprovstagning .....	75
3.3.3	Lagen (1999:216) om ögonundersökning .....	76

3.4	Körkortsåterkallelse.....	76
3.5	Förverkande av fordon .....	77
<b>4</b>	<b>Reformernas effekter på trafiksäkerheten.....</b>	<b>79</b>
4.1	Inledning.....	79
4.2	Brottsutvecklingen.....	80
4.2.1	Anmälda brott.....	80
4.2.2	Lagförda personer.....	81
4.3	Polisens arbete.....	82
4.4	Olycksfallsutvecklingen .....	83
4.5	Alkoholkonsumtionen .....	88
4.6	Självrapporterade studier – 2003 års trafiksäkerhetsenkät ....	90
4.7	Slutsatser.....	90
<b>5</b>	<b>Påföljdsval och verkställighet.....</b>	<b>95</b>
5.1	Inledning.....	95
5.2	Påföljdsval vid grovt rattfylleri.....	96
5.2.1	Val av påföljd.....	96
5.2.2	Villkorlig dom.....	97
5.2.3	Skyddstillsyn.....	99
5.2.4	Villkorlig dom och skyddstillsyn i förening med samhällstjänst .....	101
5.3	Påföljdsutvecklingen.....	107
5.3.1	Statistik.....	107
5.3.2	Före år 1990 .....	108
5.3.3	1990 års reform .....	108
5.3.4	1994 års reform .....	110
5.3.5	Tiden efter år 1999.....	111
5.4	Påföljdsval vid rattfylleri.....	113

5.5	Verkställighet av påföljd vid grovt rattfylleri .....	114
5.5.1	Inledning.....	114
5.5.2	Verkställighet av fängelsestraff för grovt rattfylleri i kriminalvårdsanstalt .....	115
5.5.3	Verkställighet av fängelsestraff genom intensivövervakning med elektronisk kontroll .....	118
5.5.4	Verkställighet av skyddstillsyn.....	124
5.5.5	Verkställighet av villkorlig dom .....	128
5.5.6	Verkställighet av frivårdspåföljd förenad med föreskrift om samhällstjänst.....	129
5.5.7	Den nationella programgruppen och Prime for Life.....	129
5.6	Forskning (KAPUBRA-projektet).....	131
5.7	Uppgifter om återfall .....	135
5.8	Överväganden.....	137
5.8.1	Grovt rattfylleri.....	137
5.8.2	Rattfylleri.....	144
5.8.3	Återfall.....	153
<b>6</b>	<b>Personutredning .....</b>	<b>155</b>
6.1	Bakgrund.....	155
6.2	ASI och MAPS .....	156
6.3	Överväganden.....	157
<b>7</b>	<b>Drograttfylleri .....</b>	<b>161</b>
7.1	Inledning.....	161
7.2	Bakgrund.....	162
7.2.1	Historik .....	162
7.2.2	Bakgrunden till 1999-års regler om nollgräns .....	163
7.3	Gällande rätt .....	168
7.3.1	Trafikbrottslagen .....	168
7.3.2	Märkning av trafikfarliga läkemedel .....	170
7.3.3	Ögonundersökning.....	171



7.4	Statistik.....	174
7.4.1	Anmälda brott.....	174
7.4.2	Lagförda.....	174
7.4.3	Påföljdsstruktur.....	175
7.4.4	Typ av droger.....	176
7.4.5	Missbruksutveckling.....	177
7.4.6	Olyckor med drogpåverkade.....	178
7.5	Överväganden.....	179
<b>8</b>	<b>Vissa ytterligare åtgärder för att komma tillrätta med trafiknykterhetsbrottsligheten.....</b>	<b>189</b>
8.1	Inledning.....	189
8.2	Polisens arbete med alkoholutandningsprov.....	189
8.2.1	Upptäcktssätt.....	189
8.2.2	Antalet prov och andelen påverkade.....	192
8.2.3	Pågående arbete.....	192
8.3	Skellefteåmodellen.....	193
8.3.1	Bakgrund.....	193
8.3.2	Metoden.....	194
8.3.3	Resultat.....	194
8.4	Åtgärder som riktar sig mot unga förare.....	195
8.4.1	Don't drink & drive m.m.....	195
8.4.2	Körkortsutbildning.....	195
8.5	Alkolås.....	196
8.5.1	Inledning.....	196
8.5.2	Försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse.....	196
8.5.3	Alkolåsutredningen.....	198
8.6	Läkarnas anmälningsplikt.....	199
8.7	Överväganden.....	200

**Del II VÅLLANDEBROTTE**

<b>9</b>	<b>Vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom .....</b>	<b>205</b>
9.1	Inledning.....	205
9.2	Gällande rätt .....	206
9.3	1994 och 2001 års lagändringar.....	207
9.4	Något om gränsdragningen mellan vållande till annans död och uppsåtligt dödande.....	211
9.5	Skadeståndsansättning till anhöriga.....	215
9.6	De nya bestämmelsernas genomslag i domstolarnas praxis – genomgång av meddelade domar.....	216
9.6.1	Vållande till annans död i kombination med rattfylleribrott .....	216
9.6.2	Vållande till kroppsskada eller sjukdom i kombination med rattfylleribrott .....	223
9.7	Överväganden.....	225
9.7.1	Lagändringarnas genomslag i rättstillämpningen.....	225
9.7.2	Behov av förändringar.....	226

**Del III BROTTSOFFERFRÅGOR**

<b>10</b>	<b>Brottsoffer .....</b>	<b>233</b>
10.1	Inledning.....	233
10.2	Det rättsliga förfarandet .....	233
10.3	Rätten till ersättning för skada .....	237
10.3.1	Gällande rätt .....	237
10.3.2	Trafikskadeersättning .....	238
10.3.3	Brottsskadeersättning .....	239
10.4	Brottsoffermyndigheten och brottsofferfonden.....	240
10.5	Kommunernas ansvar enligt socialtjänstlagen.....	241
10.6	Ideella organisationer .....	242

10.7 Överväganden .....	244
<b>11 VIP (Victim Impact Panels) .....</b>	<b>249</b>
11.1 Inledning.....	249
11.2 VIP i USA .....	249
11.3 VIP i Sverige.....	250
11.4 Överväganden .....	251

#### **Del IV UTREDNING AV BROTT**

<b>12 Eftersupning.....</b>	<b>253</b>
12.1 Inledning.....	253
12.2 Bakgrund – tidigare behandling av frågan .....	254
12.3 Norsk rätt.....	257
12.4 Bevismöjligheter – svårigheter .....	259
12.5 Hur ofta förekommer invändningar om efterförtäring och vilken praktisk betydelse har de? .....	261
12.5.1 Uppgifter från Rättskemiska avdelningen och SKL.....	261
12.5.2 Uppgifter från åklagarkamrarna .....	261
12.5.3 Uppgifter från polismyndigheterna.....	263
12.6 Kriterier för nykriminalisering.....	265
12.7 Överväganden .....	268
<b>13 Sekretessfrågor .....</b>	<b>273</b>
13.1 Inledning.....	273
13.2 Sekretessen inom hälso- och sjukvården samt socialtjänsten .....	274
13.3 Uppgiftslämnande vid brott.....	275
13.3.1 Uppgift om att någon vistas på sjukhus.....	275

13.3.2	Uppgifter som får lämnas till polisen vid misstanke om brott.....	275
13.3.3	Uppgifter som får lämnas till polisen för att avvärja ett förestående brott.....	277
13.3.4	Underlåtenhet att avslöja brott som är å färde.....	277
13.4	Vittnesplikten enligt rättegångsbalken .....	278
13.5	Offentlighets- och sekretesskommitténs förslag.....	279
13.6	Överväganden.....	281
13.6.1	Särskilt om polis och åklagares möjlighet att utreda rattfylleribrott.....	281
13.6.2	Särskilt om möjligheten för personal inom sjukvården och socialtjänsten att avvärja pågående eller förestående rattfylleribrott .....	283

## Del V SJÖFYLLERI

<b>14</b>	<b>Sjöfylleri.....</b>	<b>287</b>
14.1	Inledning.....	287
14.2	Historik.....	287
14.3	Gällande rätt .....	288
14.3.1	Ansvarsbestämmelser i sjölagen.....	288
14.3.2	Fartygsbegreppet .....	290
14.3.3	Gärningsmannabegreppet.....	290
14.3.4	Särskilda överenskommelser för yrkestrafiken .....	294
14.3.5	Behörighetsregler .....	295
14.3.6	Svensk straffrättslig jurisdiktion .....	296
14.4	Utländsk rätt.....	299
14.4.1	Finsk, norsk, dansk och tysk rätt.....	299
14.4.2	Internationella organisationer och normsystem .....	307
14.5	Bakgrunden till 1999 års promilleregeln .....	308
14.6	Sjöfylleriutredningens förslag.....	314
14.6.1	Inledning.....	314
14.6.2	Promillegräns för enkelt sjöfylleri .....	315
14.6.3	Övervakning och kontroll .....	320
14.6.4	Kritik mot förslagen .....	321

14.7	Uppgifter om båtlivet .....	329
14.7.1	Båtlivsundersökningen 2004 .....	329
14.7.2	Antalet fartyg.....	330
14.7.3	Olycksfallsrapportering .....	331
14.7.4	Antalet lagförda .....	334
14.8	Överväganden .....	335
14.8.1	En promillegräns för sjöfylleri som inte är grovt .....	336
14.8.2	Nivån för en nedre straffbarhetsgräns.....	337
14.8.3	En avgränsning av tillämpningsområdet .....	338
14.8.4	Grovt brott.....	342
14.8.5	Nödregler .....	343
14.8.6	Behörighetsregler.....	345
14.8.7	En nollgräns för droger till sjöss .....	345
14.8.8	Utrustning ombord .....	346
14.8.9	Rutinmässiga alkoholutandningsprov till sjöss.....	346

## Del VI ÖVRIGA FRÅGOR

<b>15</b>	<b>Konsekvenser av utredningens förslag .....</b>	<b>349</b>
15.1	Inledning.....	349
15.2	Ekonomiska konsekvenser .....	350
15.2.1	Åligganden för Kriminalvården .....	350
15.2.2	Försöksverksamhet med villkorade bötesstraff.....	351
15.2.3	Polisens möjlighet att begära blodprov .....	351
15.2.4	Införandet av en sekretessbrytande regel.....	351
15.2.5	Vissa ytterligare förslag för att komma åt trafiknykterhetsbrottsligheten.....	352
15.2.6	En nedre promilleregler på sjön .....	352
15.3	Förslagets betydelse för brottsligheten och det brotts- förebyggande arbetet .....	353
15.4	Konsekvenser för sysselsättning och service i olika delar av landet .....	353

<b>16 Författningskommentar .....</b>	<b>355</b>
16.1 Förslaget till förordning (200x:xx) om Kriminalvårdens skyldighet att tillhandahålla särskild programverksamhet...	355
16.2 Förslaget till lag (200x:xx) om försöksverksamhet med villkorliga bötesstraff vid vissa drogrelaterade brott.....	356
16.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1974:203) om kriminalvård i anstalt.....	359
16.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov .....	359
16.5 Förslaget till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100)....	361
16.6 Förslaget till lag om ändring i lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning .....	361
16.7 Förslaget till lag om ändring i lagen (1991:2041) om särskild personutredning i brottmål, m.m. ....	361
16.8 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:451) om intensivövervakning med elektronisk kontroll.....	362
16.9 Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1994:1009) .....	362
16.10 Förslaget till lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken.....	365
16.11 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1983:124) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning.....	365
<b>Särskilt yttrande.....</b>	<b>367</b>
<b>Bilagor .....</b>	<b>381</b>
Bilaga 1 Kommittédirektiv .....	381
Bilaga 2 Genomgång av domar – vållande till annans död i förening med rattfylleribrott.....	399

# Sammanfattning

## Bakgrund

De nu gällande bestämmelserna om rattfylleri och grovt rattfylleri i 4 och 4 a §§ trafikbrottslagen (1951:649) är resultatet av återkommande lagstiftningsreformer under 1990-talet. Bestämmelserna om vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom i 3 kap. 7 och 8 §§ brottsbalken ändrades också under 1990-talet. Även påföljdssystemet har utvecklats och reformerats vid ett flertal tillfällen under det senaste decenniet. De nya påföljds- och verkställighetsalternativen har i betydande utsträckning kommit att tillämpas vid grovt rattfylleri. Mot bakgrund av de förändringar som skett har utredningen fått i uppdrag att göra en utvärdering och översyn av rattfyllerilagstiftningen, sådana påföljdsfrågor som har anknytning till rattfylleribrottet samt vissa andra frågor som har betydelse vid utredning och lagföring av rattfylleribrottslighet.

I enlighet med vad som sades då promilleregeln för grovt sjöfylleri infördes den 1 juli 1999 tillsatte regeringen i november 1999 en utredning för att utreda frågan om en promillegräns för sjöfylleri som inte är grovt. Den utredningen – Sjöfylleriutredningen – lämnade sitt betänkande Sjöfylleri (SOU 2001:30) i april 2001. Förslagen möttes av kritik i remissbehandlingen och ledde inte till någon lagstiftning. Mot bakgrund av Sjöfylleriutredningens betänkande och vad som bör tillföras för ett ställningstagande har utredningen haft att överväga om en promillegräns för sjöfylleri som inte är grovt bör införas, föreslå hur en sådan gräns i så fall skall utformas och avgränsas samt utifrån det även ta ställning till och lämna förslag om polisens och Kustbevakningens möjligheter att ta rutinmässiga alkohol-utandningsprov.

## Reformernas effekter på trafiksäkerheten

En del av utredningens uppdrag har varit att, med beaktande av brotts- och olycksfallsutvecklingen, utvärdera vilka effekter de reformer som vidtagits i fråga om rattfylleribrottet under 1990-talet har haft på trafiksäkerhetsområdet.

Att göra en sådan utvärdering möter åtskilliga svårigheter. De förändringar som skett över tiden beträffande brotts- och olycksfallsutvecklingen kan ha en mängd olika förklaringar. Inte endast den straffrättsliga regleringen utan även en rad andra omständigheter påverkar utvecklingen. Utredningen har dock kunnat konstatera att lagstiftningsreformerna åren 1990 och 1994 ledde till att rattfylleribrottsligheten sannolikt minskade under 1990-talet, vilket i sin tur bör ha lett till en ökad trafiksäkerhet.

När det gäller perioden mellan åren 1999 och 2004 har antalet anmälda rattfylleribrott ökat för varje år. År 2004 uppgick antalet anmälda rattfylleribrott till 22 185 och man är därmed tillbaka på ungefär samma nivå som under åren 1993-1994. Ökningen av antalet anmälda brott utgörs till stor del av rattfylleri under påverkan av narkotika. Den ökningen har ett nära samband med den lagstiftning som trädde i kraft år 1999. Även antalet anmälda rattfylleribrott under påverkan av alkohol ökade något under perioden. Att antalet anmälda brott ökade talar för att en viss ökning av den faktiska brottsligheten har skett. Denna ökning kan dock lika gärna tillskrivas det förhållandet att antalet tagna sållningsprov ökade under samma tid. Särskilt den omständigheten att den totala alkoholkonsumtionen per invånare ökade under dessa år ger anledning till antagandet att trafiksäkerheten påverkades i negativ riktning.

## Påföljdsval och verkställighet

De uttalanden beträffande principerna för påföljdsval vid grovt rattfylleri som gjordes i förarbetena till 1990 och 1994 års reformer samt även de uttalanden som gjordes i samband med att samhällstjänsten permanentades år 1999 har lett till att påföljdspraxis för grovt rattfylleri ändrats flera gånger sedan år 1990. När andelen fängelsestraff har minskat har andelen villkorliga domar ökat och vice versa. Efter det att andelen villkorliga domar år 1991 uppgick till 28 procent minskade andelen stadigt till 5 procent år



1998. När möjligheten att döma till villkorlig dom i kombination med samhällstjänst infördes år 1999 ökade andelen villkorliga domar på nytt. Domarna på skyddstillsyn ökade efter 1990 års reform till 30 procent år 1995 men har därefter sjunkit till omkring 21 procent åren 2003 och 2004. Utvecklingen i praxis kan sägas ha följt lagstiftarens intentioner.

Det är utredningens uppfattning att grovt rattfylleri också fortsättningsvis skall anses vara ett brott av sådan art att påföljden i första hand skall bestämmas till fängelse. Det skall därmed föreligga särskilda skäl för att en icke frihetsberövande påföljd skall kunna väljas.

Som särskilda skäl för skyddstillsyn i stället för fängelse skall rätten, på samma sätt som i dag, beakta om den tilltalade har ett missbruk som kräver vård eller behandling och den tilltalade förklarar sig villig att genomgå lämplig behandling som enligt en för honom uppgjord plan kan anordnas i samband med verkställigheten.

Pågående forskning har visat att en stor del av dem som har gjort sig skyldiga till grovt rattfylleri har sådana alkoholproblem att de har behov av vård eller behandlig härför. Vid bestämmandet av påföljd för grovt rattfylleri bör man därför, mer än som sker i dag, fokusera på det vårdbehov som kan föreligga och undersöka möjligheterna att anordna en s.k. kontraktsvård.

För att möjliggöra för domstolen att välja en adekvat påföljd är det av största vikt att domstolen har tillgång till en väl genomförd personutredning. Kriminalvårdens instrument och metoder för att identifiera vårdbehov och utforma adekvata påföljdsförslag bör därför utvecklas och förstärkas.

Det gäller också att identifiera och fånga upp de personer som är i behov av vård och behandling på ett tidigt stadium och att få dem att inse sin problematik. De rutiner som har utvecklats genom den s.k. Skellefteåmodellen och som nu tillämpas på flera håll i landet bör därför permanentas och göras till ett obligatoriskt inslag i utredningsarbetet så fort misstanke om trafiknykterhetsbrott föreligger.

En ytterligare förutsättning för att kunna få fler personer att bli intresserade av och motiverade till att delta i vård- och behandlingsprogram inom ramen för en kontraktsvård är att det inom Kriminalvården finns ett färdigt vård- och behandlingsprogram för grova rattfylleriister så att den tilltalade i ett tidigt skede kan erbjudas detta och överväga om han eller hon är villig att

genomgå en sådan behandling. Ett sådant vård- och behandlingsprogram skall sträcka sig över en längre tid, uppemot ett år, och innehålla flera olika moment såsom läkarundersökning, eventuell medicinering, regelbundna kontroller av nykterheten, samtalskontakter och information. Behandlingen skall ge goda förutsättningar för den dömda att verkligen förändra sin situation och bli kvitt sitt missbruk och samtidigt väl motsvara den vård och behandling som kan förekomma inom ramen för verkställigheten av ett kortare fängelsestraff. Behandlingen skall också vara tillräckligt ingripande för att kunna väljas som alternativ till fängelse. Flera av de rattfylleriprogram som finns i dag kan utgöra förebild för denna verksamhet.

För att säkerställa att det finns sådana vård- och behandlingsprogram i hela landet föreslår utredningen att Kriminalvården skall åläggas att utarbeta en rammodell för vad ett sådant program skall innehålla. Varje frivårds kontor skall därefter, med utgångspunkt från rammodellen och i samarbete med beroendevården eller socialtjänsten på orten, arbeta fram ett program utifrån de lokala förutsättningarna. Vård- och behandlingsprogrammet skall finnas färdig och kunna presenteras för och erbjudas den som gjort sig skyldig till grovt rattfylleri. Det förhållandet att Kriminalvården åläggs att ta fram en rammodell avser också att leda till att innehållet i kontraktsvården för grova rattfyllerister blir mer enhetligt än vad som är fallet i dag. I det enskilda fallet kan det givetvis ändå finnas behov av särskilda vårdinsatser. Även frågan om vem som skall svara för kostnaderna för hälso- och sjukvårdens medverkan i verksamheten skall lösas i samband med att programmet tas fram.

Utredningen föreslår vidare att de som skall avtjäna fängelsestraff för grovt rattfylleri på kriminalvårdsanstalt skall genomgå en särskild programverksamhet anpassad för dem som gjort sig skyldiga till trafiknykterhetsbrott. Placering av dem som döms för grovt rattfylleri, med detta brott som huvudbrott, skall därför ske på de kriminalvårdsanstalter som tillhandahåller sådan särskild programverksamhet. För att säkerställa en sådan ordning föreslår utredningen att frågan regleras särskilt i lagen (1974:203) om kriminalvård i anstalt.

Även de som verkställer fängelsestraff genom intensivövervakning skall, som en del av verkställigheten, delta i en särskild programverksamhet anpassad för dem som dömts för trafiknykterhetsbrott.

Utredningen har också övervägt om villkorlig dom skall kunna kompletteras med en föreskrift om deltagande i behandlings- eller programverksamhet för den som är dömd för trafiknykterhetsbrott. Utredningen anser dock inte att det finns behov av en sådan särreglering för den som döms för grovt rattfylleri. I de fall det finns tecken på att en person som har gjort sig skyldig till grovt rattfylleri också har en alkoholrelaterad problematik talar redan det förhållandet mot att välja villkorlig dom som påföljd. Ett inslag av vård- och behandlingsinsatser vid verkställighet av en villkorlig dom skulle också innebära ett nytt inslag i påföljdssystemet. I praktiken skulle detta innebära att en ny påföljd tillskapas. Härtill kommer att utrymmet för att välja villkorlig dom, med eller utan föreskrift om samhällstjänst, som påföljd för grovt rattfylleri numera är tämligen begränsat enligt den praxis som har lagts fast av Högsta domstolen. Det är också utredningens uppfattning att denna påföljd skall kunna komma i fråga endast i klara undantagsfall, särskilt med tanke på den kunskap forskningen har gett om grova rattfylleristers alkoholvanor och därmed sammanhängande risk för återfall i liknande brottslighet.

Utredningen föreslår slutligen att det genom ett tidsbegränsat försök vid vissa tingsrätter införs en möjlighet att villkora en eftergift av bötesstraff vid trafiknykterhetsbrott av normalgraden (villkorligt bötesstraff) av att gärningsmannen genomför behandling eller annan åtgärd mot sitt missbruk.

## Personutredning

Att domstolen har tillgång till en väl genomförd personutredning är av stor betydelse för påföljdsvalet. Särskilt i fall av grovt rattfylleri, där det kan bli fråga om en frivårdande påföljd endast om särskilda skäl föreligger, är det viktigt att den tilltalades personliga förhållanden belyses på ett riktigt sätt. I mål om grovt rattfylleri skall det vara obligatoriskt att inhämta personutredning. För att säkerställa att så sker föreslår utredningen att en uttrycklig regel härom förs in i lagen (1991:2041) om särskild personutredning i brottmål m.m. Kriminalvårdens instrument och metoder för att identifiera vårdbehov och utforma adekvata påföljdsförslag bör utvecklas och förstärkas.

## Drograttfylleri

Genom en lagändring den 1 juli 1999 infördes en nollgräns för narkotika i trafiken. Straffansvaret för rattfylleri utvidgades till att avse också den som framför ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter färden finns något narkotiskt ämne kvar i förarens blod. Sedan nollgränsen infördes har antalet drogpåverkade förare som ertappats och lagförts ökat betydligt för varje år.

Nollgränsen för narkotika i trafiken gäller alla narkotiska preparat, även läkemedel, dock med det undantaget att den som intagit narkotikaklassade läkemedel i enlighet med behörig receptutfärdares ordination undantas från straffbarhet enligt 4 § andra stycket andra meningen trafikbrottslagen. För narkotikaklassade preparat som är ordinerade av behörig receptutfärdare gäller att ansvar kan utdömas enligt 4 § tredje stycket trafikbrottslagen om det kan antas att den tilltalade inte kunnat framföra fordonet på ett betryggande sätt.

Utredningen har övervägt om även de som intagit narkotikaklassade läkemedel i enlighet med behörig receptutfärdares ordination skall omfattas av förbudet i andra stycket. Många av dem som intar ett läkemedel med narkotiska substanser i enlighet med läkares ordination gör det emellertid i så låga doser att de inte blir påverkade på ett trafikfarligt sätt. Att införa ett generellt förbud för samtliga dem som intagit narkotikaklassade läkemedel skulle enligt utredningens bedömning få orimliga konsekvenser. Inte heller utifrån trafiksäkerhetsmässiga bedömningar skulle det vara försvarbart att införa ett generellt förbud. En sådan regel skulle i alltför stor utsträckning komma att omfatta beteenden som inte är straffvärda. Med den ordning som gäller i dag kommer lagstiftningen åt de personer som är mest trafikfarliga, dvs. de som använder narkotika i missbrukssyfte. De som använder narkotikaklassade läkemedel i terapeutiska doser bör alltså inte heller fortsättningsvis vara generellt förhindrade att framföra motorfordon.

Utredningen har också övervägt att låta trafikfarliga medel som inte är narkotikaklassade omfattas av ett generellt förbud mot att framföra motorfordon. Att i dagsläget ange vilka preparat som skulle omfattas av ett sådant förbud skulle dock medföra alltför stora hinder och ett sådant generellt förbud är inte möjligt.

Nuvarande reglering utgår från att det för straffansvar skall finnas ett narkotiskt preparat i blodet. För att kunna döma någon för grovt brott är det dock inte tillräckligt med en hög halt av ett narkotiskt preparat i blodet utan det krävs också bevisning om att gärningsmannen varit avsevärt påverkad eller om att framförandet av fordonet inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten. En ordning med gränsvärden för grovt brott skulle innebära att fler av dem som har höga halter av narkotiska preparat i blodet skulle kunna dömas för grovt brott. Då det saknas metoder för att bedöma hur graden av påverkan av narkotiska eller andra trafikfarliga preparat skall mätas och bestämmas är det dock inte möjligt att bestämma några sådana gränsvärden. Även det stora och ökande antalet droger gör att det skulle vara mycket svårt att bestämma gränsvärden. Ett påstående om grovt rattfylleri under påverkan av narkotika måste alltså även i fortsättningen åtföljas av stödbevisning huruvida föraren varit avsevärt påverkad av narkotika eller om framförandet av fordonet inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Utredningen anser här att det bör övervägas att ge polisen i uppdrag att finna bättre metoder för att säkra sådan stödbevisning. Man kan exempelvis tänka sig ett formulär eller en test enligt vilken polisen skall lämna sådana uppgifter om den misstänktes grad av påverkan. Sådana uppgifter om den tilltalades påverkan i kombination med uppgifter om en hög halt av ett narkotiskt preparat i blodet bör kunna leda till att fler personer lagförs för grovt drograttfylleri än i dag. För att underlätta vid bedömningen av i vilken mån mängden narkotika i blodet påverkar förmågan att på ett betryggande sätt framföra fordonet anser utredningen vidare att Rättsmedicinalverket bör ges i uppdrag att överväga om det beträffande i vart fall vissa vanligt förekommande droger, t.ex. amfetamin, finns möjlighet att ange något särskilt gränsvärde för grovt brott.

Slutligen anser utredningen att arbetet mot droger i trafiken kan förbättras ytterligare genom ett bättre utvecklat samarbete mellan olika enheter inom polisen. På de orter där ett sådant samarbete förekommer har arbetet lett till mycket goda resultat. Samtliga poliser i yttre tjänst bör också erhålla utbildning för att kunna genomföra ögonundersökning och tolka andra tecken på droger. Utbildningen bör fortsättningsvis ske inom ramen för den polisiära grundutbildningen samt även följas upp genom utbildning vid respektive polismyndighet.

## Ytterligare åtgärder för att komma åt trafiknykterhetsbrottsligheten

Polisens arbete med alkoholutandningsprov är en sådan åtgärd som har stor betydelse i arbetet med att bekämpa trafiknykterhetsbrottsligheten. Antalet utandningsprover bör öka och minst två miljoner alkoholutandningsprover per år bör genomföras. Särskilt de fullt synliga trafiknykterhetskontrollerna bör därvid öka. Vidare skall varje möte med en trafikant medföra att nykterheten kontrolleras.

För att underlätta arbetet skall samtliga polismyndigheter ha särskilt utrustade fordon i vilka man med hjälp av en Evidenzer skall kunna slutföra merparten av utredningarna vid kontrollplatsen.

Den s.k. Skellefteåmodellen bör permanentas och bli ett obligatoriskt inslag i polisens utredningsarbete så snart misstanke om trafiknykterhetsbrott föreligger. Verksamheten vänder sig till såväl dem som gjort sig skyldiga till grovt rattfylleri som till dem som gjort sig skyldiga till rattfylleri av normalgraden och syftar till att minska antalet återfall genom att ge dem som gjort sig skyldiga till trafiknykterhetsbrott en möjlighet till omedelbar behandling.

Vägverkets arbete med påverkan sker främst mot ungdomar. Av statistikuppgifter framgår att andelen dödsolyckor är stor i gruppen ungdomar mellan 15 och 24 år, dock att andelen alkoholpåverkade förare i dödsolyckor är allra störst i gruppen 25–29 år. Även äldre personer är i inte obetydlig utsträckning inblandade i trafikolyckor. Att rikta påverkansinsatser endast mot dem mellan 15 och 24 år är därför inte tillräckligt. Det är utredningens uppfattning att informationskampanjer skall rikta sig till samtliga vägtrafikanter.

## Vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom

De lagändringar som genomfördes beträffande vållande till annans död och vållande till kroppsskada i kombination med trafiknykterhetsbrott år 1994 har fått genomslag i rättstillämpningen. Vållande till annans död eller vållande till kroppsskada eller sjukdom i kombination med rattfylleribrott bedöms numera i de allra flesta fall som grovt brott och påföljderna har skärpts väsentligt i förhållande till vad som gällde tidigare.

För grovt vållande till annans död och grovt rattfylleri i brottskonkurrens uppgår straffmaximum i dag till åtta års fängelse. Nuvarande straffskalor – där maximistraffet för grovt vållande till annans död möter minimistraffet för dråp – är utformade på ett ändamålsenligt sätt och det saknas anledning att ytterligare höja straffet. Inte heller bör minimistraffet höjas.

För grovt vållande till kroppsskada eller sjukdom och grovt rattfylleri i brottskonkurrens uppgår straffmaximum i dag till sex års fängelse. Straffskalan står i rimlig relation till straffskalan för grovt vållande till annans död samt även till straffskalorna för misshandel respektive grov misshandel. Inte heller här finns det någon anledning att förändra straffskalan.

## Brottsoffer

Mycket har gjorts under den senaste 15-års perioden för att förbättra brottsoffrens ställning i olika avseenden. Bl.a. har rätten till ersättning för personskada, främst psykiska besvär, som till följd av dödsfallet åsamkats någon som stod den avlidne särskilt nära införts genom en lagändring den 1 januari 2002. Den lagändringen har också fått till följd att målsägandebiträde numera förordnas oftare för anhöriga i mål gällande vållande till annans död. När det gäller såväl rätten till skadeståndsansättning som möjligheten att få ett målsägandebiträde förordnat för sig anser utredningen att den nuvarande lagstiftningen är tillräckligt långtgående och att några ändringar för närvarande inte krävs.

Inrättandet av Brottsoffermyndigheten samt reformerna om stödperson och vittnesstöd har kommit att få stor betydelse i arbetet med att främja brottsoffrens rättigheter, behov och intressen.

De ideella organisationerna är ett viktigt komplement till samhällets insatser för brottsoffer och fyller en mycket viktig funktion. Vid brottsofferjourerna finns personer som har utbildning och erfarenhet av de frågeställningar som brottsoffer ställs inför. Brottssofferjourerna hjälper till med information om hur en polisanmälan går till, hur en rättegång går till, hur man kräver skadestånd samt med hjälp för den utsatte att bearbeta vad som hänt. SMART (Samverkan Mot alkohol och Rus i Trafiken) och MADD (Mothers Against Drunk Driving) är två

organisationer som samlar och stöttar anhöriga och andra som vill engagera sig mot just trafiknykterhetsbrottsligheten.

Utredningen vill framhålla betydelsen för brottsoffret av ett bra bemötande från myndigheter och andra, av adekvat information och av att brottet tas på allvar och prioriteras. Det är också viktigt att myndigheter och organisationer tar till vara brottsoffrens erfarenheter i det fortsatta arbetet mot trafiknykterhetsbrottsligheten.

## VIP

The Victim Impact Panel Program (VIP) är ett amerikanskt program som utgår från konsekvenserna av rattfylleri – personer som är dömda för rattfylleri konfronteras med personer som på något sätt drabbats av rattfylleribrottslighet.

Sedan en tid tillbaka har det förekommit försöksverksamhet med VIP som en del av programverksamheten vid vissa frivårdskontor. De som hittills omfattats av denna försöksverksamhet har varit dömda för grovt rattfylleri till skyddstillsyn eller till fängelse och verkställt sitt straff genom intensivövervakning. Många av dem som döms för grovt rattfylleri har problem med missbruk och kanske även andra problem såsom arbetslöshet och psykisk ohälsa. För att dessa personers beteende skall förändras krävs behandling. De grova rattfylleristerna är, såvitt utredningen kan bedöma, därmed knappast rätt målgrupp för brottsofferkonfrontationer av nu aktuellt slag.

Även om man skulle välja att göra VIP till ett inslag vid verkställighet av påföljd för grovt rattfylleri ställer sig utredningen tveksam till om det alls skulle vara praktiskt möjligt att genomföra konfrontationer med alla dem som dömts för grovt rattfylleri.

En ordning som bygger på att det finns enskilda som är beredda att ställa upp och medverka vid konfrontationer skulle inte heller uppfylla de krav på förutsägbarhet eller konsekvens som styr påföljdssystemets utformning.

Sammantaget anser utredningen alltså att det inte är lämpligt att införa VIP som en del i påföljdssystemet. För dem som drabbats av rattfylleribrottsligheten kan dock möjligheten att få berätta om hur de drabbats många gånger vara ett sätt att bearbeta händelsen och gå vidare i livet. Att ta vara på deras upplevelser och erfarenheter i de sammanhang där det kan fungera är viktigt. Konfrontationer



med andra grupper, exempelvis ungdomar som är i färd med att ta körkort, ställer inte samma krav på förutsägbarhet och konsekvens som påföljdssystemet och skulle därtill troligen ha en större genomslagskraft än konfrontationer med dem som redan dömts för rattfylleribrottslighet. Således kunde det vara en möjlighet att, på de orter där det finns brottsoffer som är beredda att berätta om sina erfarenheter, hålla möten med exempelvis dem som tar körkort och deras handledare som en del i den obligatoriska introduktionsutbildningen.

## Eftersupning

Falska påståenden om s.k. eftersupning kan utgöra ett problem vid utredningar av misstänkta brott. I riksdagen har det sedan lång tid tillbaka framförts krav på att eftersupning skall kriminaliseras.

För att ta ställning till frågan om eftersupning bör kriminaliseras har utredningen inledningsvis ställt frågor till Åklagarmyndigheten, polismyndigheterna, Statens kriminaltekniska laboratorium och rättskemiska avdelningen vid Rättsmedicinalverket om i vilken omfattning påståenden om eftersupning framförs och i vilken mån de leder till att åtal aldrig väcks eller till friande dom. Uppskattningsvis förekommer invändningar om eftersupning i 1,5–2 procent av samtliga rattfylleriärenden under förundersökningsstadiet. Påståenden om eftersupning har i sin tur lett till friande dom i minst ett tiotal fall år 2003. Sammantaget har utredningen kunnat konstatera att falska påståenden om eftersupning inte förekommer i någon större omfattning.

Den fråga som utredningen därefter har ställt sig är om falska påståenden om eftersupning utan svårigheter kan motbevisas. Någon helt säker metod för att räkna ut när i tiden alkohol intagits finns inte. En kombination av två urinprov och ett blodprov/utandningsprov, tagna med vissa intervall ger dock goda förutsättningar för att beräkna hur alkoholkonsumtionen skett.

Invändningar om eftersupning synes vålla främst polis men även åklagare betydande merarbete. För att underlätta polisens arbete skulle det vara av betydelse om man genom en kriminalisering kunde undanröja de svårigheter i bevishänseende som föranleds av invändningar om eftersupning. Frågan blir därmed om det är påkallat att genom kriminalisering införa förbud mot förtäring av

alkohol eller andra droger under vissa förhållanden inom viss tid efter färden.

Kriminalisering bör som huvudregel avse särskilt skyddsvärda intressen. När det gäller eftersupning skulle skyddsintresset kunna vara trafiksäkerheten. Enligt utredningens mening skulle en kriminalisering av eftersupning dock inte, annat än i mycket begränsad utsträckning, bidra till att personer som annars skulle ha kört onyktra väljer att avstå från bilkörning i berusat tillstånd. En kriminalisering av eftersupning skulle således inte ha annat än marginella effekter på trafiksäkerheten och något egentligt skyddsintresse finns därmed knappast. De intressen man skulle vilja skydda med en lagstiftning skulle i stället vara enbart av utrednings- eller lagföringskaraktär. Att kriminalisera ett beteende enbart av dessa skäl bör normalt inte komma i fråga. Det anses som regel inte heller straffbart att försöka dölja sin egen brottslighet.

Vidare torde en eventuell kriminalisering, för att ha önskad effekt, förutsätta att eftersupning bestraffas på ett likartat sätt som rattfylleri/grovt rattfylleri. Att hävda att straffvärdet för eftersupning skulle motsvara det för rattfylleri är dock svårt och det framstår som ännu svårare att hävda att påföljdsvalet för eftersupning skulle kunna anpassas till den praxis som gäller för t.ex. grovt rattfylleri. Att inte anpassa straffskalorna till varandra skulle å andra sidan vara helt uteslutet då den misstänkte i annat fall skulle kunna komma lindrigare undan genom att hävda eftersupning.

Utredningens uppfattning är alltså att någon regel som kriminaliserar eftersupning inte bör införas. Eftersom en invändning om eftersupning ofta kommer först efter det att den misstänkte gripits och ibland först under rättegången är det emellertid viktigt att polisen, när ingripandet sker först efter det att körningen har avslutats, förutsätter att ett påstående om eftersupning kan komma senare och säkras bevisning. Finns urin- och blodprov tillgängliga i en sådan situation är det oftast möjligt för polis eller åklagare att inhämta sakkunnigutlåtande för att utreda sanningshalten i påståendet.

## Sekretessfrågor

Ett alkoholutandningsprov eller ett blodprov utgör i de flesta fall en förutsättning för att kunna styrka ett trafiknykterhetsbrott. För att polisen skall kunna ta ett alkoholutandningsprov eller ett blodprov i bevissyfte krävs att skälig misstanke om brott föreligger. Skälig misstanke om rattfylleri konstateras i de allra flesta fall efter sållningsprov eller ögonundersökning. Det finns emellertid situationer då det inte är möjligt för polisen att genomföra sållningsprov eller ögonundersökning för att konstatera att skälig misstanke om rattfylleri föreligger. Det gäller till exempel när en förare skadats i samband med en trafikolycka på ett sådant sätt att han eller hon inte kan medverka vid ett sållningsprov eller en ögonundersökning eller i de fall föraren redan förts till sjukhus när polis anländer till en olycksplats.

De blodprov som eventuellt tas inom sjukvården med anledning av att en trafikskadad förare vårdas, skulle i dessa fall kunna utgöra bevis för att föraren haft en otillåten alkoholhalt eller narkotika i blodet vid framförande av fordonet och därigenom gjort sig skyldig till rattfylleri. Enligt de regler som gäller i dag hindrar hälso- och sjukvårdssekretessen att uppgifter om en förares blodprov lämnas ut till polis- eller åklagarmyndighet. Att bryta sekretessen i dessa fall måste emellertid, med beaktande av brottens relativt sett låga straffvärde, anses tveksamt.

För att göra det möjligt för polisen att få uppgift om eventuell alkoholpåverkan även hos den förare som redan tagits till sjukhus föreslår utredningen i stället att det i nu nämnda situationer skall vara möjligt för polisen att begära att blodprov tas på den som varit inblandad i en trafikolycka även om skälig misstanke om brott inte föreligger. En sådan lösning skulle innebära att polisen får de efterfrågade uppgifterna utan att sekretessen bryts. Lösningen är också en bättre lösning än en sekretessbrytande regel på det sättet att polis och åklagare här alltid har möjlighet att begära att ett blodprov tas. Med en sekretessbrytande regel skulle det vara möjligt att erhålla uppgift om en eventuell alkohol- och drogkoncentration endast i de fall där blodprov verkligen tagits.

En annan fråga är hälso- och sjukvårdspersonalens samt socialtjänstpersonalens möjligheter att avvärja pågående eller förestående trafiknykterhetsbrott. Frågan för utredningen har varit om personal inom hälso- och sjukvården eller inom socialtjänsten som i arbetet uppmärksammar att en person är berusad och att samma

person avser att sätta sig i en bil och köra skall ges möjlighet att kontakta polisen.

Att inte kunna avvärja ett förestående eller pågående trafiknykterhetsbrott genom att kontakta polisen måste uppfattas som stötande, vilket förhållande dock måste vägas mot den enskildes intresse av integritet och sekretess.

När det gäller personal inom hälso- och sjukvården anser utredningen, med beaktande av den anmälningsplikt som läkare redan har i fråga om personer med alkoholmissbruk och då de situationer som nu är i fråga i första hand syftar till att skydda den enskildes samt andra människors liv, att personal inom hälso- och sjukvården skall ha möjlighet att kontakta polis för att avvärja ett förestående eller pågående trafiknykterhetsbrott. Ett särskilt undantag från sekretessen för dessa fall bör därför göras.

Även om situationen mellan socialsekreteraren och den enskilde inte är riktigt densamma gör sig samma argument gällande. Det är inte heller här rimligt att personalen inte skulle tillåtas att agera genom att kontakta polisen då en person som är påverkad av alkohol eller droger avser att sätta sig i en bil för att köra, med de risker för såväl förarens som andra människors liv som detta innebär. Undantaget bör därför gälla även från socialtjänstsekreteressen.

Sekretess skall alltså inte hindra att uppgift om ett förestående eller pågående trafiknykterhetsbrott lämnas från myndighet inom hälso- och sjukvården eller socialtjänsten till polismyndighet eller annan myndighet som har att ingripa mot brottet för att avvärja brott. Med trafikolycka avses såväl olycka till lands som till sjöss och på järnväg.

## Sjöfylleri

Sjöfylleribrottet skall liksom i dag vara indelat i två grader, sjöfylleri och grovt sjöfylleri.

När det gäller normalgraden av sjöfylleri föreslår utredningen att en nedre promillegräns om 0,2 promille införs i 20 kap. 4 § sjölagen (1994:1009). Från den nedre promillegränsen undantas den som framför eller i övrigt fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för sjösäkerheten på maskindrivet fartyg med en längd under sju meter och vars maximifart inte överstiger sju knop, på segelfartyg med en längd under sju meter samt på fartyg under rodd.

Den nedre promillegränsen skall, liksom övriga regler om sjöfylleri, tillämpas i samtliga farvatten och såväl på den som framför ett fartyg som på den som i övrigt fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss.

Den nya regeln skall i lagtexten placeras före den nuvarande regeln. Den nuvarande regeln blir då tillämplig dels då det inte finns någon bevisning om alkoholhalten, dels då någon varit påverkad av annat medel än alkohol, dels på de fartyg som undantagits från den nedre promillegränsen.

Som en logisk följd av utredningens förslag om att införa en promillegräns för sjöfylleri som inte är grovt, föreslår utredningen att en direkt tillämpbar promilleregeln med de avgränsningar som föreslagits för sjöfylleri av normalgraden, införs även för grovt sjöfylleri. Med en sådan regel blir det inte nödvändigt att först göra en klinisk bedömning av om gärningsmannen varit så påverkad av alkohol eller annat medel att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kunnat utföra vad som ålegat honom utan den uppmätta alkoholkoncentrationen blir direkt avgörande för om straffansvar för grovt brott kan följa. En sådan ordning har många praktiska fördelar bl.a. genom att bevisföringen underlättas. Den enskildes rättssäkerhet kan också sägas bli stärkt genom att subjektiva bedömningar kan undvikas vid bevisprövningen. Den nedre gränsen för grovt sjöfylleri bör som hittills fastställas till 1,0 promille alkohol i blodet eller 0,50 milligram per liter utandningsluft. För den som på grund av fartygets storlek eller karaktär inte omfattas av de föreslagna promillereglerna skall nuvarande bestämmelser i fråga om grovt sjöfylleri gälla oförändrade.

Polisman och kustbevakningstjänsteman skall ges befogenhet att genomföra rutinmässiga alkoholutandningsprov enligt 2 § lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov på den som framför ett fartyg eller i övrigt fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss. Rutinmässiga alkoholutandningsprov skall inte genomföras i de fall det är uppenbart att fartygets storlek eller karaktär utesluter en tillämpning av promillereglerna.

Kustbevakningstjänsteman skall också ges möjlighet att på samma sätt som polisman genomföra alkoholutandningsprov enligt 1 § lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov på den som är skäligen misstänkt för brott enligt 20 kap. 4 och 5 §§ sjölagen (1994:1009).



# Författningsförslag

## **1. Förslag till förordning (200x:xx) om Kriminalvårdens skyldighet att tillhandahålla särskild programverksamhet**

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Kriminalvården skall utarbeta en rammodell till ett särskilt vård- och behandlingsprogram för den som dömts för brott där påverkan av alkohol, narkotika eller något annat medel är en förutsättning för ansvar.

2 § Vid varje frivårdskontor skall det, i enlighet med den rammodell som anges i 1 §, utarbetas ett särskilt vård- och behandlingsprogram för den som dömts för brott där påverkan av alkohol, narkotika eller något annat medel utgör en förutsättning för ansvar.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2007.

## 2. Förslag till lag (200x:xx) om försöksverksamhet med villkorliga bötesstraff vid vissa drogrelaterade brott

Härigenom förskrivs följande.

1 § I brottmål som prövas av x tingsrätt och vid högre rätts prövning av sådant mål gäller denna lag.

2 § I mål där påföljden annars skall bestämmas till dagsböter, får rätten utdöma ett *villkorligt bötesstraff* om

1. påverkan av alkohol, narkotika eller något annat medel utgör en förutsättning för ansvar för brottet,

2. den tilltalade har åtagit sig att genomföra en behandling eller annan åtgärd mot sitt missbruk och

3. behandlingen eller åtgärden kan anses tillräckligt ingripande med hänsyn till brottslighetens straffvärde.

Genom det villkorliga bötesstraffet skall föreskrivas att den tilltalade inte behöver betala ett visst angivet bötesbelopp under förutsättning att denne genomför behandling eller annan åtgärd mot sitt missbruk.

Åklagare får under samma förutsättningar förelägga strafföreläggande om villkorligt bötesstraff.

3 § Kriminalvården skall, om den finner att förutsättningar för ett villkorligt bötesstraff enligt 2 § föreligger, upprätta en behandlingsplan som skall kunna läggas till grund för rättsens eller åklagarens bedömning. I planen skall anges en tid, högst tre månader, inom vilken den behandling som skall läggas till grund för ett villkorligt bötesstraff skall vara avslutad.

Rätten kan, i mål där ansvar prövas för brott som kan bli föremål för tillämpning av villkorligt bötesstraff, inhämta en behandlingsplan från Kriminalvården.

4 § Kriminalvården skall kontrollera att den dömda iakttar vad denne åtagit sig genom det villkorliga bötesstraffet. Iakttar den dömda inte vad denne åtagit sig skall Kriminalvården anmäla detta till åklagaren.

Om den dömda inte har iakttagit vad denne åtagit sig, skall åklagaren föra talan vid rätten om att domen eller strafföreläggandet om villkorliga böter skall undanröjas.



Undanröjs domen eller strafföreläggandet om villkorliga böter skall rätten utdöma dagsböter i enlighet med det villkorliga bötesstraffet.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2007 och upphör att gälla vid utgången av år 2009.

### 3. Förslag till ändring i lagen (1974:203) om kriminalvård i anstalt

Härigenom föreskrivs att det i lagen (1974:203) om kriminalvård i anstalt skall införas en ny paragraf, 7 b §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*7 b §*

*Placering av intagna som dömts för brott där påverkan av alkohol, narkotika eller något annat medel utgör en förutsättning för ansvar skall, när det brottet utgör huvudbrott, ske på kriminalvårdsanstalt som tillhandahåller särskild programverksamhet anpassad för den som gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2007.

#### 4. Förslag till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov att 1–3 §§ skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen 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 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) eller annat brott, på vilket 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.

Alkoholutandningsprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519), 20 kap. 4 eller 5 §§ sjölagen (1994:1009) eller annat brott, på vilket fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

Alkoholutandningsprov tas av polisman *eller, om misstanken avser brott mot 20 kap. 4 eller 5 §§ sjölagen (1994:1009), även av kustbevakningstjänsteman.* Provtagning 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 fartyg* eller inomhus i avskilt rum.

##### 2 §

Alkoholutandningsprov får även i andra fall än som avses i 1 § första stycket tas på förare av motordrivet fordon samt på

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. Provet enligt denna paragraf får dock inte tas på förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

förare av maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg *samt på den som framför ett fartyg eller i övrigt på fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss.*

Provet enligt denna paragraf får dock inte tas på förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående eller, *på den som framför ett fartyg eller i övrigt på fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss i de fall det är uppenbart att fartyget inte omfattas av bestämmelserna i 20 kap. 4 § första stycket sjölagen (1994:1009).*

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

Om den undersökta begär det skall protokoll föras vid provtagningen och bevis om utförd åtgärd utfärdas.

### 3 §

Vägrar den som skall lämna alkoholutandningsprov att medverka till detta får blodprov tas även om förutsättningar härför inte föreligger enligt 28 kap. 12 § rättegångsbalken.

Vägrar den som skall lämna alkoholutandningsprov att medverka till detta får blodprov tas även om förutsättningar härför inte föreligger enligt 28 kap. 12 § rättegångsbalken. *Detsamma gäller den som varit inblandad i en trafikolycka och på grund därav inte kan lämna alkoholutandningsprov.*

*Kustbevakningstjänsteman har*

*samma befogenhet som polisman  
att enligt 28 kap. 13 § rättegångsbalken besluta om kroppsbesiktning då misstanken avser brott mot 20 kap. 4 eller 5 §§ sjölagen (1994:1009).*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2007.

## 5. Förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100)

Härigenom föreskrivs att det i 14 kap. 2 § sekretesslagen (1980:100) skall införas ett nytt sjunde stycke av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 14 kap.

#### 2 §

Sekretess hindrar inte att uppgift i annat fall än som avses i 1 § lämnas till myndighet, om uppgiften behövs där för

1. förundersökning, rättegång, ärende om disciplinansvar eller skiljande från anställning eller annat jämförbart rättsligt förfarande vid myndigheten mot någon rörande hans deltagande i verksamheten vid den myndighet där uppgiften förekommer,

2. omprövning av beslut eller åtgärd av den myndighet där uppgiften förekommer, eller

3. tillsyn över eller revision hos den myndighet där uppgiften förekommer.

Sekretess hindrar inte att uppgift lämnas i muntligt eller skriftligt yttrande av sakkunnig till domstol eller myndighet som bedriver förundersökning i brottmål.

Sekretess hindrar inte att uppgift om enskilds adress, telefonnummer och arbetsplats eller uppgift i form av fotografisk bild av enskild lämnas till en myndighet, om uppgiften behövs där för delgivning enligt delgivningslagen (1970:428). Uppgift hos myndighet som driver televerksamhet om enskilds telefonnummer får dock, om den enskilde hos myndigheten begärt att abonnemanget skall hållas hemligt och uppgiften omfattas av sekretess enligt 9 kap. 8 § tredje stycket, lämnas ut endast om den myndighet som begär uppgiften finner att det kan antas att den som söks för delgivning håller sig undan eller att det annars finns synnerliga skäl.

Sekretess hindrar inte att uppgift som angår misstanke om brott lämnas till åklagarmyndighet, polismyndighet eller annan myndighet som har att ingripa mot brottet, om fängelse är föreskrivet för brottet och detta kan antas föranleda annan påföljd än böter.

För uppgift som omfattas av sekretess enligt 7 kap. 1–6 och 34 §§, 8 kap. 8 § första stycket, 9 eller 15 § eller 9 kap. 4 eller 7 §, 8 § första eller andra stycket eller 9 § gäller vad som föreskrivs i fjärde stycket endast såvitt angår misstanke om brott för vilket inte

är föreskrivet lindrigare straff än fängelse i två år. Dock hindrar sekretess enligt 7 kap. 1, 4 eller 34 § inte att uppgift som angår misstanke om brott enligt 3, 4 eller 6 kap. brottsbalken mot någon som inte har fyllt arton år lämnas till åklagarmyndighet eller polismyndighet. Inte heller hindrar sekretess enligt 7 kap. 1 eller 4 § att uppgift som gäller misstanke om brott för vilket inte är föreskrivet lindrigare straff än fängelse i ett år och som avser överföring eller försök till överföring av sådan allmänfarlig sjukdom som avses i 1 kap. 3 § smittskyddslagen (2004:168) lämnas till åklagarmyndighet eller polismyndighet.

Sekretess enligt 7 kap. 1 § och 4 § första och tredje styckena hindrar inte att uppgift om enskild, som inte fyllt 18 år eller som fortgående missbrukar alkohol, narkotika eller flyktiga lösningsmedel, eller närstående till denne lämnas från myndighet inom hälso- och sjukvården och socialtjänsten till annan sådan myndighet, om det behövs för att den enskilde skall få nödvändig vård, behandling eller annat stöd. Detsamma gäller i fråga om lämnande av uppgift om gravid kvinna eller närstående till henne, om det behövs för en nödvändig insats till skydd för det väntade barnet.

*Sekretess enligt 7 kap. 1 § och 4 § hindrar inte att uppgift lämnas till polismyndighet eller annan myndighet som har att ingripa mot brottet om uppgiften behövs för att förhindra ett förestående eller pågående brott enligt 4 eller 4 a §§ trafikbrottslagen (1951:649), 20 kap. 4 eller 5 §§ sjölagen (1994:1090), 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) eller 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297).---*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2007.

## 6. Förslag till lag om ändring i lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning

Härigenom föreskrivs att det i 3 § lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning skall införas ett tredje stycke av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

3 §

Kustbevakningstjänsteman har samma befogenhet som tillkommer polisman enligt 13 § polislagen (1984:387) att avvisa, avlägsna eller omhänderta den som genom sitt uppträdande i trafiken till sjöss stör ordningen eller utgör omedelbar fara för denna. Sådan befogenhet har han också när det fordras för att avvärja brott mot de föreskrifter som avses i 1 § 5, 6 och 7.

Vid omhändertagande som avses i första stycket skall kustbevakningstjänsteman tillämpa bestämmelserna i 17 § polislagen.

*Om kustbevakningstjänstemans rätt att genomföra alkoholutandningsprov finns bestämmelser i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2007.



## 7. Förslag till lag om ändring i lagen (1991:2041) om särskild personutredning i brottmål, m.m.

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1991:2041) om särskild personutredning i brottmål, m.m. skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 §

När det i ett brottmål för att avgöra påföljdsfrågan eller annars behövs en särskild utredning om en misstänkts personliga förhållanden eller om åtgärder som kan antas bidra till att han eller hon avhåller sig från fortsatt brottslighet, skall ett yttrande inhämtas från Kriminalvården.

*I mål där påverkan av alkohol, narkotika eller något annat medel utgör en förutsättning för ansvar och där påföljden bedöms inte kunna stanna vid böter skall ett yttrande alltid inhämtas från Kriminalvården.*

*Ett sådant yttrande behöver dock inte inhämtas, om den utredning som behövs ändå finns tillgänglig för rätten eller om den inhämtas på annat sätt.*

*Yttrande enligt första eller andra stycket behöver dock inte inhämtas, om den utredning som behövs ändå finns tillgänglig för rätten eller om den inhämtas på annat sätt.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2007.

## 8. Förslag till lag om ändring i lagen (1994:451) om intensivövervakning med elektronisk kontroll

Härigenom föreskrivs att det i lagen (1994:451) om intensivövervakning med elektronisk kontroll skall införas en ny paragraf, 8 a §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*8 a §*

*Vid verkställighet utanför kriminalvårdsanstalt av straff för brott där påverkan av alkohol, narkotika eller något annat medel utgör en förutsättning för ansvar skall den dömda delta i särskild programverksamhet anpassad för den som gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2007.

## 9. Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)

Härigenom föreskrivs i fråga om sjölagen (1994:1009) att 20 kap. 4–5 §§ skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 20 kap.

#### 4 §

Den som framför ett fartyg eller i övrigt på fartyg fullgör en 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 ett fartyg eller i övrigt på fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften döms för sjöfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.

För sjöfylleri enligt första stycket döms också den som framför ett fartyg eller i övrigt på fartyg fullgör en 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 eller hon inte kan utföra vad som åligger honom på ett betryggande sätt.

Första stycket gäller inte på maskindrivet fartyg vars längd understiger sju meter och vars maximifart ej överstiger sju knop eller på segelfartyg vars längd understiger sju meter eller fartyg under rodd.

Är ett brott som avses i 4 § 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 har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,

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

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

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

5 §  
Är ett brott som avses i 4 § *första eller andra stycket* 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 har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,

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

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2007.

## 10. Förslag till lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken skall ha följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

Vägrar den som skall genomgå en ögonundersökning att medverka till detta får blodprov tas även om det inte finns förutsättningar för det enligt 28 kap. 12 § rättegångsbalken.

### *Föreslagen lydelse*

#### 5 §

Vägrar den som skall genomgå en ögonundersökning att medverka till detta får blodprov tas även om det inte finns förutsättningar för det enligt 28 kap. 12 § rättegångsbalken.  
*Detsamma gäller den som varit inblandad i en trafikolycka och på grund därav inte kan genomgå en ögonundersökning.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2007.

## 11. Förslag till förordning om ändring i förordningen (1983:124) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning

Härigenom föreskrivs att 4 § förordningen (1983:124) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

Kustbevakningen meddelar efter samråd med Rikspolisstyrelsen de ytterligare föreskrifter som behövs för verkställighet av lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning och denna förordning.

*Föreslagen lydelse*

4 §

Kustbevakningen meddelar efter samråd med Rikspolisstyrelsen de ytterligare föreskrifter som behövs för verkställighet av lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning, *lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov* och denna förordning.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2007.

# 1 Utredningens uppdrag och arbete

## 1.1 Utredningens uppdrag

Under den senaste 15-årsperioden har ett flertal reformer genomförts i syfte att motverka trafiknykterhetsbrottsligheten. Den 1 januari 1990 sänktes straffbarhetsgränsen för rattfylleri från 0,5 till 0,2 promille alkohol i blodet och trafiknykterhetsbrotten delades in i svårighetsgraderna rattfylleri och grovt rattfylleri. Den 1 februari 1994 sänktes gränsvärdet för grovt rattfylleri från 1,5 till 1,0 promille och maximistraffet höjdes från ett till två års fängelse. Även bestämmelserna om grovt vållande till annans död och grovt vållande till kroppsskada eller sjukdom ändrades den 1 februari 1994. Bl.a. angavs att, om någon vid förande av motorfordon gjort sig skyldig till vållande till annans död under påverkan av alkohol eller något annat medel, skall det beaktas särskilt vid bedömning av om brottet är grovt. Vidare höjdes straffmaximum till sex respektive fyra års fängelse. Bestämmelserna har ändrats ytterligare en gång genom en lagändring år 2001. Den 1 januari 1999 ändrades lagstiftningen för s.k. drograttfylleri genom att det infördes en nollgräns för narkotika i trafiken.

Genom andra lagändringar har det under samma period genomförts flera förändringar i påföljdssystemet som kommit att få betydelse vid påföljdsvalet för grovt rattfylleri. Bl.a. har det införts flera alternativ till främst kortare fängelsestraff och verkställigheten av kortare fängelsestraff. Den 1 januari 1990 infördes på försök i vissa delar av landet möjligheten att kombinera skyddstillsyn med föreskrift om samhällstjänst. Försöksverksamheten utvidgades senare till att avse hela landet och blev permanent den 1 januari 1999. Då infördes även påföljdsalternativet villkorlig dom med föreskrift om samhällstjänst som ett alternativ till främst kortare fängelsestraff. Vidare infördes år 1994 på försök möjligheten till verkställighet av kortare fängelsestraff genom

intensivövervakning med elektronisk kontroll. Den 1 januari 1999 blev verkställighetsformen ett permanent inslag i straffsystemet.

Den 18 december 2003 beslutade regeringen att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att göra en samlad utvärdering och översyn av rattfyllerilagstiftningen, sådana påföljdsfrågor som har anknytning till rattfylleribrottet samt vissa andra frågor som har betydelse vid utredning och lagföring av rattfylleribrottslighet.

Utredningen har därvid haft uppdraget att utvärdera ovan nämnda reformer samt att peka på de behov av ytterligare reformer som utvärderingen och analyserna kan påvisa. I fråga om påföljden för rattfylleribrott har utredningen särskilt haft att överväga om vård- och andra insatser för att påverka den dömda skall bli ett särskilt inslag i verkställigheten oavsett vilken påföljd som väljs.

När det gäller drograttfylleri har en särskild fråga varit att analysera om det undantag som finns för receptskrivna narkotikaklassade läkemedel är lämpligt avgränsat.

När det gäller vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom har uppdraget varit att utvärdera hur bestämmelsen tillämpats när brotten begåtts i kombination med rattfylleri samt överväga om det finns något ytterligare reformbehov.

Uppdraget har även omfattat vissa mer avgränsade frågor som stödet till brottsoffer, problematiken med eftersupning, sekretessfrågor samt att belysa olika projekt såsom VIP och den s.k. Skellefteåmodellen.

Inte bara vägtrafiken utan även sjötrafiken ställer stora krav på nykterhet för en säker trafik. Sjöfylleriutredningen lade 2001 fram ett förslag om promilleregler på sjön samt om hur dessa skulle avgränsas och kontrolleras (SOU 2001:30). Denna utredningsuppdrag har varit att med beaktande av Sjöfylleriutredningens betänkande överväga om en promillegräns för enkelt sjöfylleri bör införas, föreslå hur en sådan gräns i så fall skall utformas och avgränsas samt utifrån det även ta ställning och lämna förslag om polisens och Kustbevakningens möjligheter att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov.

Regeringen har den 15 december 2005 beslutat om tilläggsdirektiv för utredningen. Detta delbetänkande omfattar de frågor som ingått i utredningens uppdrag enligt de ursprungliga direktiven. Dessa ursprungliga direktiv bifogas i sin helhet som *bilaga 1*.



## 1.2 Utredningsarbetet

Utredningen höll sitt första sammanträde den 11 mars 2004 och utredningen har därefter sammanträtt vid 12 tillfällen. Kjell Larsson, Per Nordström och Dan Östman som är experter främst i sjöfylleridelen, har deltagit endast vid de sammanträden där frågor om sjöfylleri gått igenom och diskuterats samt vid det avslutande internatsammanträdet.

Under arbetets gång har utredningen genomfört två olika enkätundersökningar när det gäller frågan om eftersupning. Den ena enkäten skickades till samtliga åklagarkammare utom de internationella kamrarna och den andra till samtliga polismyndigheter. Utredningen redogör för vad som framkom i enkäterna i avsnitt 12, Eftersupning. När det gäller frågan om eftersupning har utredningen också begärt in uppgifter från Rättskemiska avdelningen vid Rättsmedicinalverket och från Statens kriminaltekniska laboratorium om i hur många fall myndigheten avgett sakkunnigutlåtanden under år 2002 respektive år 2003.

När det gäller frågan om praxis har förändrats i fråga om vållande till annans död och vållande till kroppsskada i kombination med rattfylleribrott har utredningen begärt in och gått igenom ett stort antal domar från 1990-2004. För resultaten av genomgången redogörs i avsnitt 9 samt i *bilaga 2*.

Utredningen har också begärt och fått del av en sammanställning från Statens kriminaltekniska laboratorium som visar på vilka sätt rattfylleribrott upptäcks av polisen.

I fråga om sjöfylleri har utredningen skickat en förfrågan till justitiedepartementen i Danmark, Norge, Finland och Tyskland om hur frågor kring sjöfylleri är reglerade i respektive land. För svaren redogörs i avsnitt 14.

Den särskilde utredaren och sekreteraren deltog i mars 2004 vid en av Trafikutskottet anordnad hearing kring trafiknykterhetsbrotten.

Den särskilde utredaren och sekreteraren har sammanträtt med företrädare för Vägtrafikinspektionen, Brå och Polisen i Västra Götaland. Under arbetets gång har utredningen även inhämtat åtskillig statistik från bl.a. Brå.

Den särskilde utredaren och sekreteraren har närvarit vid Tylösandsseminariet i augusti 2004. Utredningens sekreterare har närvarit vid en av Vägverket anordnad AlkoholOLA på nationell

nivå och vid ett Idéseminarium om lokala insatser mot rattfylleriet i april 2005.

Utredningen har samrått med Socialstyrelsen när det gäller frågorna om sekretess.

När det gäller brottsofferfrågor så har utredningen genom sekreteraren haft kontakter med företrädare för MADD och SMART.

Den särskilde utredaren och sekreteraren har besökt Kustbevakningens station i Skärhamn och följt deras arbete till sjöss under en dag. I samband därmed diskuterades frågor kring hur avgränsningen av en promilleregler för sjötrafiken lämpligen skulle utformas.

Vid ett av utredningens sammanträden föreläste professorn och forskningschefen vid Karolinska institutet Hans Bergman kring resultaten av forskningen i det s.k. Kapubraprojektet. Vidare föreläste Hans Laurell, Vägverkets expert på alkohol och droger, om alkohol och trafik.

Ett av utredningens sammanträden hölls på Kustbevakningens station på Djurö. I samband därmed demonstrerade Kustbevakningen och Sjöpolisen några av sina bevakningsfartyg och utredningen fick också tillfälle att med personalen ombord diskutera vissa praktiska frågor kring övervakningen av nykterheten till sjöss.

## 2 Bakgrund

### 2.1 Historik

De första straffbestämmelserna mot rattfylleri infördes år 1923. Den huvudsakliga innebörden var att rattfylleri skulle fungera straffskärpande om det upptäcktes i samband med vissa andra brott, t.ex. hastighetsöverträdelse. Successivt har bestämmelserna utvidgats och kravet på nykterhet i trafiken har efter hand skärpts. År 1934 infördes en särskild lag om straff för vissa brott vid förande av motorfordon. Lagen innebar att rattfylleri inte längre reglerades i motorfordonsförordningen utan i en särskild lag. Frihetsstraff infördes nu som regelmässig påföljd för rattfylleri. Samma år antogs lagen om blodundersökning i brottmål enligt vilken blodprov fick tas ”på den, som med skäl misstänktes ha fört motorfordon så påverkad av starka drycker, att han kan antagas inte ha ägt nödigt herravälde över sina handlingar”.

Straffbestämmelserna om trafiknykterhet fick i huvudsak sin nuvarande konstruktion när de s.k. promillegränserna infördes år 1941. Dessa innebär att man inte behöver föra bevisning om att förarens körförmåga varit nedsatt i det enskilda fallet, utan straffansvaret kan knytas direkt till alkoholkoncentrationen i förarens blod. Vidare delades trafiknykterhetsbrotten in i två svårhetsgrader, av vilka det svårare brottet senare fick beteckningen *rattfylleri* och det lindrigare kom att kallas *rattnykterhet*. Straffskalorna för dessa brott var i stort sett oförändrade fram till 1994 års reform.

I paragrafens första moment (rattfylleri) föreskrevs att den 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 kunnat föra fordonet skulle straffas med fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna var mildrande, med dagsböter, dock ej under 25. Vidare föreskrevs att om föraren hade en alkoholkoncentration i blodet om 1,5 promille eller däröver skulle han

anses ha varit så påverkad av starka drycker som nyss angetts. I andra momentet (rattonykterhet) angavs att om det ej var styrkt att föraren var så påverkad, som angavs i första momentet, men uppgick alkoholkoncentrationen till 0,8 men ej 1,5 promille, skulle han straffas med dagsböter, lägst tio, eller fängelse i högst sex månader.

År 1951 fördes bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott över till en ny lag, lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen). I den nya lagen infördes också en bestämmelse om drograttfylleri. En förare skulle dömas för rattfylleri också om han varit så påverkad av annat berusningsmedel än starka drycker att det kunde antas att han inte på ett betryggande sätt kunnat föra fordonet. Straffet var detsamma som för rattfylleri, fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna var mildrande, dagsböter, dock lägst 25.

Under åren härefter arbetade flera olika kommittéer med förslag till ändrad lagstiftning om trafiknykterhetsbrotten.

1957 sänktes den nedre promillegränsen från 0,8 till 0,5.

Kommittén för lagstiftning angående trafiknykterhetsbrott (Trafiknykterhetsbrottskommittén) lämnade sitt betänkande år 1970 (SOU 1970:61) Trafiknykterhetsbrott – Förslag 1970. Förslagen ledde bl.a. till en ändring av promillereglerna på så sätt att straffansvar inträdde även när promillegränsen för rattfylleri eller rattonykterhet uppnåddes först efter färdens slut. Det s.k. tillbakaräkningsproblemet som tidigare komplicerat utredningarna vid brott av denna typ försvann därmed i princip. Kommittén föreslog också att polisen skulle ges befogenhet att under vissa givna förutsättningar ta rutinmässiga utandningsprov, dvs. utan att föraren var skäligen misstänkt för trafiknykterhetsbrott. Förslaget resulterade i en möjlighet till försöksverksamhet med rutinmässiga alkoholutandningsprov, vilken år 1976 permanentades genom lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov.

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 (prop. 1988/89:118, JuU27, rskr. 314). Det blev därmed möjligt att använda alkoholutandningsprov som bevismedel i mål om ansvar för trafiknykterhetsbrott. I samband härmed vidgades också möjligheten för polisen att genomföra rutinmässiga alkoholutandningsprov. Genom ändringar

i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov slopades kravet om att en trafikkontroll skulle vara beordrad i förväg.

## 2.2 1990-talets reformer

### 2.2.1 Inledning

Under 1990-talet genomfördes flera reformer för att motverka trafiknykterhetsbrottsligheten.

Den 1 juli 1990 sänktes straffbarhetsgränsen för rattfylleribrottet från 0,5 till 0,2 promille alkohol i blodet och trafiknykterhetsbrotten delades in i svårhetsgraderna *rattfylleri* och *grovt rattfylleri* (prop. 1989/90:2, JuU2, rskr. 106).

Den 1 februari 1994 skärptes även lagstiftningen för grovt rattfylleri. Gränsvärdet sänktes från 1,5 till 1,0 promille och maximistraffet höjdes från ett till två års fängelse (prop. 1993/94:44, JuU11, rskr. 78).

Även bestämmelserna om vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom i 3 kap. 7 och 8 §§ brottsbalken ändrades den 1 februari 1994. Straffmaximum för grovt brott höjdes till sex års fängelse för vållande till annans död och till fyra års fängelse för vållande till kroppsskada eller sjukdom. Ändringen innebar även att man vid bedömningen av om brottet var grovt särskilt skulle beakta om föraren varit påverkad av alkohol eller något annat medel.

I samband med lagändringarna åren 1990 och 1994 tog regeringen också upp frågan om vilken påföljd de som dömts för grovt rattfylleri skulle få.

Den 1 juli 1999 infördes en nollgräns för narkotika i trafiken. Motsvarande ändring gjordes också i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) (prop. 1988/89:43, JuU15, rskr. 166).

Utredningen redogör nedan för innehållet i de reformer som genomfördes under 1990-talet. När det gäller drograttfylleri samt vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom hänvisas till de bakgrundsbeskrivningar som finns i avsnitt 7 respektive avsnitt 9.

## 2.2.2 1990 års reform

### *Inledning*

De ändringar som genomfördes i trafikbrottslagen den 1 juli 1990 innebar i huvudsak följande förändringar.

- Gränsen för straffbar alkoholpåverkan i trafiken sänktes från en alkoholhalt i blodet om 0,5 promille till 0,2 promille med motsvarande sänkning – 0,1 milligram per liter – för alkoholhalten i utandningsluften.
- Trafiknykterhetsbrotten delades in i två grader, rattfylleri och grovt rattfylleri. Vid bedömningen om brottet skulle anses som grovt skulle, förutom alkoholhalten och påverkansgraden, särskilt beaktas om körningen hade inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.
- Regeringen uttalade sig i propositionen om valet av påföljd på ett sätt som medförde att det gavs ett större utrymme för icke frihetsberövande påföljder än vad som tidigare hade varit fallet. Hade brottet inte inneburit någon särskild risk för trafiksäkerheten ansågs normala principer för påföljdsval kunna tillämpas i väsentligt större utsträckning än som dittills hade gjorts.

I samband med denna reform gjordes också ändringar i körkortslagen (1998:488) som innebar att möjligheten att återkalla körkort vidgades.

### *Straffbarhetsgränsen*

Diskussioner om att sänka straffbarhetsgränsen hade pågått under en längre tid. Inom Justitiedepartementet upprättades redan i mars 1983 promemorian Trafiknykterhetsbrotten, Förslag till ändringar i lagstiftningen (Ds Ju 1983:6). Promemorian innehöll bl.a. förslag till en sänkning av den nedre straffbarhetsgränsen för trafiknykterhetsbrott från 0,5 till 0,4 promille och en ändrad utformning av trafiknykterhetsbrotten som innebar att dessa skulle delas in i två svårhetsgrader, rattfylleri och grovt rattfylleri. Efter remissbehandling och lagrådsyttrande förelades riksdagen förslagen (prop. 1984/85:21). Av de riksdagsmotioner som hade lämnats från oppositionspartierna med anledning av propositionen – inte minst

avseende en s.k. principiell nollgräns – framgick att förslagen inte skulle komma att få någon bred parlamentarisk förankring. Propositionen återkallades därför av regeringen (skr. 1984/85:9, rskr. 26).

I den proposition som senare förelades riksdagen (prop. 1989/90:2) föreslog regeringen att straffbarhetsgränsen skulle sänkas från 0,5 till 0,3 promille alkohol i blodet. Motsvarande sänkning skulle göras beträffande alkoholhalten i utandningsluften.

Regeringens utgångspunkt var att straffbarhetsgränsen borde bestämmas efter vad som var motiverat med hänsyn till trafiksäkerhetens krav. Det gällde att finna den gräns som framstod som bäst underbyggd med hänsyn till vad man visste om trafiksäkerhet efter alkoholförtäring. Genomförda olycksriskundersökningar visade på ett starkt samband mellan alkoholförtäring och olycksfall i trafiken och att detta samband ökade mycket kraftigt ju högre alkoholhalten var. När det gällde lägre påverkansgrader gav undersökningarna emellertid inte något säkert underlag för bedömning av alkoholens betydelse för olycksriskerna. Undersökningarna sedda för sig kunde inte läggas till grund för förslag om sänkt promillegräns. Alkoholen som riskfaktor i trafiken intog enligt regeringen en särställning i förhållande till andra riskfaktorer på så sätt att den var klart förutsebar och möjlig att beakta för den som planerade att använda sitt fordon. Det ansågs också naturligt att ställa kraven på nykterhet i trafiken mycket högt. Genom andra undersökningar än olycksriskundersökningarna ansågs det också klart fastlagt att prestations- och körförmågan påverkas negativt även vid lägre alkoholhalter än 0,5 promille på ett sådant sätt att det dittills gällande gränsvärdet framstod som för högt.

Forskningen gav dock inte någon entydig vägledning om var gränsen lämpligen borde sättas. En av orsakerna till detta var att effekterna av en viss alkoholförtäring kunde skifta mellan olika individer. Olika typer av riskbedömningar som hade gjorts visade att det för personer som inte var alkoholvana inträdde en riskhöjning redan vid 0,3 till 0,4 promille och att en sådan kan inträda ännu tidigare när det gäller komplicerade uppgifter. Det ansågs vara viktigt att den promillegräns som valdes grundades på befintliga kunskaper om de trafikrisker som alkoholpåverkan medför. Detta ansågs viktigt inte minst för att hos allmänheten upprätthålla respekten för lagstiftningen och dess handhavande.

Att bestämma den nedre promillegränsen utifrån vilken inverkan promillegränsen hade på genomsnittsförarens körförmåga ansåg

departementschefen vara en alltför snäv utgångspunkt. Hon anförde (s. 32):

Målet bör enligt min mening vara att motverka riskbeteenden även för grupper som kan vara mer benägna att bli påverkade av en förhållandevis måttlig alkoholkonsumtion än genomsnittsföraren. Jag tänker här inte minst på ungdomar. Det är väl bekant att alkohelpåverkan i trafiken för dessa innebär en ännu högre riskfaktor än för vuxna. Det är också särskilt viktigt att hos unga inskräpa att alkohol och trafik inte hör ihop, eftersom det kan förväntas att deras attityd i saken kommer att prägla deras trafikbeteende senare i livet. Jag vill också framhålla att man enligt min mening inte endast bör ta hänsyn till betydelsen av alkohelpåverkan i mer rutinartade situationer utan även vid mer komplicerade uppgifter.

Mot denna bakgrund anser jag för egen del att gränsen för det straffbara området nu bör bestämmas till en alkoholhalt på 0,3 promille i blodet. Det torde nämligen stå klart att en sådan alkoholhalt innebär en nedsättning av körförmågan för många förare åtminstone i mer komplicerade trafiksituationer.

Vid utskottsbehandlingen (1989/90:JuU2) förordade utskottet en något större sänkning än som föreslagits i propositionen. En sänkning av straffbarhetsgränsen till 0,2 promille skulle enligt utskottets mening än mer tillgodose behovet av att i trafiknykterhetslagstiftningen beakta den inverkan som även lägre alkoholhalter kunde ha på körförmågan. Utskottet anförde:

En gräns på 0,2 promille ligger så nära noll som för närvarande kan anses motiverat från trafiksäkerhetssynpunkt, och en så låg promillegräns – i förening med regeln om kliniskt rattfylleri, som ju kriminaliserar varje alkohelpåverkan som kan antas innebära en fara för trafiksäkerheten – innebär enligt utskottets mening att budskapet om att alkohol och trafik inte hör ihop kommer till klarare uttryck också i lagstiftningen.

Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag och den 1 juli 1990 sänktes straffbarhetsgränsen från 0,5 till 0,2 promille alkohol i blodet och från 0,2 till 0,1 milligram alkohol per liter i utandningsluften.



*Straffbestämmelsernas uppbyggnad*

1990 års reform innebar också att rattfylleribrottet omstrukturerades till att bli ett gradindelade brott. Lagstiftningen skulle nu i stället ange en brottstyp för normalfallet (rattfylleri) och en för de grova fallen av trafiknykterhetsbrott (grovt rattfylleri).

När det gällde rattfylleri placerades promilleregeln i lagtexten före regeln om kliniskt rattfylleri. Bestämmelsen om kliniskt rattfylleri (för rattfylleri skall vidare 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) skulle vara tillämplig dels då det inte fanns någon bevisning om blodalkoholhalten, dels då någon hade fört ett fordon under påverkan av något annat medel än alkohol. Regeln skulle gå att tillämpa också i de sällsynta fall där alkoholkoncentrationen i blodet eller utandningsluften ej var så hög att föraren kunde dömas för promillerrattfylleri men föraren likväl bevisligen varit så påverkad som förutsattes för kliniskt rattfylleri.

Bestämmelsen om grovt rattfylleri utformades i enlighet med vad som normalt gällde för gradindelade brott. Detta innebar att det i bestämmelsen angavs vissa omständigheter som särskilt skulle beaktas av domstolen vid bedömningen av om brottet var grovt. Förutom en *alkoholhalt* som uppgick till minst 1,5 promille nämndes i bestämmelsen *annan avsevärd påverkan av alkohol eller något annat medel samt att framförandet hade inneburit påtaglig fara för trafiksäkerheten* som omständigheter som skulle beaktas särskilt. Brott där halten alkohol i blodet översteg 1,5 promille skulle därmed regelmässigt betraktas som grovt. Gärningsmannen skulle kunna dömas för grovt rattfylleri även om halten alkohol i blodet understeg 1,5 promille, under förutsättning att någon annan försvårande omständighet förelåg.

Beträffande straffskalorna gjordes inte några egentliga förändringar i förhållande till vad som gällt tidigare. Straffskalan för rattfylleri bestämdes till böter eller fängelse i högst sex månader. För grovt rattfylleri bestämdes straffskalan till fängelse i högst ett år.

*Påföljdsvalet vid rattfylleribrott*

När det gällde påföljdsvalet var regeringens målsättning att främja en mer nyanserad och allsidig bedömning vid valet av påföljd för trafiknykterhetsbrott. Den påföljdspraxis som hade tillämpats vid rattfylleri hade lång hävd och den förhållandevis regelmässiga användningen av fängelsestraff hade främst motiverats av intresset av att upprätthålla en allmän laglydnad.

Insikter om att det bakom grövre trafikbrott i allmänhet fanns personliga och sociala problem som kunde vara förknippade med ett alkoholberoende hade emellertid kommit mer i fokus och det stod även klart att ett fängelsestraff inte var ägnat att påverka den dömda i sådan riktning att man därigenom kunde motverka återfall och hjälpa den dömda med sina grundläggande problem. Detta hade i sin tur lett till att domstolarna också kommit att döma till icke frihetsberövande påföljder – främst skyddstillsyn i förening med föreskrifter om behandling. Trots en serie vägledande avgöranden från Högsta domstolen skiftade emellertid praxis väsentligt mellan olika domstolar. Oavsett orsakerna, skrev departementschefen, var det otillfredsställande med en så skiftande praxis som fanns på detta område. Hon ansåg vidare att det var angeläget att ta till vara de möjligheter som fanns att söka motverka fortsatt brottslighet och därmed ett trafikfarligt beteende genom behandling och andra former av stöd- och hjälpåtgärder. Beträffande valet av påföljd anförde hon vidare bl.a. följande (prop. 1989/90:2 s. 40–41).

De principer för val av påföljd som kommer till uttryck i den nya lagstiftning som trädde i kraft vid årsskiftet är allmänt tillämpliga och därför givetvis även när det gäller val av påföljd vid rattfylleri. Detta innebär att rätten alltid skall fästa särskilt avseende vid omständigheter som talar för en lindrigare påföljd än fängelse. Som skäl för fängelse får rätten utöver brottslighetens straffvärde och art beakta att den tilltalade tidigare gjort sig skyldig till brott. Straffvärdet hos grova rattfylleribrott är normalt inte så högt att detta i sig motiverar fängelse i stället för en inte 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 i vilken utsträckning rattfylleribrottens art måste anses vara sådan att brotten bör följas av fängelse även om det inte är frågan om en återfallssituation.

För egen del är jag av den uppfattningen att en avgörande faktor i det hänseendet måste vara de risker för trafiksäkerheten som brottet

inneburit. Har gärningsmannen 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. Jag vill stryka under att ett sådant synsätt innebär en väsentlig skärpning för många fall som i dag bedöms som rattonykterhet men som enligt mitt förslag blir att bedöma som grovt rattfylleri. Har några särskilda omständigheter av det slag som jag nu berört däremot inte förelegat, bör normala principer för påföljdsval kunna tillämpas i väsentligt större utsträckning än vad som nu är fallet.

Det är emellertid inte endast brottslighetens art som är av betydelse vid valet mellan fängelse och en inte frihetsberövande påföljd. Av stor vikt är självfallet också om det i det enskilda fallet finns omständigheter som kan anses tala för en lindrigare påföljd än fängelse. Det kan exempelvis vara sådana omständigheter som anges i 29 kap. 5 § brottsbalken. Jag tänker här främst på det fallet att den tilltalade drabbas av hinder eller synnerlig svårighet i yrkes- eller näringsutövning till följd av att körkortet återkallas. Av än större betydelse torde sådana omständigheter som nu nämns i 30 kap. 9 § andra stycket brottsbalken vara. Det är, förutom de s.k. kontraktsvårdsfallen, situationer där en påtaglig förbättring skett av den tilltalades personliga eller sociala situation eller där han undergår behandling för sitt missbruk.

Har domstolen funnit att brottet i det enskilda fallet inte bör föranleda fängelse, står valet, om vi bortser från överlämnande till särskild vård, mellan villkorlig dom och skyddstillsyn. För att villkorlig dom skall kunna komma i fråga krävs i princip att det saknas särskild anledning att befara att den tilltalade kommer att göra sig skyldig till fortsatt brottslighet. Villkorlig dom skall normalt förenas med ett bötesstraff, som när det gäller grovt rattfylleri måste vara kännbart.

Utrymmet för villkorlig dom som påföljd för den som gjort sig skyldig till grovt rattfylleri är emellertid begränsat till följd av att en stor majoritet av dem har kroniska alkoholproblem. Även om sådana problem inte automatiskt kan tas till intäkt för att det föreligger risk för fortsatt rattfylleribrottslighet är detta naturligtvis ofta förhållandet. Den påföljd som då kommer i fråga är skyddstillsyn.

Vid riksdagsbehandlingen av propositionen riktades kritik mot de däri angivna principerna för påföljdsval (1989/90:Ju2). Några motionärer framhöll bl.a. att en förare med en hög alkoholhalt typiskt sett är farlig för sin omgivning och att en sådan förare redan genom att överhuvudtaget föra fordonet gjort sig skyldig till ett så allvarligt brott att fängelsestraff borde följa. I sitt betänkandet (1989/90 JuU 4) uttalade Justitiekommittén, att man inte kunde ställa sig bakom den uppfattning om påföljdsvalet för grovt rattfylleri som kommit till uttryck i motionerna. 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 vid grovt rattfylleri som kommit till uttryck i propositionen. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### 2.2.3 Konsekvenser av 1990 års reform

De uttalanden beträffande principerna för påföljdsval vid grovt rattfylleri som gjordes i förarbetena till 1990 års lagändringar ledde till en kraftigt förändrad påföljdspraxis. Andelen villkorliga domar för grovt rattfylleri ökade från 5 till 32 procent under perioden första halvåret 1989 till och med första halvåret 1991. Ökningen av antalet villkorliga domar ledde till att andelen fängelsestraff för grovt rattfylleri minskade från 70 till 38 procent under motsvarande period (Brå-rapport 1998:7).

Den nya ordningen rönste stor uppmärksamhet och i den allmänna debatten riktades omfattande kritik mot ändringarna och mot de uttalanden som hade gjorts i förarbetena.

I riksdagen väcktes ett stort antal motioner under år 1991 med anknytning till trafiknykterhetsbrotten. Bland motionsyrkandena ingick krav på att gränsen för grovt rattfylleri skulle sänkas till 1,0 promille, att straffmaximum för detta brott skulle höjas från fängelse ett år till fängelse två år samt att fängelse skulle få en ökad användning vid rattfylleribrottet (1991/92:JuU2).

I regeringsförklaringen från den nytillträdde borgerliga regeringen hösten 1991 angavs att reglerna för rattfylleribrottsligheten skulle ses över med inriktning på sänkt promillegräns och skärpta straff för grovt rattfylleri samt en ökad enhetlighet i rättstillämpningen.

Vid behandlingen av de ovan nämnda motionerna uttalade Justitieutskottet (1991/92:JuU2) bl.a. att det beträffande grovt rattfylleri är nödvändigt med en påföljdspraxis som tillgodoser den allmänpreventiva effekt som bestämmelsen om detta brott rimligen är avsedd att ha. Utskottet betonade emellertid att detta inte utesluter att skyddstillsyn väljs som påföljd för grovt rattfylleri när annan påföljd än fängelse ter sig adekvat. Utskottet anförde vidare att en översyn med beaktande av de i motionerna resta spörsmålen borde göras. Med hänvisning till uttalandena i regerings-

förklaringen om att åtgärder skulle aktualiseras i Regeringskansliet avstyrkte utskottet bifall till motionerna.

Genom beslut i december 1991 bemyndigade regeringen chefen för Justitiedepartementet att tillkalla en parlamentarisk sammansatt kommitté med uppdrag att 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, som antog namnet Väg- och sjöfyllerikommittén, överlämnade sitt betänkande Grovt Rattfylleri och Sjöfylleri (SOU 1992:131) till regeringen i december 1992.

#### 2.2.4 Väg- och sjöfyllerikommitténs förslag

Kommitténs förslag innebar i de delar som avsåg rattfylleri i huvudsak följande.

- Gränsvärdet för grovt rattfylleri skulle sänkas från 1,5 till 1,0 promille alkohol i blodet.
- Normalpåföljden vid grovt rattfylleri skulle vara fängelse.
- Fängelsedömda trafiknykterhetsbrottslingar skulle placeras på specialanstalter och under verkställigheten av fängelsestraffet genomgå ett särskilt och intensivt kurs- eller behandlingsprogram.
- Maximistraffet för grovt rattfylleri skulle höjas från ett till två års fängelse.
- I mål om ansvar för grovt rattfylleri skulle yttrande från frivårdmyndigheten normalt inhämtas.
- En höjning av straffmaximum för brotten grovt vållande till annans död och grovt vållande till kroppsskada eller sjukdom borde övervägas.
- Alla som dömts för rattfylleri eller grovt rattfylleri skulle till sin ansökan om körkortstillstånd foga ett särskilt utlåtande till styrkande av att kravet på ett nyktert levnadssätt i körkortslagens mening var uppfyllt. Dessutom skulle återkallelse av körkort vid trafiknykterhetsbrott få underlåtas endast om synnerliga skäl förelåg och det kunde ske utan fara för trafiksäkerheten.

Avgörande för kommitténs förslag om 1,0 promille alkohol i blodet som gränsvärde för grovt rattfylleri var trafiksäkerhets-synpunkter samt att redan alkoholhalter på den nivån indikerar alkoholproblem.

När det gällde påföljdsvalet ansåg kommittén att den utveckling som skett efter 1990 års reform var oroande både ur allmänpreventiv och individualpreventiv synvinkel. Den påföljdspraxis som utvecklats tedde sig alltför mild från allmänpreventiv synpunkt.

Kommittén anförde vidare att personer som begår trafiknykterhetsbrott i stor utsträckning har alkoholproblem och att risken för återfall är stor bland dessa personer. Från trafiksäkerhetssynpunkt var det därför viktigt att komma till rätta med eventuella alkoholproblem och hindra återfall. Detta kunde ske inom såväl anstaltsvården som frivården. Villkorlig dom skulle – liksom före 1990 års reform – tillämpas endast i klara undantagsfall.

Effektiva insatser mot trafiknykterhetsbrott förutsatte, enligt kommitténs mening, att anstaltsvistelsen gavs ett mera meningsfullt och verksamt innehåll och att de möjligheter som fanns att – genom behandling och andra åtgärder – motverka fortsatt brottslighet togs till vara även inom anstaltsvården. Kommittén föreslog därför att specialanstalter skulle inrättas för sådana trafiknykterhetsbrottslingar som kunde beräknas vistas på anstalt i högst omkring tre månader och som hade ett trafiknykterhetsbrott som huvudbrott i den aktuella domen. Under verkställighetstiden skulle dessa klienter genomgå ett intensivt påverkansprogram.

Det dåvarande maximistraffet, fängelse ett år, ansåg kommittén vara för lågt och föreslog därför en höjning till två års fängelse.

Kommittén ansåg att yttrande från frivårdsmyndigheten normalt borde infordras i mål om ansvar för grovt rattfylleri om inte annan påföljd än fängelse var utesluten. Även i fall där det stod klart att ett fängelsestraff skulle ådömas borde yttrande inhämtas om det fanns anledning anta att det förelåg sådana omständigheter som kunde få betydelse för fängelsestraffets längd.

### 2.2.5 Trafikpolisutredningen

Ungefär samtidigt med Väg- och sjöfyllerikommittén arbetade Trafikpolisutredningen med frågan om hur polisens trafikövervakning kunde göras effektivare. I september 1992 överlämnade utredningen sitt betänkande Trafikpolisen mer än dubbelt bättre (SOU 1992:81). Utredningens förslag till reformering av trafikövervakningen hade formen av ett åtgärds paket med 166 punkter.

Utredningen föreslog bl.a. att bestämmelserna i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov skulle ändras så att varje polis utan särskild order fick rätt att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov samt att minst 1 800 000 utandningsprover skulle tas varje år.

### 2.2.6 1994 års reform

#### *Inledning*

De av regeringen under hösten 1993 framlagda förslagen (prop. 1993/94:44) byggde på ovan nämnda utredningar, Grovt Rattfylleri och Sjöfylleri (SOU 1992:131) och Trafikpolisen mer än dubbelt bättre (SOU 1992:81) samt en inom Justitiedepartementet upprättad promemoria – ”Ansvar för grovt vållande till annans död, m.m. samt Förverkande av fordon. Ytterligare åtgärder mot de grova trafiknykterhetsbrotten – med förslag till ändringar i brottsbalken som innebar skärpta bedömningar av brotten vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom”.

Förslagen i propositionen hade såvitt avser rattfylleri i huvudsak följande innehåll.

- Gränsvärdet för grovt rattfylleri skulle sänkas från 1,5 till 1,0 promille alkohol i blodet med motsvarande sänkning för alkoholhalten i utandningsluften.
- Maximistraffet för grovt rattfylleri skulle höjas från ett till två års fängelse.
- Normalpåföljden för grovt rattfylleri skulle vara fängelse. En icke frihetsberövande påföljd skulle kunna väljas endast om särskilda skäl förelåg. Villkorlig dom skulle – i likhet med vad som gällde innan 1990 års reform – användas med mycket stor restriktivitet.

- De som dömts för rattfylleri till fängelse skulle genomgå en alkoholavvänjande behandling under anstaltsvistelsen.
- Yttrande från frivårdsmyndigheten skulle normalt infordras i mål om grovt rattfylleri.
- Brotten vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom skulle som huvudregel bedömas som grova om gärningarna hade begåtts i samband med trafiknykterhetsbrott. Maximistraffet för dessa brott skulle höjas till sex respektive fyra års fängelse.
- En ändring i 7 § trafikbrottslagen skulle öka möjligheterna att förklara fordon förverkade när de använts vid brott mot den lagen.
- Lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov skulle ändras så att polisen gavs en generell rätt att ta alkoholutandningsprov på bl.a. förare av motordrivet fordon.

Riksdagen antog förslagen och de nya bestämmelserna trädde i kraft den 1 februari 1994.

Utredningen redovisar nedan till vissa delar de överväganden som gjordes i samband med lagändringarna.

#### *Gränsvärdet för grovt rattfylleri*

Regeringen konstaterade i propositionen att det av tillgängliga olycksriskundersökningar framgick att ju högre alkoholhalten var, desto mer ökade den genomsnittliga olycksrisken. Ökningen var progressiv och vid alkoholkoncentrationer över 0,8 promille steg riskkurvan brant. Regeringen fann att även förare som gör sig skyldiga till trafiknykterhetsbrott med en alkoholkoncentration understigande 1,5 promille alkohol i blodet borde anses göra sig skyldiga till ett brott som hade ett så högt straffvärde att brottet borde bedömas som grovt. De undersökningar som hade gjorts gav belägg för att förare som framförde fordon med en alkoholkoncentration i blodet om 1,0 promille eller högre gjorde sig skyldiga till en gärning som var så allvarlig att den förtjänade 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 såg allvarligt på denna typ av brott.



*Höjning av straffmaximum för grovt rattfylleri*

Skälen till förslaget om höjning av maximistraffet från ett till två års fängelse var att regeringen ansåg att brottets allvarlighetsgrad i sig själv och i relation till andra likvärdiga brott motiverade en straffskärpning.

Lagrådet hade i sitt yttrande anfört att det inte fanns tillräckliga skäl att höja straffmaximum för grovt rattfylleri. Lagrådet ansåg att det rent allmänt borde vara en strävan att undvika straffskalor som var så vida att deras övre del nästan aldrig skulle komma till användning. Lagrådet ansåg vidare att den dåvarande skalan för grovt rattfylleri gav tillräckligt utrymme för den i och för sig önskvärda nyanseringen av straffen för olika rattfylleribrott.

Regeringen ansåg dock att det kunde finnas fall där tidigare straffmaximum framstod som alltför lågt. Regeringen anförde (a. prop. s. 20) följande.

Grovt rattfylleri är ett brott som allmänt sett innebär fara för människors liv och hälsa. En rattfull förare utsätter allmänt sett 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 försvårande omständigheter föreligger och där 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.

*Påföljdsvalet vid grovt rattfylleri*

Regeringen angav i propositionen att de principer för val av påföljd som kommer till uttryck i 30 kap. 4 brottsbalken, på sätt som angetts redan vid 1990 års reform, är allmänt tillämpliga och således gäller även val av påföljd för grovt rattfylleri. Regeringen fortsatte (a. prop. s. 34–35):

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 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. ----

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 beror på ett risktagande och det torde ofta bero på tillfälligheter eller andra trafikanters skicklighet och reaktionsförmåga om en trafikolycka undviks. Många människor skadas och dödas 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. Även om betydelsen av en sträng domstolspraxis inte skall överdrivas – för många människor torde det i minst lika hög grad vara andra faktorer än straffhotet som verkar avhållande, t.ex. upptäcksrisk, 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 brottsbalken, talar för fängelse.

Vad som nu uttalades innebar i princip en återgång till de påföljdsprinciper som gällde före 1990 års reform. Härefter utvecklade regeringen 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 brottsbalken. 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 brottsligheten, skulle kunna spolieras eller allvarligt försvåras genom verkställigheten 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 alkoholavvänjande behandling. 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.

Lagrådet hade i sitt yttrande instämt i regeringens bedömning att rattfylleri fortfarande var att betrakta som ett artbrott, dock angav man att statsmakterna borde avstå från att genom motivuttalanden förmå domstolarna att i fråga om påföljdsvalet ytterligare avlägsna sig från normala principer. Man menade att några ytterligare vinster från allmänpreventiv synpunkt inte torde kunna uppnås genom en strängare praxis och att det borde kunna anförtros domstolarna att utveckla praxis vidare på grundval av de riktlinjer som dragits upp genom Högsta domstolens domar. Härigenom skulle en låsning till en stel och schematisk rättstillämpning också undvikas.

*Alkoholavvänjande behandling i kriminalvårdsanstalt för fängelsedömda trafiknykterhetsbrottslingar*

Alla fängelsedömda rattfyllerister skulle under anstaltsvistelsen genomgå ett alkoholavvänjande behandlingsprogram. Deltagandet skulle dock bygga på frivillighet och någon skyldighet för en intagen att genomgå vård eller behandling skulle inte föreligga. Det skulle ankomma på kriminalvårdsorganisationen att närmare utveckla de olika behandlingsprogram som skulle finnas på anstalterna.

*Personutredning*

Enligt regeringens bedömning skulle betydelsen av den tilltalades personliga förhållanden och den utredning om dessa som domstolen hade tillgång till knappast minska med de principer för påföljdsval som regeringen nu förordade. Det torde nämligen ofta krävas en kvalificerad personutredning för att domstolarna skulle finna sådana skäl föreligga att påföljden skulle bestämmas till skyddstillsyn i stället för fängelse. Yttrande från frivårdsmyndigheten skulle därför normalt inhämtas i mål om rattfylleri.

*Vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom*

Även om det var möjligt att beakta berusningen som ett försvårande moment vid vållande till annans död i samband med trafiknykterhetsbrott var det inte angivet som en särskild omständighet. Enligt regeringens uppfattning borde principen komma till uttryck i lagtexten. Det skulle därför uttryckligen anges att det var en försvårande omständighet att den som förorsakat en trafikolycka varit berusad. Vidare höjdes maximistraffet för vållande till annans död från fyra års fängelse till den nivå som gällde för straffminimum för dråp, dvs. fängelse i sex år. Även beträffande vållande till kroppsskada eller sjukdom föreslogs en höjning av straffmaximum. Se vidare om vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom i avsnitt 9.

### *Förverkande av fordon*

Regeringen föreslog också en utvidgning av möjligheten att förverka fordon. I lagrådsremissen föreslog man att förverkande skulle få ske om det inte var uppenbart oskäligt. Lagrådet ansåg dock att det var klokast att gå försiktigt fram när bestämmelserna vidgades och stannade vid att förverkande fick ske om det inte var oskäligt. Regeringen gick på Lagrådets linje. Om förverkande av fordon se vidare i avsnitt 3, Gällande rätt.

### *Alkoholutandningsprov*

Tidigare gällde för att alkoholutandningsprov skulle få tas rutinmässigt vid en trafikkontroll att kontrollen hade beslutats av en polisman i befälsställning. Polismän skulle nu ges rätt att mer rutinmässigt kontrollera förarens nykterhet på samma sätt som de hade rätt att rutinmässigt kontrollera förarnas behörighet genom körkortskontroll. På detta sätt skulle polisens bekämpning av trafiknykterhetsbrott kunna effektiviseras betydligt. De alkoholutandningsprov det här var fråga om skulle avse endast s.k. sällningsprov, vilket innebar att bara instrument som kunde brukas utan dröjsmål och som endast angav om eventuell alkoholkoncentration översteg ett visst gränsvärde fick användas.

## **2.2.7 1999 års nollgräns mot narkotiska preparat i trafiken**

Genom en lagändring i trafikbrottslagen den 1 juli 1999 infördes en nollgräns för narkotika i trafiken. Straffansvaret för rattfylleri utvidgades till att avse också den som framfört ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter färden fanns något narkotiskt ämne kvar i förarens blod. Dock med det undantaget att regeln inte gällde om det narkotiska preparatet intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares rekommendation. Samtidigt med ändringarna i trafikbrottslagen infördes också en ny lag (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken. Se vidare i avsnitt 7, Drograttfylleri.



## 3 Gällande rätt

### 3.1 Rattfylleri

De nu gällande bestämmelserna om rattfylleri finns i 4 § trafikbrottslagen och har följande lydelse.

4 § Den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften 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 efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter färden finns något narkotiskt ämne kvar i blodet. Detta gäller dock inte om narkotikan intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdarens ordination.

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 eller hon inte kan framföra fordonet på ett betryggande sätt. Detsamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel.

Första och andra styckena gäller inte förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

Första, andra och tredje 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.

#### 3.1.1 Första stycket – promilleregeln

I bestämmelsens första stycke anges att 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 blodet eller 0,10 milligram

per liter i utandningsluften skall dömas för rattfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.

Regeln bygger på presumtionen att de i bestämmelsen angivna värdena generellt sett medför att förandet inte är betryggande från trafiksäkerhetssynpunkt. Någon prövning av förarens konkreta trafikfarlighet eller körförmåga behöver således inte göras.

### 3.1.2 Andra stycket – drograttfylleri

För rattfylleri enligt första stycket döms också den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter färden finns något narkotiskt ämne kvar i blodet. Detta innebär i princip en nollgräns för förekomsten av narkotiska ämnen i blodet. Bestämmelsen gäller dock inte om narkotikan intagits i samband med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination.

Begränsningen till narkotika innebär att en del medel, som kanske i samma utsträckning som narkotika ger upphov till trafikfarlig påverkan, faller utanför bestämmelsens tillämpningsområde. Dessa medel utgör inte någon lika homogen grupp som narkotika i fråga om verkningar och trafikfarliga effekter. De har därför inte ansetts kunna omfattas av en nollgräns.

För de förare som på grund av sjukdom eller annat tillstånd behöver ett narkotikaklassat läkemedel och som använder ett medel i enlighet med ordination gäller i stället reglerna om s.k. kliniskt rattfylleri i tredje stycket.

Beträffande definitionen av narkotika m.m. se närmare i avsnitt 7, Drograttfylleri.

### 3.1.3 Tredje stycket – kliniskt rattfylleri

För att en förare skall kunna fällas till ansvar enligt tredje stycket krävs att åklagaren bevisar att föraren varit så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte kunnat föra fordonet på ett betryggande sätt. Det fordras alltså en viss kvalificerad påverkan. Något krav på bevisning om alkoholkoncentrationen i blodet eller i utandningsluften finns således inte utan i stället erfordras utredning om den tilltalades



körsätt eller beteende i övrigt. Den misstänktes egna uppgifter, vittnesutsagor, läkarundersökning samt analys av blod eller urin kan då bli aktuella som bevismedel.

### 3.1.4 Fjärde och femte styckena

I fjärde stycket avses exempelvis motorgräsklippare, snöplogar och jordfräsar, för vilka första och andra styckena inte gäller.

I femte stycket anges att första, andra och tredje styckena inte gäller 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.

## 3.2 Grovt rattfylleri

Gällande bestämmelser om grovt rattfylleri finns i 4 a § trafikbrottslagen och har följande lydelse.

4 a § Är ett brott som avses i 4 § första, andra eller tredje 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 blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,
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.

Vid bedömningen av om rattfylleriet är att anse som grovt skall hänsyn tas till samtliga omständigheter vid brottet. Punkterna 1–3 anger sådana omständigheter som särskilt skall beaktas. I de fall där någon av dessa särskilt nämnda omständigheter föreligger bedöms rattfylleriet regelmässigt som grovt. Om det samtidigt finns någon förmildrande omständighet att ta hänsyn till kan det dock medföra att brottet bedöms lindrigare.

De två första punkterna tar sikte på alkoholkoncentrationen och påverkansgraden. Rekviritet i punkten två ”avsevärt påverkad” är främst avsett för fall där den misstänkte har varit påverkad av något annat medel än alkohol eller där det inte föreligger någon bevisning

om alkoholkoncentrationen i förarens blod eller utandningsluft. Det bör anmärkas att en avsevärd påverkan av alkohol i vissa fall kan föreligga även om det står klart att alkoholkoncentrationen inte uppgått till de angivna gränsvärdena. För straffansvar i sådant fall förutsätts en övertygande utredning om påverkansgraden, t.ex. genom bevisning om att föraren hade konsumerat stora mängder alkohol eller att föraren var kraftigt berusad. Även om någon av ovan nämnda omständigheter har förelegat, kan det vara så att brottet i det enskilda fallet inte är att bedöma som grovt. Detta kan exempelvis hänga samman med att faran för medtrafikanter varit ringa med hänsyn till fordonets beskaffenhet eller trafiksituationen (prop. 1989/90:2 s. 49).

Den tredje punkten tar sikte på trafiksäkerheten. Det är framförallt den situationen att föraren har kört vårdslöst som skall beaktas i detta sammanhang. Andra förhållanden som kan påverka och som tas upp i propositionen är om föraruppgiften varit särskilt ansvarsfull och krävande samt väderleksförhållanden och trafiksituationen i stort.

När det gäller vårdslöshet framhöll regeringen att det inte borde komma i fråga att låta varje brist i omsorg eller varsamhet som kan medföra ansvar för vårdslöshet i trafik automatiskt medföra att rattfylleribrottet skall bedömas som grovt. I stället borde gärningarna rubriceras som vårdslöshet i trafik och rattfylleri. Men, fortsatte regeringen, i de fall där rattfylleristen har kört på ett sådant sätt att han ensam eller till huvudsaklig del har varit vållande till en olycka eller ett allvarligt tillbud torde det inte möta några betänkligheter mot att tillmäta hans vårdslöshet betydelsen att rattfylleriet kvalificeras som grovt. I fall av detta slag bör också vårdslösheten i trafik anses konsumerad av det grova rattfylleriet. Föraren skall med andra ord bara fällas till ansvar för grovt rattfylleri.

### **3.3 Bevissäkring**

#### **3.3.1 Lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov**

Genom bestämmelsen i 1 § ges en polisman rätt att utföra alkoholutandningsprov på den som är skäligen misstänkt för brott som avses i 4 § trafikbrottslagen, 30 § järnvägssäkerhetslagen (1990:1157), 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) eller annat brott

på vilket fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredningen för brottet.

Av 2 § framgår, efter ändringar den 1 februari 1994, att sådant prov även får tas i andra fall än de som avses i 1 §, dvs. utan att någon brottsmisstanke föreligger. 2 § innehåller vidare bestämmelser om att provet skall tas på ett sätt så att det inte utsätter den på vilket provet tas för allmän uppmärksamhet och att provet, om inte särskilda skäl föranleder något annat, skall genomföras i täckt fordon eller i avskilt rum. Dessutom får prov tas endast på eller i nära anslutning till den plats där föraren kontrolleras eller ett polisingripande mot föraren sker. För proven får endast användas instrument som kan brukas utan dröjsmål och som bara anger om eventuell alkoholkoncentration överstiger visst gränsvärde.

Om ett sådant prov indikerar att alkoholkoncentrationen överstiger gränsvärdet, torde i regel skälig misstanke om trafiknykterhetsbrott föreligga. Polisen kan då, med stöd av 1 §, företa den mer ingripande åtgärden att ta ett prov som kan användas som bevismedel.

Slutligen anges i 3 § att om den som skall lämna alkoholutandningsprov vägrar att medverka får blodprov tas trots att förutsättningar enligt reglerna i 28 kap. 12 § rättegångsbalken inte föreligger.

Regeringen har bemyndigat Rikspolisstyrelsen att meddela föreskrifter och allmänna råd för lagens verkställighet.

I Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om alkoholutandningsprov, RPSFS 1999:5, anges vilka instrument som får användas för att ta alkoholutandningsprov och hur de skall skötas. Dessutom meddelas föreskrifter om provtagning och behörighetskrav.

### 3.3.2 Blodprovstagning

I 28 kap. 12 och 13 §§ rättegångsbalken finns bestämmelser om blodprovstagning. Här föreskrivs att blodprov får tas, om vederbörande ”skäligen kan misstänkas för ett brott på vilket fängelse kan följa”. Beslut om blodprovstagning meddelas av undersökningsledare, åklagare eller rätten samt, om ”fara i dröjsmål” föreligger, av polisman. Blodprov får tas av läkare eller av legitimerad sjuksköterska.

### 3.3.3 Lagen (1999:216) om ögonundersökning

I samband med att reglerna om drograttfylleri trädde i kraft den 1 juli 1999 infördes också en ny lag (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken. Lagen ger en polisman rätt att undersöka en persons ögon och ögonrörelser i syfte att ta reda på om personen är påverkad av något annat medel än alkohol. Se vidare härom i avsnitt 7, Drograttfylleri.

### 3.4 Körkortsåterkallelse

Frågor om återkallelse av körkort regleras i körkortslagen (1998:488).

I 5 kap. 3 § 1 körkortslagen (1998:488) anges att ett körkort skall återkallas om körkortshavaren har brutit mot 1 § andra stycket, 4 eller 4 a § trafikbrottslagen eller 30 § första, andra eller tredje stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg eller 10 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket järnvägslagen (2004:519).

Vid grov vårdslöshet i trafik och trafiknykterhetsbrott där alkoholhalten i blodet uppgått till lägst 0,5 promille eller motsvarande mängd i utandningsluften är återkallelse av körkortet obligatoriskt. Vid trafiknykterhetsbrott med lägre alkoholhalter skall enligt 5 kap. 9 § körkortslagen (1998:488) varning meddelas om varningen av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd. Endast om synnerliga skäl föreligger får enligt 5 kap. 10 § andra stycket körkortslagen (1998:488) varning meddelas vid alkoholhalter om minst 0,5 promille i blodet eller motsvarande i utandningsluften.

I 5 kap. 6 § körkortslagen (1998:488) föreskrivs att det vid körkortsåterkallelse enligt 5 kap. 3 § 1–6 körkortslagen (1998:488) skall bestämmas en spärrtid inom vilken ett nytt körkort inte får utfärdas. Spärrtiden skall vara lägst en månad och högst tre år. Om körkortet återkallas enligt 5 kap. 3 § 1 körkortslagen (1998:488) och det är fråga om grovt brott, skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år. Spärrtiden för grov vårdslöshet i trafik och grovt rattfylleri är således lägst ett år.

I 5 kap. 3 § 5 körkortslagen (1998:488) anges att ett körkort skall återkallas om körkortshavaren på grund av opålitlighet i nykterhetskänslighet inte bör ha körkort. Här avses främst sådana

situationer där det har riktats nykterhetsanmärkningar mot en körkortsinnehavare, t.ex. att han har blivit omhändertagen enligt lagen (1976:5119) om omhändertagande av berusade personer m.m. Punkten avser även återkallelse på grund av bruk av t.ex. narkotika.

Av 5 kap. 12 § körkortslagen (1998:488) framgår att en återkallelse under vissa förutsättningar får ske villkorligt. Närmare bestämmelser om förutsättningar m.m. för att meddela villkorlig återkallelse finns i lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse. Enligt dessa bestämmelser kan den vilkens körkort skall återkallas på grund av trafiknykterhetsbrott få möjlighet att fortsatt föra fordon under vissa villkor. Behörigheten att föra körkortspliktigt fordon skall begränsas till ett fordon som utrustats med alkolås. Vidare skall försökspersonerna förbinda sig att genomgå regelbundna läkarundersökningar och att följa andra krav som ställs upp för försöksverksamheten. Den enskilde står själv för de kostnader som är direkt förknippade med deltagandet i försöksverksamheten. (Se vidare om försöksverksamheten i avsnitt 8, Ytterligare åtgärder för att komma åt trafiknykterhetsbrottsligheten.)

### 3.5 Förverkande av fordon

Frågan om förverkande av fordon regleras i 7 § trafikbrottslagen som föreskriver följande.

7 § 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 oskäligt. Detsamma gäller annan egendom som har använts som hjälpmedel vid brott enligt denna lag.

Första stycket gäller även i fråga om egendom som varit avsedd att användas som hjälpmedel vid brott enligt denna lag, om brottet har fullbordats.

Bestämmelser om tillfälligt omhändertagande av egendom i syfte att förhindra rattfylleribrott finns i 24 a–24 d §§ polislagen (1984:387).

Av *första stycket* framgår att 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 oskäligt.

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 lagförs för

ett stort antal upprepade trafikbrott få behålla fordonet (prop. 1986/87:81 s. 5).

Genom en lagändring den 1 februari 1994 skärpte man bestämmelsen. Regeringen angav (prop. 1993/94:44 s. 53) att det med hänsyn till de stora risker som trafiknykterhetsbrott och andra allvarliga trafikbrott utgör framstår, som i hög grad rimligt att fordon som använts vid sådana brott förverkas i större utsträckning än vad som i dag är fallet. Kravet på att ett förverkande skulle uppenbart behövas för att motverka fortsatt brottslighet togs bort.

Fråga om förverkande prövas av allmän domstol. I avvaktande på slutligt avgörande om förverkande kan fordonet förklaras tagit i beslag.

Genom en lagändring den 1 januari 2005 infördes det *tredje stycket* i paragrafen. I stycket hänvisas till polislagen beträffande tillfälligt omhändertagande av bl.a. bilnycklar. I polislagen (1984:387), 24 a–d §§, ges polisman möjlighet att under vissa förutsättningar tillfälligt omhänderta i första hand fordonsnycklar, för att förhindra trafiknykterhetsbrott. I undantagsfall kan det i stället bli fråga om att omhänderta själva fordonet. Ett omhändertagande skall kunna ske om det av särskilda skäl kan anses finnas risk för att ett rattfylleribrott kommer att begås.

I detta sammanhang bör nämnas att det i Ds 2004:24 lagts ett förslag om effektivare regler vid förverkande av fordon vid rattfylleri, olovlig körning och andra trafikbrott. Enligt förslaget skall trafikfarliga fordon med låga värden i princip alltid förklaras förverkade om de använts vid allvarliga trafikbrott. Som värdegräns föreslogs ett fjärdedels basbelopp. Fordonen skulle enligt förslaget kunna förverkas oavsett vem det tillhörde. Förslaget har remitterats, och bereds för närvarande (januari 2006) inom Regeringskansliet.

## 4 Reformernas effekter på trafiksäkerheten

### 4.1 Inledning

Enligt direktiven skall utredningen med beaktande av brotts- och olycksfallsutvecklingen utvärdera vilka effekter de reformer som vidtagits i fråga om rattfylleribrottet under 1990-talet har haft på trafiksäkerhetsområdet.

Utredningen vill inledningsvis peka på att det möter åtskilliga svårigheter att göra en utvärdering som den efterfrågade. De förändringar beträffande brotts- och olycksfallsutvecklingen som skett över tiden kan ha en mängd olika förklaringar. Inte endast den straffrättsliga regleringen, utan även en rad andra omständigheter påverkar utvecklingen.

Svårigheterna med att skatta rattfylleriets omfattning och utveckling belyses av Väg- och transportforskningsinstitutet, VTI, i en rapport; VTI-rapport 505, 2004, Skattning av rattfylleriets omfattning – metodfrågor och datakvalitet. Syftet med studien var att sammanställa och beskriva tillgängliga statistikällor som är förknippade med rattfylleri samt att för varje källa belysa metodfrågor och datakvalitet. Vidare ville man bedöma de olika källornas potential då det gäller att skatta rattfylleriets omfattning. Både direkta och indirekta mätningar studerades. Direkta mätningar avsåg polisens kontroller och s.k. självrapporterande studier. Indirekta mätningar avsåg alkoholkonsumtionen i samhället, vägtrafikolyckor, polisens misstanke om påverkan samt alkoholanalyser av omkomna förare utförda av Rättsmedicinalverket. Resultatet av studien visar att det förekommer stora brister i datakvalitet och rapportering vilket enligt rapporten medför att man i dag har mycket dåliga möjligheter att mäta rattfylleriets omfattning och förändring. I rapporten diskuteras vidare vad som krävs för att förbättra den nuvarande statistiken.

För att, i den mån detta alls är möjligt, utvärdera reformernas effekter tar utredningen avstamp i bl.a. följande faktorer.

- brottsutvecklingen (antalet anmälda rattfylleribrott och antalet lagförda personer)
- polisens arbete; antalet sållningsprov och upptäcktssätt
- antalet olyckor med dödlig utgång där alkohol/droger förekommit
- alkoholkonsumtionen i samhället
- självrapporterande studier

## 4.2 Brottsutvecklingen

Den statistik som rör brottsutvecklingen bygger på uppgifter om brott som polis och åklagare registrerar och som Brå numera hämtar direkt från polisens och åklagarnas ärendesystem.

### 4.2.1 Anmälda brott

Ett anmält brott är ett brott som anmälts och registrerats som brott av polis eller åklagare under året.

Mellan åren 1975 och 1984 låg antalet anmälda rattfylleribrott kring drygt 20 000 per år. Från år 1985 med 19 769 anmälda brott ökade antalet stadigt till 26 100 anmälda brott år 1991. Mellan åren 1991 och 1998 mer än halverades antalet anmälda brott. År 1998 anmäldes endast 12 127 brott. År 1999 vände antalet anmälda brott åter upp och var år 2004 uppe i 22 185.

Sedan det infördes en nollgräns för narkotika i trafiken den 1 juli 1999, då även lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken trädde i kraft, har antalet anmälda drograttfyllerier ökat markant. Cirka 60 procent av den sammanlagda ökningen av anmälda brott efter år 1999 utgörs av rattfylleri under påverkan av narkotika.



**Tabell 4.1** Antalet anmälda rattfylleribrott (rattfylleri och grovt rattfylleri) åren 1985–2004, drograttfylleri särredovisat efter 1995

År	Totalt	Rattfylleri	Drograttfylleri
1985	19 769	19 769	
1986	23 152	23 152	
1987	22 923	22 923	
1988	24 351	24 351	
1989	26 167	26 167	
1990	25 580	25 580	
1991	26 100	26 100	
1992	24 563	24 563	
1993	24 298	24 298	
1994	21 011	21 011	
1995	17 078	17 078	873
1996	15 023	15 023	797
1997	13 551	13 551	807
1998	12 127	11 409	718
1999	13 941	12 224	1 717
2000	17 403	13 595	3 808
2001	18 030	14 254	3 776
2002	19 583	14 924	4 659
2003	20 836	15 351	5 485
2004	22 185	15 588	6 597

Källa: Brå.

#### 4.2.2 Lagförda personer

Med lagförda personer avses de som dömts för trafiknykterhetsbrott i tingsrätt, personer som godkänt strafföreläggande för sådant brott samt personer beträffande vilka åtalsunderlåtelse meddelats. Registrering sker efter huvudbrott, vilket innebär att redovisningen avser endast mål där rattfylleribrottet utgjort det brottet som haft den strängaste straffskalan. Redovisningen är således en minimiskattning då många av dem som döms för rattfylleri samtidigt döms för annan grövre brottslighet. Här finns också förklaringen till att antalet drograttfyllerier är så få – drograttfylleri förekommer nästan alltid ihop med annan grövre brottslighet.

**Tabell 4.2** Personer lagförda för rattfylleri, grovt rattfylleri samt rattfylleri under påverkan av narkotika, fördelat på kön, åren 1991–2003

År	Rattfylleri	Grovt rattfylleri	Drog-rattfylleri	Totalt	Kvinnor	Män
1991	8 601	6 194		14 795	1 248	13 547
1992	8 547	5 455		14 002	1 247	12 755
1993	8 914	4 797		13 711	1 317	12 394
1994	6 571	5 997		12 568	1 141	11 427
1995	4 974	6 017		10 991	1 030	9 961
1996	4 141	5 292		9 433	884	8 549
1997	4 363	4 948		9 311	823	8 488
1998	3 948	5 023		8 971	837	8 134
1999	3 639	4 896		8 535	812	7 723
2000	3 768	5 051	146	8 965	871	8 094
2001	4 014	5 154	247	9 415	949	8 466
2002	4 396	5 435	261	10 092	1 022	9 070
2003	4 533	5 499	301	10 333	1 064	9 269
2004	4 932	5 233	356	10 521	1 085	9 436

Källa: Brå.

För år 2004 har Brå även tagit fram uppgifter om samtliga lagförda brott, dvs. man har räknat både de fall där brottet utgjort huvudbrott och de fall där brottet utgjort bibrott. Samtliga lagförda rattfylleribrott uppgick år 2004 till 16 466. Av dessa utgjorde 6 486 rattfylleri, 3 742 rattfylleri under påverkan av narkotika och 6 238 grovt rattfylleri. Vidare har man tagit fram en uppgift om samtliga lagförda personer, dvs. samtliga personer som dömts för rattfylleribrott som huvudbrott eller bibrott. Samtliga lagförda personer var år 2004 13 321 stycken.

### 4.3 Polisens arbete

Polisens arbetsmetoder och antalet sållningsprov som tas påverkar i stor utsträckning siffrorna över antalet anmälda brott. Läger polisen ner mer resurser eller genomför man en större andel av sina kontroller under vissa tider på dygnet eller på platser där sannolikheten att möta rattfyllerister är större, ökar också antalet anmälda brott. En närmare redogörelse för hur polisen arbetar ges

nedan i avsnitt 8, Ytterligare åtgärder för att komma åt rattfylleribrottsligheten.

Siffrorna i tabell 4.3 visar att antalet genomförda sållningsprov ökade kraftigt under åren 1993 och 1994. En förklaring till det kan vara att polisen den 1 februari 1994 fick ökade möjligheter att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov. En enskild polisman fick då möjlighet att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov utan att en trafikkontroll beordrats.

**Tabell 4.3** Antalet luftutandningsprov (sållningsprov) positiva och negativa

År	Antal
1985	610 879
1986	665 101
1987	683 551
1988	640 184
1989	772 332
1990	769 295
1991	930 826
1992	1 065 883
1993	1 612 353
1994	1 775 877
1995	1 484 900
1996	1 329 000
1997	1 146 144
1998	1 015 395
1999	1 064 737
2000	1 108 493
2001	1 141 172
2002	1 280 108
2003	1 382 108
2004	1 563 000

*Källa:* Brå rapport 1998:7 *Rattfylleri* siffror för 1985–1997, RPS siffror för 1998–2003.

#### 4.4 Olycksfallsutvecklingen

För att studera rattfylleriets omfattning med hjälp av olycksfallsstatistik kan man bl.a. titta på polisens rapportering, uppgifter från Rättsmedicinalverket och av Vägverket genomförda djupstudier.

Med polisens rapportering avses de trafikmålsanteckningar som polisen upprättar vid varje trafikolycka med personskada som följd och i vilka anteckningar omständigheterna kring olyckan beskrivs. Där anger polisen bl.a. om föraren misstänks vara påverkad av alkohol eller något annat ämne. Av den ovan nämnda rapporten från VTI framgår att det förekommer en kraftig underrapportering från polisen när det gäller förare som misstänkts vara påverkade av alkohol eller något annat ämne. Vidare anges att tillförlitligheten i polisens bedömning när det gäller förare som skadats svårt eller lindrigt är okänd. Dessutom anges att det finns en betydande underrapportering i den officiella olycksstatistiken som beror på att polisen inte får kännedom om alla olyckor.

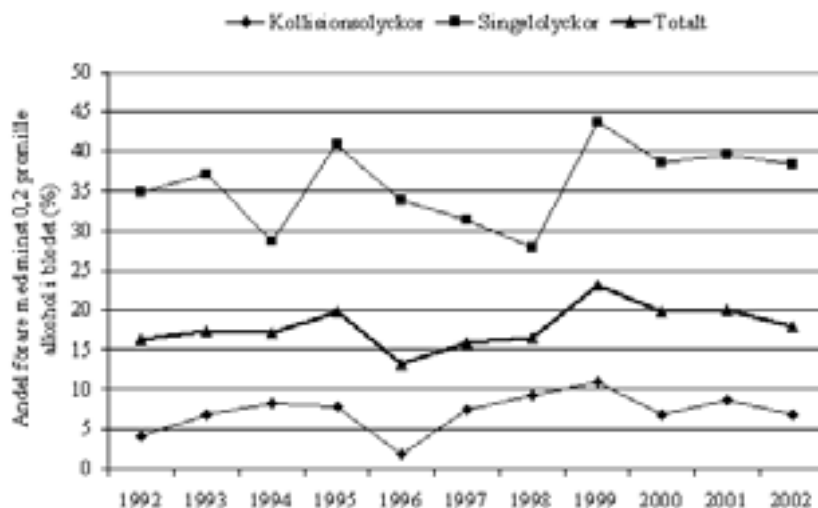
#### *Rättsmedicinalverket*

Av de förare som avlider i samband med en olycka görs i de flesta fall en rättsmedicinsk undersökning där man bl.a. analyserar förekomsten av alkohol eller droger i blod och urin från den avlidne. Drygt 90 procent av dem som omkommit obduceras och en analys görs.

I *VTI-rapporten* finns uppgifter om data över avlidna personbilsförare som testats med avseende på alkohol och droger för åren från 1992 till 2002. Förare som dött en naturlig död vid ratten eller där orsaken har varit självmord skall inte finnas med i materialet. En felkälla kan vara att fall där föraren inte har omkommit i olycksögonblicket utan först timmar eller till och med dagar efter olyckan finns med i materialet. I de fallen har eventuell alkohol i blodet helt eller delvis förbränts innan föraren avlider och resultatet från den rättskemiska utredningen kan då inte användas för att påvisa rattfylleribrott. Alkoholhalten i blodet sjunker även vid blodtransfusioner. Uppgifterna är därför *underskattningar*. I följande figur (som hämtats från VTI-rapporten) visas för åren mellan 1992 och 2002 andelen omkomna personbilsförare hos vilka en blodalkoholhalt över 0,2 promille har påvisats.

Studien visar att av det totala antalet omkomna personbilsförare som omkommit genom trafikolycka hade mellan 13 och 23 procent en otillåten mängd alkohol i blodet vid tidpunkten för olyckan.

Figur 4.1 Andelen personbilsförare 18 år och äldre som dött i singelolyckor, kollisionsoolyckor respektive samtliga olyckor under åren 1992–2002 och som enligt analys på Rättsmedicinalverket haft en blodalkoholhalt över 0,2 promille. Totalt antal personer som ligger till grund för beräkningarna är när det gäller kollisionsoolyckor mellan 107 och 173 stycken per år och singelolyckor mellan 59 och 115 stycken



Källa: Rättsmedicinalverket.

Vägverkets siffror, som också de bygger på uppgifter från Rättsmedicinalverket, visar ett något annorlunda resultat. Enligt dessa siffror har andelen av det totala antalet omkomna förare som obducerats och visat sig ha alkohol i kroppen ökat från 18 procent år 1998 till 23 procent år 2000, 28 procent år 2002 och 29 procent år 2003.

Att siffrorna skiljer sig från de siffror som VTI redovisat beror på att Vägverket räknar samtliga omkomna bilförare med alkohol i kroppen, dvs. även de under 18 år och de som haft under 0,2 promille alkohol i blodet. Att Vägverkets siffror visar på en så kraftig ökning år 2002 beror på att man då bestämde det totala antalet omkomna förare på ett annat sätt än man gjorde tidigare. Vid bestämmande av det totala antalet fall räknar man numera bort de s.k. sjukdomsdödsfallen. Det innebär att det totala antalet dödsfall blir mindre och att andelen dödsfall där föraren varit påverkad av alkohol blir större. Enligt uppgifter från Vägverket har

antalet alkoholpåverkade förare som omkommit i trafiken varit ungefär detsamma de senaste åren, mellan 60 och 70 stycken.

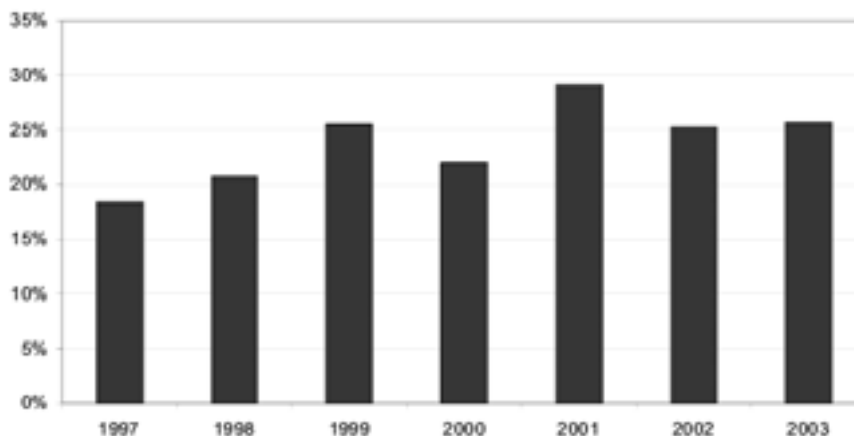
#### *Vägverkets djupstudier*

Vägverket arbetar sedan år 1997 med djupstudier för att ta reda på vad som orsakat varje dödsolycka i trafiken. Djupstudierna görs av särskilda utredare på Vägverket. Bl.a. olycksplatsen, vägen och fordonet undersöks noga. Ytterligare information hämtas från polis, räddningstjänst, sjukvård m.fl. En fråga som ställs är om föraren varit alkohol- eller drogpåverkad.

I juli 2005 publicerades en djupstudie av dödsolyckor i södra Sverige under åren 1997–2003. Hälften av dödsolyckorna i trafiken i landet inträffar i detta område (omfattar länen Värmland, Västra Götaland, Östergötland, Jönköping, Kalmar, Halland, Kronoberg och Skåne). Inom området bor omkring hälften av landets befolkning och där finns ungefär hälften av landets vägnät. Fokus i rapporten ligger på bältesanvändning och förekomst av alkohol och droger i dödsolyckorna (Publikation 2005:69).

Av analysen framkommer att andelen alkohol- eller drogrelaterade dödsolyckor tenderar att öka. År 1997 var siffran 18 procent medan den hade ökat till 26 procent år 2003.

**Figur 4.2** Andel alkohol- eller drogrelaterade<sup>1</sup> dödsolyckor

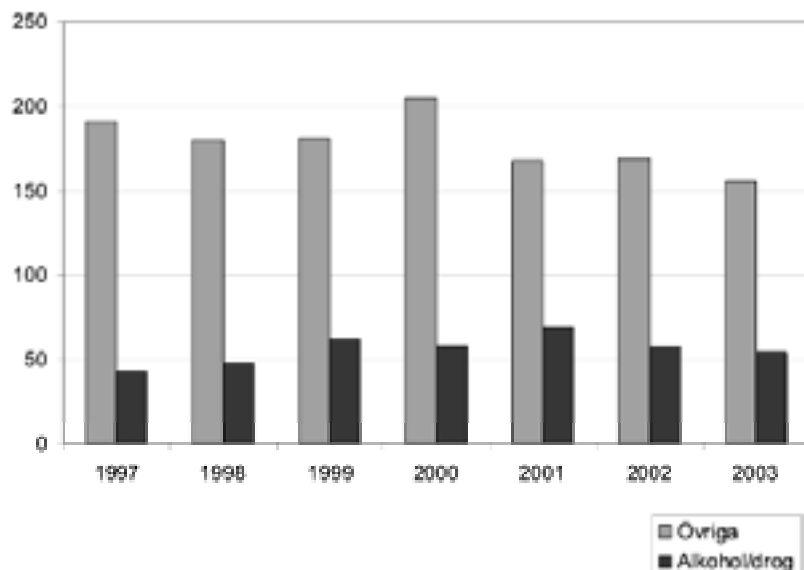


<sup>1</sup> Med "alkohol- eller drogrelaterade" menas att förare av fordon eller fotgängare vid olyckan är påverkad av alkohol eller annan drog.

Källa: Vägverket.

Det totala antalet olyckor har minskat under perioden. Antalet alkohol- eller drogrelaterade olyckor har däremot ökat något fram till år 2001 för att därefter minska något. Den relativa andelen trafikolyckor med alkohol- eller drogpåverkan har därmed ökat under perioden.

**Figur 4.3** Antal alkohol- eller drogrelaterade<sup>1</sup> olyckor samt övriga olyckor, 1 640 olyckor

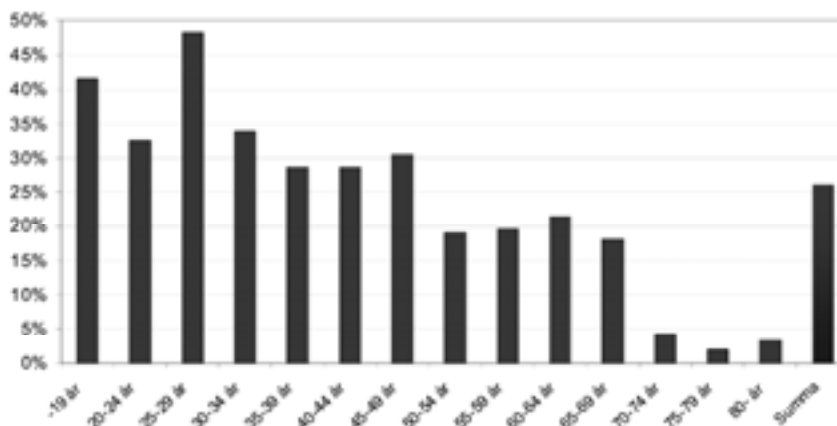


<sup>1</sup> Med "alkohol- eller drogrelaterade" menas att förare av fordon eller fotgängare vid olyckan är påverkad av alkohol eller annan drog.

Källa: Vägverket.

Analysen visar vidare att personer i åldrarna 15–17 år samt 25–29 år är överrepresenterade när det gäller alkohol- och drogrelaterade olyckor. För bilförare är problemet med alkohol och droger särskilt uttalat i åldrarna 25–29 år. Nästan hälften av alla omkomna bilförare i den åldersgruppen har förolyckats i alkohol- eller drogrelaterade olyckor (se vidare figur 4.4).

**Figur 4.4** Andel omkomna bilförare med alkohol- eller drogpåverkan efter ålder



Källa: Vägverket.

Vidare har man i djupstudierna kunnat konstatera att av samtliga förolyckade bilförare med alkohol- eller droger i blodet var 95 procent män.

## 4.5 Alkoholkonsumtionen

### *Samband mellan alkoholkonsumtion och rattfylleri*

Alkoholforskaren Thor Norström har i sin forskning konstaterat att det finns ett samband mellan rattfylleri och totalkonsumtion av alkohol.<sup>1</sup> Norström har studerat sambandet mellan totalkonsumtionen i form av alkoholförsäljning per invånare och rattfylleri i form av andelen av alla förare som polisen misstänkt varit påverkade av alkohol som varit delaktiga i polisrapporterade olyckor med personskada. Data från perioden 1957–1993 ingick i studien som visade på ett positivt samband mellan dessa variabler. Resultaten av studien visade ett samband mellan alkoholkonsumtion per capita och rattfylleri. En liters ökning av konsumtionen leder igenomsnitt till en ökning av de anmälda brotten med cirka 8 procent. Det

<sup>1</sup> "Ökad totalkonsumtion av alkohol leder till ökat rattfylleri", Särtryck nr. 51 ur Alkohol & Narkotika 1999, årg.93, nr. 3, s. 27–30.



förhållandet att statistiken över polisrapporterade olyckor har stora brister (se ovan i avsnitt 4.4) bör beaktas även här.

### *Alkoholkonsumtionen*

Centrum för Socialvetenskaplig alkohol- och drogforskning (SoRAD) vid Stockholms universitet har sedan juni månad 2000 regeringens uppdrag att kartlägga alkoholkonsumtionen i Sverige och hur den förändras månadsvis. De nu redovisade siffrorna är framtagna enligt en modell som är utvecklad för att räkna ut den totala alkoholkonsumtionen. Skattningarna av totalkonsumtionen utgår från data om den registrerade alkoholkonsumtionen (försäljningen) och kompletteras med skattningar av mängden oregistrerad alkoholkonsumtion (införsel av drycker, smugglad alkohol och hembränning av alkohol). Det bör påpekas att det man mäter inte är konsumtionen utan anskaffningen av dryckerna.

Tabell 4.4 visar utvecklingen av alkoholkonsumtionen mellan åren 1989 och 2004.

**Tabell 4.4 Total alkoholkonsumtion (antal liter/invånare/år) 1989–2004 (i antal liter ren – 100 % alkohol per invånare 15 år och äldre)**

År	Totalkonsumtion
1989	7,7
1994	7,8
1996	8,0
1998	8,2
2000	8,4
2001	9,1
2002	9,9
2003	10,3
2004	10,4
2005	(oktober) 10,2

*Källa:* SoRAD, Stockholms universitet.

År 1998 beräknades alkoholkonsumtionen uppgå till drygt 8 liter ren (100 %) alkohol per invånare och år 2005 till cirka 10,2 liter. Bara mellan åren 2001 och 2003 ökade alkoholkonsumtionen med en dryg liter per invånare och år. Resandeförseln och smugg-

lingen utgjorde den stora delen av ökningen. Hembränningen minskade i förhållande till tidigare.

För ytterligare uppgifter kring konsumtionen av alkohol hänvisas till SoRAD:s hemsida, [www.sorad.su.se](http://www.sorad.su.se).

#### **4.6 Självrapporterade studier – 2003 års trafiksäkerhetsenkät**

Statistiska centralbyrån (SCB) utför varje år sedan år 1981 på Vägverkets uppdrag en trafiksäkerhetsenkät. Enkäten riktade sig år 2003 till 12 624 slumpmässigt utvalda personer i åldrarna 15–84 år. Svarsfrekvensen uppgick till 70 procent. De som svarat och tagit ställning utgör totalandelen, 100 procent. Utredningen redovisar nedan delar av resultaten från enkäten.

På frågan om den tillfrågade kört bil efter att ha druckit alkohol utöver lättöl de senaste tolv månaderna svarade 8,7 procent ja. Siffran var genomgående lägre för kvinnor (3,8 procent) än för män (12,6 procent). Bland män i åldersgruppen 25–54 var det hela 17 procent som svarade ja på frågan.

Sedan mätningarna började göras år 1981 har svaret på frågan pendlat mellan 7,1 procent år 1984 och 13,9 procent år 1989. År 1999 var siffran 8,7 procent, 2000 8,6 procent, 2001 7,2 procent, 2002 7,4 procent och 2003 8,7 procent.

På frågan om personen åkt med någon som kört bil påverkad av alkohol svarade fem procent ”ja”. Andelen var betydligt större i åldersgruppen 15–24 år. Bland kvinnor i åldersgruppen 18–19 år var siffran 20,7 procent.

#### **4.7 Slutsatser**

Som utredningen angett redan inledningsvis kan utvecklingen av rattfylleribrottet och dess effekter på trafiksäkerhetsområdet inte hänföras till endast en orsaksfaktor. Det är många olika indikatorer som måste beaktas. Vissa av dessa indikatorer är dessutom mycket osäkra.

*Åren 1990–1998*

Antalet anmälda brott började minska efter år 1991 och fortsatte att minska under i stort sett hela 1990-talet. Det är först år 1999 som man ser en ökning av antalet anmälda brott. Nedgången av antalet anmälda rattfylleribrott under 1990-talet skiljer sig från utvecklingen beträffande samtliga anmälda brott i samhället under samma period. Av uppgifter från Brå<sup>2</sup> framgår att nivån för samtliga anmälda brott i princip var oförändrad från år 1990 fram till år 2002. Trenden är således en annan för rattfylleribrottsligheten än för övriga brott.

Antalet sällningsprov ökade kraftigt mellan åren 1992 och 1993, men var år 1998 tillbaka på i det närmaste samma nivå som år 1992. Ökningen av antalet tagna sällningsprov mellan åren 1992 och 1993 medförde emellertid inte att antalet anmälda brott ökade. Att notera är vidare att år 1992 anmäldes drygt 24 000 brott medan antalet anmälda brott år 1998 uppgick till endast drygt 12 000 trots att man tog nästan lika många sällningsprov år 1998 som år 1992. En minskning av rattfylleribrottsligheten synes därmed ha skett.

När man ser till övriga faktorer som är av intresse var andelen omkomna i trafikolyckor som var påverkade av alkohol ungefär densamma under hela perioden. Den totala alkoholkonsumtionen i samhället ökade, men endast med cirka 0,5 liter per invånare under perioden. De självrapporterande studierna tyder heller inte på att fler körde rattfulla.

Sammantaget kan utredningen konstatera att rattfylleribrottsligheten sannolikt minskade under 1990-talet vilket i sin tur bör ha lett till att trafiksäkerheten ökade. Bland de faktorer som kan ha påverkat denna utveckling finns 1990 och 1994 års lagstiftningsreformer med bl.a. sänkta promillegränser, höjt maximistraff för grovt rattfylleri och förenklade möjligheter för polisen att kontrollera trafiknykterheten. Att fängelse efter år 1991 återigen kom att bli normalpåföljd för grovt rattfylleri och att regeringen år 1994 uttalade att villkorlig dom skulle användas med mycket stor restriktivitet torde också ha haft viss effekt. Vidare ökade polisen sina insatser kraftigt i början och mitten av decenniet vilken även det kan ha lett till att färre körde bil alkoholpåverkade.

---

<sup>2</sup> Kriminalstatistik 2002.

*Åren 1999–2004*

Mellan åren 1999 och 2004 har antalet anmälda rattfylleribrott ökat för varje år. År 2004 uppgick antalet anmälda rattfylleribrott till 22 185 och man är därmed tillbaka på ungefär samma nivå som under åren 1993–1994.

Ökningen av antalet anmälda brott utgörs till stor del av rattfylleri under påverkan av narkotika. Den ökningen har ett nära samband med den lagstiftning som trädde i kraft år 1999. Med den nya lagstiftningen infördes ett totalförbud mot ett antal droger i trafiken. Dessutom fick polisen nya metoder (ögonundersökning) för att kontrollera brotten.

Även om en stor del av ökningen av de anmälda brotten utgörs av rattfylleri under påverkan av narkotika har det också skett en viss ökning av antalet anmälda rattfylleribrott under påverkan av alkohol. Under perioden har antalet sållningsprov som polisen tagit ökat något för varje år samtidigt som antalet anmälda brott har ökat i motsvarande takt. Ser man på utvecklingen mellan åren 1994 och 2004 finns det ett klart samband mellan antalet anmälda brott och antalet sållningsprov. I ett längre perspektiv är emellertid sambandet mellan antalet tagna sållningsprov och antalet anmälda brott inte helt entydigt.

När det gäller olycksfallsutvecklingen med alkoholpåverkade personer inblandade är uppgifterna heller inte helt entydiga. Detsamma gäller antalet alkoholpåverkade förare som förekommit i dödsolyckor. Något belägg för att antalet olyckor med alkoholpåverkade personer inblandade skulle ha ökat finns knappast.

De självrapporterande studierna visar inte på någon egentlig ökning av trafiknykterhetsbrotten. Däremot talar den ökade totala alkoholkonsumtionen per invånare under perioden för att en ökning av trafiknykterhetsbrotten har skett enligt det samband häremellan som forskningen har påvisat.

Sammantaget kan utredningen konstatera att antalet anmälda rattfylleribrott under påverkan av narkotika ökade betydligt under perioden. Den huvudsakliga delen av ökningen hänger med alla sannolikhet samman med de lagändringar som gjordes år 1999. Om det härutöver skett en faktisk ökning eller om det enbart är de ökade möjligheter som tillskapats för att kontrollera och lagföra dessa brott som lett till ökningen är inte möjligt för utredningen att svara på.

När det gäller rattfylleri under påverkan av alkohol talar särskilt den kraftiga ökningen av alkoholkonsumtionen per invånare för en ökning av rattfylleribrottsligheten efter år 1999. Även antalet anmälda brott talar för att en viss ökning av den faktiska brottsligheten har skett. Denna ökning kan dock lika gärna tillskrivas det förhållandet att antalet tagna sållningsprov ökade under samma tid.

Särskilt den omständigheten att den totala alkoholkonsumtionen per invånare ökade under dessa år ger anledning till antagandet att trafiksäkerheten påverkades i negativ riktning. Andra faktorer som har påverkat utvecklingen i negativ riktning kan vara den attitydförändring som har skett hos yngre personer när det gäller förhållandet mellan alkohol och trafik. Personer i yngre åldrar är helt klart överrepresenterade i olycksstatistiken. En fråga som bör ställas är om påföljden villkorlig dom med samhällstjänst, som i betydande omfattning kommit att användas just beträffande unga förare, kan ha påverkat denna utveckling.

För att bryta trenden med den stora andelen unga förare som drabbas av trafikolyckor till följd av alkoholpåverkan är det viktigt att samhället genom information och utbildning försöker komma till rätta med detta problem. I avsnitt 8 redovisar utredningen vissa åtgärder utöver den straffrättsliga lagstiftningen för att komma åt trafiknykterhetsbrottsligheten.



## 5 Påföljdsval och verkställighet

### 5.1 Inledning

Utredningen har enligt direktiven i uppdrag att utvärdera de reformer som vidtagits i fråga om rattfylleribrottet och påföljdssystemet under 1990-talet och särskilt analysera hur bestämmelser om påföljdsval och frågor om vårdbehov har tillämpats och behandlats samt peka på de behov av reformer som utvärderingen kan påvisa.

De uttalanden beträffande principerna för påföljdsval som gjordes i förarbetena till 1990 och 1994 års reformer samt även de uttalanden som gjordes i samband med att samhällstjänsten permanentades år 1999 har lett till att påföljdspraxis för grovt rattfylleri ändrats flera gånger sedan år 1990. Utredningen lämnar nedan en allmän redogörelse för de påföljder som står till buds samt redovisar de förändringar beträffande val av påföljd för grovt rattfylleri som skett i rättspraxis sedan år 1990.

Vad de olika påföljderna innebär rent faktiskt i fråga om verkställighet redovisas i avsnittet om verkställighet. En stor del av dem som gör sig skyldiga till rattfylleri har alkoholproblem eller i vart fall ett utvecklat riskbeteende och är betjänta av någon form av insatser som kan förändra deras alkoholbeteende och förhindra dem från att återfalla i rattfylleribrott. Utredningen belyser därför särskilt i vilka fall behandlings- eller påverkansinsatser kan bli aktuella. Vidare redogörs för viss aktuell forskning.

Slutligen tar utredningen ställning till hur de olika påföljds- och verkställighetsalternativen tillgodoser de krav som rattfylleribrottet ställer på påföljdssystemet.

## 5.2 Påföljdsval vid grovt rattfylleri

Påföljder för brott är böter, fängelse, villkorlig dom, skyddstillsyn och överlämnande till särskild vård. Reglerna om dessa påföljder finns i 25–28 och 31 kap. brottsbalken. Reglerna om straffmätning och påföljdsval finns i 29 och 30 kap. brottsbalken. Regleringen är relativt omfattande och redovisas här endast översiktligt.

### 5.2.1 Val av påföljd

Fängelse är att se som ett svårare straff än böter (1 kap. 5 § brottsbalken). Vid val av påföljd skall fängelse även ses som en svårare påföljd än villkorlig dom och skyddstillsyn (30 kap. 1 § brottsbalken). Dessa båda påföljder är likställda i svårhets-hänseende och de är båda svårare än böter. Dock att skyddstillsyn anses vara en mer ingripande påföljd för den enskilde (se bl.a. NJA 2000 s. 314).

Valet mellan fängelse och en icke frihetsberövande påföljd styrs i huvudsak av bestämmelsen i 30 kap. 4 § brottsbalken. Presumtionen är för att en annan påföljd än fängelse skall väljas. I första stycket anges att rätten skall fästa särskilt avseende vid omständigheter som talar för en lindrigare påföljd än fängelse. Sådana omständigheter som anges i 29 kap. 5 § brottsbalken skall då beaktas. Att den tilltalade till följd av brottet drabbats av en allvarlig kroppsskada och att den tilltalade till följd av brottet kommer att drabbas av avskedande eller uppsägning från anställning eller av annat hinder eller av synnerlig svårighet i yrkes- eller näringsutövning är exempel på sådana omständigheter.

I andra stycket anges tre omständigheter som kan bryta presumtionen för en icke frihetsberövande påföljd, nämligen brottslighetens *straffvärde*, brottslighetens *art* och den tilltalades *tidigare brottslighet*.

Ju högre *straffvärdet* är desto starkare blir skälet för att välja fängelse som påföljd. Ett riktvärde brukar sägas vara att en presumtion för fängelsestraff gäller vid brott som har ett straffvärde på ett års fängelse eller mer (prop. 1987/88:120 s. 100). För att inte döma till fängelse i dessa fall måste det finnas mycket starka skäl – särskilda skäl – som talar för en frihetsberövande påföljd.

Med brottslighetens *art* avses att brottet av, i första hand allmänpreventiva skäl, anses motivera fängelse trots att det inte har



ett särskilt högt straffvärde. I dessa fall föreligger alltså en presumtion för att fängelse skall dömas ut. I förarbetena (prop. 1987/88:120) anges såsom exempel på sådana brottstyper bl.a. grovt rattfylleri, vissa brott mot vapen- och jaktlagstiftningen samt vissa former av misshandel och skattebrott. Även brott som misshandel, våld mot tjänsteman, bokföringsbrott och mened har ansetts vara artbrott. I motiven till olika speciallagar har man ibland valt att ange huruvida ett brott är att betrakta som artbrott eller ej. Så har regeringen t.ex. i samband med de ändringar som gjordes i trafikbrottslagen och som trädde i kraft den 1 februari 1994 (prop. 1993/94:44) uttalat att grovt rattfylleri bör anses vara ett brott av den arten att fängelse skall användas som påföljd, om det inte finns särskilda skäl mot detta (jfr ovan i avsnitt 2.2.6). Att den tilltalade gjort sig skyldig till *tidigare brottslighet* är också en omständighet som talar för att påföljden ändå skall bestämmas till fängelse. Förhållandet kan också få betydelse genom att villkorligt medgiven frihet förklaras förverkad eller som en grund för straffskärpning.

Även om grovt rattfylleri skall betraktas som ett artbrott och därmed åtföljas av ett fängelsestraff om särskilda skäl inte föreligger däremot har senare års förändringar i påföljdssystemet inneburit att det införts flera alternativ till främst kortare fängelsestraff och därmed ökade möjligheter att döma till en icke frihetsberövande påföljd. Utredningen redogör nedan för de alternativ till fängelse som finns i fråga om val av påföljd för grovt rattfylleri.

## 5.2.2 Villkorlig dom

### *Reglering*

Regler om villkorlig dom återfinns i 27 kap. brottsbalken. Villkorlig dom är, förutom böter, den minst ingripande åtgärden i påföljdssystemet och kan på flera sätt sägas vara en form av villkorlig påföljdseftergift. Rätten får döma till villkorlig dom för ett brott för vilken påföljden bedöms inte kunna stanna vid böter. Av 30 kap. 8 § brottsbalken följer att en villkorlig dom normalt skall förenas med dagsböter.

Om den tilltalade samtycker till det får den villkorliga domen förenas med en föreskrift om samhällstjänst. Se härom nedan.

Den som har dömts till villkorlig dom är underkastad en prøvotid om två år. Den dömde skall under prøvotiden vara allmänt

skötsam och efter förmåga försöka försörja sig. Iakttar den dömde inte vad som åligger honom enligt den villkorliga domen, får domstolen, under förutsättning att en åklagare före prövotidens utgång anhängiggör talan om det, efter omständigheterna besluta att varning skall meddelas den dömde, meddela föreskrift om att en genom brottet uppkommen skada skall åtgärdas, ändra tidigare meddelad föreskrift eller undanröja den villkorliga domen och bestämma annan påföljd för brottet. Samma sak gäller om den dömde begått nya brott (34 kap. 1 § brottsbalken).

*När kan man välja villkorlig dom som påföljd?*

I 30 kap. 7 § brottsbalken anges de grundläggande förutsättningarna för att döma till villkorlig dom. I *första stycket* anges att rätten som skäl för villkorlig dom skall beakta om det saknas särskild anledning att befara att den tilltalade kommer att göra sig skyldig till fortsatt brottslighet. Om inte hinder på grund av brottets art eller straffvärde föreligger bör förstagångsbrott eller annan tillfällig brottslighet således leda till villkorlig dom. Som angetts ovan är grovt rattfylleri ett brott av sådan art att fängelse normal skall dömas ut. Att bestämma påföljden för grovt rattfylleri till villkorlig dom och böter bör således förekomma endast i mycket speciella undantagsfall.

I *andra stycket* anges att rätten såsom särskilda skäl för villkorlig dom i stället för fängelse kan beakta, om den tilltalade samtycker till att domen förenas med en föreskrift om samhällstjänst och en sådan föreskrift är lämplig med hänsyn till den tilltalades person och övriga omständigheter. Samtycke till samhällstjänst får således beaktas av rätten som ett särskilt skäl att välja villkorlig dom i stället för fängelse som påföljd i fall där brottets straffvärde, art eller den tilltalades tidigare brottslighet innebär att fängelse annars skulle ha dömts ut. Det är därmed möjligt att för grovt rattfylleri döma till villkorlig dom med samhällstjänst.

### 5.2.3 Skyddstillsyn

#### *Reglering*

I 28 kap. brottsbalken finns bestämmelser om skyddstillsyn. Skyddstillsyn får ådömas om påföljden bedöms inte kunna stanna vid böter. Skyddstillsyn skiljer sig från villkorlig dom genom att skyddstillsynen alltid är förenad med övervakning och att en sådan påföljd också kan förenas med föreskrifter av olika slag.

Skyddstillsyn får förenas med dagsböter. Enligt 30 kap. 10 § brottsbalken skall rätten – vid bedömningen av om en skyddstillsyn skall förenas med böter – beakta om detta är påkallat med hänsyn till brottslighetens straffvärde eller art eller den tilltalades tidigare brottslighet.

En dom på skyddstillsyn får även förenas med fängelse. Av 30 kap. 11 § brottsbalken framgår att så får ske endast om det är oundgängligen påkallat med hänsyn till brottslighetens straffvärde eller den tilltalades tidigare brottslighet. Möjligheten att förena en skyddstillsyn med fängelse bör utnyttjas endast i de fall då alternativet är att döma den tilltalade till ett längre fängelsestraff (prop. 1987/88:120 s. 108).

Skyddstillsyn pågår under en provotid av tre år och skall vara förenad med övervakning under i vart fall ett år. Den dömde skall under övervakningen vara skötsam, efter förmåga försöka försörja sig samt i övrigt rätta sig efter vad som åligger honom enligt domen.

Rätten kan i domen meddela föreskrifter för den dömde. Häri innefattas bl.a. föreskrifter om läkarvård eller nykterhetsvårdande behandling samt om kontraktsvård samt även föreskrift om samhällstjänst om den tilltalade samtycker till det.

Iakttar den dömde inte vad som åligger honom till följd av domen får övervakningsnämnden besluta om olika åtgärder till följd av misskötsamheten. Har den dömde allvarligt åsidosatt sina åligganden och kan det antas att sådana åtgärder som övervakningsnämnden får vidta blir utan verkan, skall nämnden begära att åklagare vid domstol för talan om att skyddstillsynen skall undanröjas. Undanröjs skyddstillsynen skall rätten besluta annan påföljd för brotten. I detta sammanhang bör nämnas att Kriminalvårdskommittén i sitt betänkande, Framtidens kriminalvård, SOU 2005:54, föreslagit att vissa av de bestämmelser om verkställighet av skyddstillsyn som i dag finns i brottsbalken flyttas

till den nya kriminalvårdslagen. Några förändringar i sak har dock inte gjorts i ovan redovisade delar.

*När kan man välja skyddstillsyn som påföljd?*

De närmare förutsättningarna för att välja skyddstillsyn som påföljd framgår av 30 kap. 9 § brottsbalken.

I *första stycket* anges att rätten får döma till skyddstillsyn om det finns anledning anta att denna påföljd kan bidra till att den tilltalade avhåller sig från fortsatt brottslighet.

I *andra stycket* anges i fyra punkter omständigheter som skall beaktas som särskilda skäl för att välja skyddstillsyn i stället för fängelse. Föreligger sådana särskilda skäl som avses är det således möjligt att gå ifrån den presumtion som i vissa fall föreligger att fängelse skall följa på brottet och i stället döma till skyddstillsyn. Uppräkningen är endast avsedd att vara exemplifierande.

*Första* punkten avser situationer där en påtaglig förbättring skett av den tilltalades personliga eller sociala situation i något hänseende som kan antas ha haft samband med dennes brottslighet. En sådan situation kan vara att man gör bedömningen att en framgångsrikt påbörjad rehabilitering skulle försvåras om den tilltalade skulle behöva verkställa ett fängelsestraff. I NJA 1999 s. 9 bestämdes påföljden för grovt rattfylleri till skyddstillsyn förenad med föreskrift om att genomgå alkoholbehandling som frivårdsmyndigheten bestämt samt 40 dagsböter. Den tilltalade hade vid tiden för brottet alkoholproblem och var i behov av behandling. Han hade därefter genomgått behandling och deltagit i en studiecirkel om alkohol och trafik. Högsta domstolen (HD) konstaterade att den behandling som den dömde genomgått innefattade åtgärder långt utöver vad som kan förekomma inom ramen för ett fängelsestraff och att de inte på något avgörande sätt avvek från de föreskrifter som brukar förekomma vid kontraktsvård.

I *andra* punkten anges som ett särskilt skäl att den tilltalade undergår behandling för missbruk eller annat förhållande som kan antas ha samband med hans brottslighet.

I *tredje* punkten anges såsom särskilt skäl att den tilltalade skall gå igenom lämplig behandling enligt en särskild behandlingsplan – s.k. kontraktsvård. En förutsättning för att döma till skyddstillsyn i förening med kontraktsvård är att missbruk av beroendeframkallande medel eller något annat särskilt förhållande som

kräver vård eller annan behandling i väsentlig grad har bidragit till att brottet har begåtts och att den tilltalade förklarar sig villig att gå igenom lämplig behandling enligt en uppgjord behandlingsplan.

Ytterligare en förutsättning är att den planerade behandlingen bedöms vara tillräckligt ingripande för att döma till skyddstillsyn. Påföljden skulle alltså i annat fall ha bestämts till fängelse. I domslutet skall anges hur långt fängelsestraff som skulle ha dömts ut, om fängelse i stället hade valts som påföljd (28 kap. 6 a § brottsbalken). Upplýsningen om det alternativa fängelsestraffet skall dels vara vägledande för domstolen, om det i ett senare skede blir aktuellt att undanröja skyddstillsynen, dels vara en upplýsning för den dömde om vad han riskerar i händelse av misskötsamhet.

I *fyärde* punkten anges på motsvarande sätt som i 30 kap. 7 § brottsbalken att rätten såsom särskilda skäl för skyddstillsyn i stället för fängelse kan beakta om den tilltalade samtycker till att skyddstillsynen förenas med en föreskrift om samhällstjänst och en sådan föreskrift är lämplig med hänsyn till den tilltalades person och övriga omständigheter.

#### **5.2.4 Villkorlig dom och skyddstillsyn i förening med samhällstjänst**

##### *Inledning*

Samhällstjänst är inte en självständig påföljd utan en föreskrift vid antingen villkorlig dom eller skyddstillsyn. Samhällstjänst innebär en skyldighet att under den tid som anges i domen utföra visst oavlönat arbete under ett visst antal timmar; lägst 40 och högst 240 timmar.

##### *Bakgrund*

Den 1 januari 1990 påbörjades en lokalt avgränsad försöksverksamhet med samhällstjänst. Verksamheten omfattade mål som prövades vid fem olika tingsrätter. Domstolen gavs möjlighet att under vissa förutsättningar döma till samhällstjänst i stället för fängelse. Försöksverksamheten reglerades i lagen (1989:928) om försöksverksamhet med samhällstjänst. Den första januari 1993 utvidgades försöksverksamheten till att avse hela landet. Den utvidgade tillämpningen tidsbegränsades till utgången av år 1995 i

avvakten på att en mer permanent ordning kunde införas. Lagens giltighetstid förlängdes därefter till utgången av år 1998.

Genom lagändringar den 1 januari 1999 gjordes samhällstjänst till ett permanent inslag i påföljdssystemet. Regleringen fördes in i brottsbalken och kom att gälla såväl i förening med skyddstillsyn som i förening med villkorlig dom.

Regeringen motiverade införandet av samhällstjänst som ett alternativ till fängelse på följande sätt (prop. 1997/98:96 s. 85–87).

Som vi tidigare framhållit talar starka skäl för att så långt det är möjligt försöka ersätta fängelsestraff som verkställs i anstalt med andra påföljder eller verkställighetsformer. Detta förutsätter emellertid att det finns alternativ till fängelse som är trovärdiga i den meningen att de kan anses i sådan grad ingripande för den dömde att de utgör en tillräcklig reaktion på den brottsliga gärningen. Både erfarenheterna från andra länder och från den hittillsvarande tillämpningen i Sverige talar för att samhällstjänst kan spela en viktig roll för att åstadkomma sådana trovärdiga alternativ till fängelse.

Mot denna bakgrund får nu tiden anses vara mogen att ta upp frågan om att permanenta samhällstjänsten och, utifrån de erfarenheter som vunnits genom den hittillsvarande tillämpningen, göra de ytterligare överväganden som är nödvändiga beträffande dess närmare utformning och tillämpning.

Av Brottsförebyggande rådets utvärdering av de två första årens användning av samhällstjänst framgår att denna i huvudsak har fungerat bra under försöksperioden. I stort bör därför den nuvarande ordningen, som baseras på innehållet i den tidsbegränsade lagen om samhällstjänst och den praxis som har utvecklats kring denna, kunna läggas till grund för en reform som innebär att samhällstjänsten görs till ett permanent inslag i påföljdssystemet och att bestämmelserna om samhällstjänst arbetas in i brottsbalken.

Redan under försökstiden framfördes emellertid kritik mot att möjligheten att meddela föreskrift om samhällstjänst är begränsad till fall där påföljden bestäms till skyddstillsyn. En förutsättning för att döma till den påföljden är att det kan antas att påföljden kan bidra till att den tilltalade avhåller sig från fortsatt brottslighet. Om det aktuella brottet antas utgöra en engångsföreteelse hos en i övrigt skötsam person är förutsättningarna för skyddstillsyn oftast inte uppfyllda. I ett sådant fall ligger det närmast till hands att döma till villkorlig dom. Detta förutsätter att den villkorliga domen i kombination med eventuella böter är en tillräckligt ingripande påföljd med hänsyn till brottets straffvärde och art. I annat fall måste påföljden bestämmas till fängelse. Vad nu sagts innebär att det kan förekomma fall där påföljden måste bestämmas till fängelse endast därför att det inte finns anledning anta att den dömde skall göra sig skyldig till fortsatt brottslighet, trots att samhällstjänst framstår som en lämplig reaktion på brottet.

En möjlighet att åstadkomma en ordning där samhällstjänst kan användas såsom alternativ till fängelse även när förutsättningar för att döma till skyddstillsyn saknas är att såsom kommittén föreslagit göra samhällstjänsten till en egen påföljd. I enlighet med vad vi tidigare anför i avsnitt 4 ställer vi emellertid oss tveksamma till den långtgående reform av påföljdssystemet som kommittén har föreslagit. Detta innebär att vi också anser att försiktighet bör iakttas när det gäller att införa nya självständiga påföljder för brott. Att infoga samhällstjänsten som en ny självständig påföljd i påföljdssystemet skulle nämligen innebära att betydande ändringar fick göras av nuvarande regler om påföljdsval. Således skulle det vara nödvändigt att inbördes rangordna de icke frihetsberövande påföljderna och skapa nya bestämmelser om valet mellan dem. Det skulle dessutom vara nödvändigt att tillskapa en ny återfallsreglering. En sådan omfattande omdaning av påföljdssystemet anser vi i enlighet med vad vi tidigare sagt inte vara motiverat. Svea hovrätt förordar också i sitt remissvar en friare möjlighet att som en skärpning av påföljden meddela föreskrifter om samhällstjänst än vad kommittén har föreslagit. Regeringen finner med hänsyn till det anförda att övervägande skäl talar emot att göra samhällstjänst till en självständig påföljd.

Ett annat alternativ är att ändra förutsättningarna för skyddstillsyn så att den påföljden kan användas även när det inte föreligger någon risk för fortsatt brottslighet. Skyddstillsyn innebär emellertid att den dömda ställs under övervakning som syftar till att avhålla honom från fortsatt brottslighet. Även i andra avseenden är påföljden uppbyggd kring intresset av att rehabilitera den dömda. Att införa en möjlighet att döma även sådana personer till skyddstillsyn som inte har något behov av övervakning eller andra åtgärder för att avhålla sig från fortsatt brottslighet skulle innebära ett omotiverat avsteg från de principer som bär upp vårt nuvarande påföljdssystem.

Vi förordar i stället en tredje möjlighet, nämligen att det görs möjligt att förena även en villkorlig dom med en föreskrift om samhällstjänst. Som Juridiska fakultetsnämnden vid Uppsala universitet anför i sitt remissvar bör samhällstjänst kunna utnyttjas för att ge ett inslag av straffmättningskaraktär också vid villkorlig dom. Därigenom erhålls en ordning som innebär att samhällstjänst kan komma ifråga såsom alternativ till ett fängelsestraff även när det saknas behov av att ställa den dömda under övervakning. Genom att förena den villkorliga domen med en föreskrift om samhällstjänst erhåller påföljden erforderlig skärpa för att på ett trovärdigt sätt kunna ersätta ett fängelsestraff också i vissa fall där en villkorlig dom i kombination med böter inte medför tillräcklig grad av ingripande.

### *Reglering*

Samhällstjänsten regleras för villkorlig dom i 27 kap. 2 a § brottsbalken och för skyddstillsyn i 28 kap. 2 a § brottsbalken.

En förutsättning för att meddela en föreskrift om samhällstjänst är att den tilltalade samtycker till det.

När rätten meddelar en föreskrift om samhällstjänst skall i domslutet anges hur långt fängelsestraff som skulle ha dömts ut, om fängelse i stället hade valts som påföljd. Antalet timmar som samhällstjänst skall fullgöras skall stå i proportion till längden på det fängelsestraff som skulle ha dömts ut om fängelse hade valts som påföljd. Antalet timmar skall bestämmas efter en helhetsbedömning och utgångspunkten skall vara att påföljden i sin helhet framstår som en tillräckligt ingripande reaktion på brottet. I förarbetena anger regeringen (prop. 1997/98:96 s. 89–90) att 40 timmar skall motsvara en månads alternativt fängelse. Antalet timmar ökas sedan med 20 för varje ytterligare månads alternativt fängelsestraff upp till 240 timmar, motsvarande 11 månaders fängelse. HD har dock, med hänsyn till att villkorlig dom är en mindre ingripande påföljd än skyddstillsyn, bestämt tiden för samhällstjänst till ett högre antal timmar vid villkorlig dom än vid skyddstillsyn med motsvarande alternativstraff. Tiden för samhällstjänst har bestämts till 50 timmar vid villkorlig dom när alternativstraffet var en månads fängelse (se bl.a. NJA 2000 s. 17 I).

En föreskrift om samhällstjänst vid villkorlig dom kan på talan av åklagare ändras eller upphävas av rätten, när det finns skäl till det. Vid samhällstjänst som föreskrivs i samband med skyddstillsyn tillkommer det övervakningsnämnden och inte rätten att besluta om ändring eller upphävande av samhällstjänst. Bestämmelsen ger dock inte rätt att meddela en ny föreskrift.

Kriminalvårdskommittén har i sitt förslag till ny kriminalvårdslag föreslagit att Kriminalvården skall överta rättens och övervakningsnämndens befogenhet att ändra och upphäva en föreskrift om samhällstjänst om det finns särskilda skäl för det. (Se 6 kap. 5 § förslag till kriminalvårdslag, SOU 2005:54.)

Det är möjligt att kombinera villkorlig dom eller skyddstillsyn med både samhällstjänst och bötesstraff, men någon presumtion för det finns inte.



*När kan man välja att kombinera villkorlig dom eller skyddstillsyn med samhällstjänst?*

Samhällstjänst i kombination med villkorlig dom eller skyddstillsyn är tänkt att komma i fråga då fängelse annars skulle ha valts som påföljd.

Samhällstjänst kan endast undantagsvis komma i fråga när brottslighetens *straffvärde* överstiger ett års fängelse. Det maximala antalet timmar samhällstjänst kan motsvara är ett fängelsestraff om 11 månader. Av NJA 2000 s. 314 följer dock att man kan använda samhällstjänst som påföljd vid straffvärden på över ett år om straffmättningsvärdet i det enskilda fallet är lägre.

När det gäller möjligheten att föreskriva samhällstjänst vid *artbrott* skrev regeringen i förarbetena följande (prop. 1997/98:96 s. 96–97).

För närvarande är samhällstjänst avsedd att användas för främst två kategorier brottslingar, nämligen den grupp som döms till frihetsstraff efter återfall i inte alltför allvarliga förmögenhets- eller våldsbrott och den grupp som med hänsyn till brottslighetens art döms till korta fängelsestraff från 14 dagar till några få månader (se prop. 1989/90:7 s. 19). Som exempel anges i propositionen misshandelsbrott av inte alltför allvarlig art. Även om försiktighet är påkallad när det gäller användningen av samhällstjänst vid narkotikabrottslighet, innebär förarbetena att inte heller sådana brott är generellt undantagna. Också vid rattfylleri kan det, enligt propositionen, finnas förutsättningar att använda samhällstjänst, speciellt för yngre lagöverträdare.

Vissa ändringar avseende rattfylleribrott trädde i kraft den 1 februari 1994. Enligt ändringarna är normalpåföljden för grovt rattfylleri fängelse (prop. 1993/94:44 s. 35). Den motivering som anfördes härför är att grovt rattfylleribrott alltid innebär ett abstrakt faromoment. I propositionen framhölls vidare att genom detta synsätt själva beteendet – att köra påverkad – sätts i centrum. Även om relativt kort tid förflutit sedan rattfyllerireformen trädde i kraft, torde kunna sägas att samhällstjänst tillämpas förhållandevis sällan vid grovt rattfylleri. Under år 1994 dömdes till samhällstjänst för grovt rattfylleri i endast 129 fall, vilket i och för sig är en icke ringa andel av det totala antalet samhällstjänstdömda. Men siffran kan jämföras med att fängelse blev påföljden för grovt rattfylleri i 3 586 domar.

Högsta domstolen dömde i rättsfallet NJA 1997 s. 278 en kvinna född 1968 till skyddstillsyn med samhällstjänst för grovt rattfylleri. Högsta domstolen konstaterar därvid att det i själva lagtexten till lagen om samhällstjänst inte finns någon begränsning till unga lagöverträdare eller något förbud mot att föreskriva samhällstjänst som påföljd för rattfylleri eller annat s.k. artbrott. Högsta domstolen fortsatte: ”Enligt HD bör det vid valet mellan fängelse och skydds-

tillsyn som påföljd för grovt rattfylleri vara möjligt att välja det senare alternativet för en tilltalad med måttliga alkoholproblem, om skyddstillsynen innehåller ett frihetsinskränkande moment som ger påföljden erforderlig skärpa (jfr prop. 1989/90:70 s 40f). Ett sådant innehåll får den, om skyddstillsynen förenas med samhällstjänst av tillräcklig omfattning”.

Det är inte regeringens avsikt att den nu aktuella reformen skall innebära någon ändring av gällande rätt såvitt avser användningen av samhällstjänst vid artbrottslighet såsom den kommit till uttryck vid kombination med skyddstillsyn. Möjligheten att välja villkorlig dom eller skyddstillsyn med samhällstjänst i stället för fängelse som påföljd för brott som med hänsyn till sin art annars skulle ha lett till ett fängelsestraff bör således tillämpas med utgångspunkt i den praxis som har utvecklats på grundval av lagen om samhällstjänst (se bl.a NJA 1991 s. 444 och 507, NJA 1992 s. 590, NJA 1994 s.153 och 468 samt det tidigare nämnda NJA 1997 s. 278). Införande av kombinationen villkorlig dom med samhällstjänst medför dock, även med denna utgångspunkt, en utvidgning av möjligheterna att döma till frivårds-påföljd med samhällstjänst också vid artbrottslighet. Det gäller särskilt sådana fall där de objektiva förutsättningarna varit sådana att rätten skulle ha kunnat bestämma påföljden till skyddstillsyn med samhällstjänst, men där den tilltalades personliga förhållanden varit sådana att förutsättningar för skyddstillsyn saknats, t.ex. eftersom det inte funnits något övervakningsbehov.

Utöver att den tilltalade skall samtycka till att den villkorliga domen eller skyddstillsynen förenas med en föreskrift om samhällstjänst skall en sådan föreskrift vara *lämplig* med hänsyn till den tilltalades person och övriga omständigheter. Domstolen skall, med utgångspunkt i vad som är känt om den tilltalades personliga förhållanden, göra en bedömning av hans möjligheter att fullgöra samhällstjänsten. Som ett exempel på en omständighet som kan försämra den tilltalades möjligheter att fullgöra samhällstjänsten anges i förarbetena missbruk. Missbruksproblem hos den tilltalade bör dock inte omedelbart diskvalificera denne från att dömas till en påföljd som innefattar samhällstjänst, bedömningen måste enligt förarbetena (prop. 1997/98:96 s. 100) göras utifrån samtliga relevanta förhållanden. Vidare uttalas att det vid mer allvarligt missbruk är naturligt att i stället välja ett mer behandlingsinriktat påföljdsalternativ, såsom kontraktsvård.

Det finns inte några egentliga hinder mot att döma till samhällstjänst i fall där den tilltalade annars skulle ha dömts till fängelse på grund av sin tidigare brottslighet. Den som tidigare dömts till villkorlig dom eller skyddstillsyn och som *återfaller* i brott under prövotid bör alltså kunna bli föremål för en föreskrift

om samhällstjänst, om inte den nya brottslighetens straffvärde eller art utgör hinder mot detta. Dock, skriver man i förarbetena (prop. 1997/98:96 s. 98), bör det endast undantagsvis komma ifråga att på nytt låta samhällstjänst ingå i påföljden om den tilltalade återfallit i brott under prövotid efter en tidigare dom som innefattat föreskrift om samhällstjänst.

## 5.3 Påföljdsutvecklingen

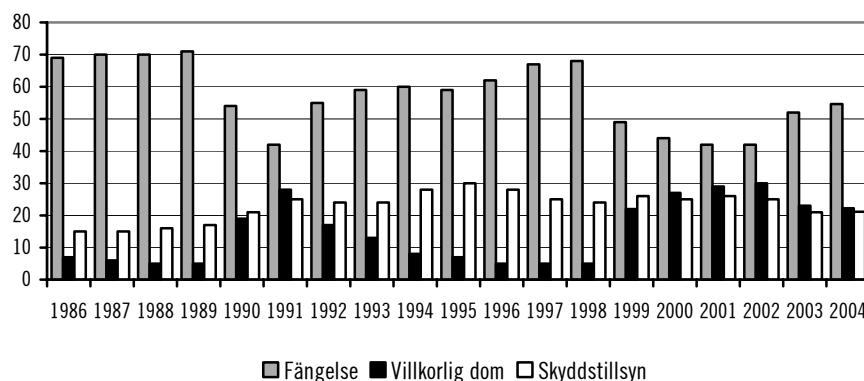
### 5.3.1 Statistik

Tabell 5.1 visar antalet dömda för grovt rattfylleri till fängelse, villkorlig dom och skyddstillsyn samt i hur många fall de senare påföljderna har kombinerats med föreskrift om samhällstjänst under perioden från 1986 till 2004 samt även andelen dömda till dessa påföljder av den totala andelen som dömts för grovt rattfylleri. Det efterföljande diagrammet (5.2) baserar sig på siffrorna i tabellen.

Tabell 5.1

År	Fängelse	Villkorlig dom	Därav samhällstjänst	Skydds-tillsyn	Därav samhällstjänst	Sammanlagt	Andel fängelse	Andel villkorlig dom	Andel skydds-tillsyn	Total andel
1986	4 545	461		965		6 587	69	7	15	91
1987	4 683	374		1 013		6 638	70	6	15	91
1988	4 951	360		1 157		7 031	70	5	16	91
1989	5 247	365		1 264		7 410	71	5	17	93
1990	3 792	1 373		1 473		7 049	54	19	21	94
1991	2 587	1 708		1 541		6 194	42	28	25	95
1992	3 002	941		1 296		5 455	55	17	24	96
1993	2 814	628		1 172		4 797	59	13	24	96
1994	3 577	493		1 670		5 997	60	8	28	96
1995	3 579	411		1 784		6 017	59	7	30	96
1996	3 272	278		1 494		5 292	62	5	28	95
1997	3 334	230		1 242	101	4 948	67	5	25	97
1998	3 408	240		1 215	107	5 023	68	5	24	97
1999	2 381	1 056	860	1 282	216	4 896	49	22	26	97
2000	2 215	1 358	1 181	1 256	225	5 051	44	27	25	96
2001	2 121	1 493	1 298	1 328	242	5 154	41	29	26	96
2002	2 285	1 616	1 418	1 336	273	5 435	42	30	25	97
2003	2 872	1 250	1 076	1 173	224	5 295	52	23	21	96
2004	2 838	1 154	1 007	1 099	264	5 194	55	22	21	98

Diagram 5.1



Källa: Brå.

### 5.3.2 Före år 1990

Före de lagändringar som trädde i kraft den 1 juli 1990 hade sedan lång tid fängelse som regel använts som påföljd vid grovt rattfylleri. Den regelmässiga användningen av fängelsestraff hade främst motiverats av intresset av att upprätthålla en hög allmän laglydning. En icke frihetsberövande påföljd kunde väljas exempelvis om den tilltalade undergick en behandling för sin alkoholproblematik eller om gärningsmannen hade dokumenterade svårigheter att klara av ett fängelsestraff.

### 5.3.3 1990 års reform

I samband med 1990 års reform angavs inledningsvis att de principer för val av påföljd och straffmätning som kommit till uttryck i den lagstiftning som trätt i kraft den 1 januari 1989 (prop. 1987/88:120) var allmänt tillämpliga och därför givetvis även när det gällde påföljd för rattfylleri, vilket innebar att rätten alltid skulle fästa särskilt avseende vid omständigheter som talade för en lindrigare påföljd än fängelse. Departementschefen angav vidare att den fråga som därför i praktiken var svårast att avgöra var i vilken utsträckning rattfylleribrottets art måste anses vara sådant att brottet borde följas av fängelse även om det inte var fråga om en återfallssituation. Hade brottet inte inneburit någon särskild fara

för trafiksäkerheten ansågs normala principer för påföljdsval kunna tillämpas i väsentligt större utsträckning än tidigare (prop. 1989/90:2 s. 40–41). Se vidare härom i avsnitt 2 ovan.

HD prövade frågan om påföljd för grovt rattfylleri i två fall under 1990, NJA 1990 s. 772 och NJA 1990 s. 796. I båda fallen bestämde domstolen straffet till icke frihetsberövande påföljder. I det ena fallet till villkorlig dom och böter och i det andra fallet till skyddstillsyn med föreskrift om nykterhetsvårdande behandling jämte 75 dagsböter.

1990 års reform ledde till att andelen personer som dömdes till fängelse för grovt rattfylleri minskade påtagligt – från drygt 70 procent år 1989 till drygt 40 procent år 1991. I stället ökade antalet villkorliga domar under samma period med knappt 25 procent och antalet skyddstillsynsdomar med drygt 5 procent. År 1991 dömdes 28 procent till villkorlig dom och 25 procent till skyddstillsyn. Den nya ordningen väckte stor uppmärksamhet och i den allmänna debatten riktades kritik mot ändringarna. Frågorna uppmärksammades även i riksdagen och ett stort antal motioner med anknytning till rattfylleribrottet väcktes. Redan år 1991 uttalade HD i ett antal domar att fängelse skulle vara normalpåföljd för grovt rattfylleri; se NJA 1991 s. 77 I och II, NJA 1991 s. 471, NJA 1991 s. 558 och NJA 1992 s. 653.

De nämnda domarna ledde till att antalet dömda till fängelse kom att öka igen under åren 1992 och 1993. År 1993 dömde domstolarna till fängelse i 59 procent av fallen och till villkorlig dom i 13 procent av fallen.

Under år 1991 prövade HD även påföljden i två mål där de tilltalade, som sedan lång tid missbrukat alkohol, hade gjort sig skyldiga till återfall i grovt rattfylleri. I NJA 1991 s. 359 hade den tilltalade genomgått behandling och därefter lyckats avstå helt från alkohol. HD bestämde påföljden till skyddstillsyn. I NJA 1991 s. 379 vistades den tilltalade med sin familj på ett familjehem. Den tilltalade hade under nästan tre år varit underkastad vård. Resultatet av vården skulle kunna spolieras om den tilltalade skulle undergå ett fängelsestraff och påföljden bestämdes därför till skyddstillsyn.

### 5.3.4 1994 års reform

I samband med 1994 års reform höjdes straffet för grovt rattfylleri från ett till två års fängelse. Vidare uttalades i förarbetena till denna reform att normalstraffet för grovt rattfylleri skulle vara fängelse och att villkorlig dom skulle användas med mycket stor restriktivitet.

Uttalandena i HD:s avgöranden under åren 1991 och 1992 och senare i förarbetena ledde till att villkorlig dom efter år 1994 kom att användas endast i mycket speciella fall. Antalet villkorliga domar återgick till ungefär samma nivå som gällde före år 1990. Även om antalet fängelsedomar steg redan under åren 1992 och 1993 kom man inte tillbaka till den nivå som gällde före år 1990. I stället ökade antalet skyddstillsynsdomar. Att så skedde kan ha ett samband med att 1994 års reform också innebar att yttrande från Kriminalvården skulle inhämtas regelmässigt och att försvarare kom att utses i fler mål än tidigare. Även försöksverksamheten med samhällstjänst som påbörjades lokalt år 1990 och utvidgades till att avse hela landet år 1993 bör ha bidragit till fler domar på skyddstillsyn.

Höjningen av maximistraffet från ett till två års fängelse medförde inte att strafftiden blev längre.

Mellan åren 1994 och 1999 prövade HD frågan om påföljd för grovt rattfylleri i fallen NJA 1994 s. 102 och NJA 1997 s. 278.

I 1994 års fall bestämde majoriteten i HD påföljden till fängelse. Vad som blivit upplyst om den tilltalades levnadsförhållanden gav inte vid handen att en dom på skyddstillsyn skulle fylla någon funktion som ett medel för att avhålla honom från fortsatt brottslighet. Två justitieråd var skiljaktiga och ville bestämma påföljden till skyddstillsyn med föreskrift om samhällstjänst.

I 1997 års fall bestämde majoriteten i HD påföljden till skyddstillsyn med föreskrift om samhällstjänst. HD ansåg att det vid valet mellan fängelse och skyddstillsyn som påföljd för grovt rattfylleri var möjligt att välja det senare alternativet för en tilltalad med måttliga alkoholproblem, om skyddstillsynen innehöll ett frihetsinskränkande moment som gav påföljden en erforderlig skärpa. Två justitieråd var skiljaktiga och bestämde påföljden till fängelse.

### 5.3.5 Tiden efter år 1999

Sedan möjligheten att döma till skyddstillsyn i kombination med samhällstjänst permanentades den 1 januari 1999 och möjligheten att förena villkorlig dom med samhällstjänst infördes har antalet villkorliga domar i förening med samhällstjänst bidragit till att villkorlig dom ånyo ökat väsentligt som påföljd för grovt rattfylleri. År 1998 dömdes det till villkorlig dom i cirka 5 procent av fallen och till fängelse i knappt 70 procent av fallen. År 2002 var motsvarande siffror för villkorlig dom 30 procent och för fängelse drygt 40 procent. Frågan om påföljd för grovt rattfylleri prövades på nytt av HD i fallen NJA 1999 s. 9 samt NJA 2000 s. 17 I och II.

I 1999 års fall (för vilket utredningen redogjort ovan i avsnitt 5.2.4) bestämdes påföljden till skyddstillsyn med föreskrift att den tilltalade skulle undergå den alkoholbehandling som frivårdsmyndigheten föreskrev samt 40 dagsböter.

I NJA 2000 s. 17 I fann HD att påföljden kunde stanna vid en villkorlig dom i förening med samhällstjänst. I målet var fråga om en person som omkring klockan halv fyra på morgonen fört personbil på en parkeringsplats i centrala Umeå med en alkoholkoncentration i blodet om 1,22 promille. Avsikten var att föra bilen en kortare sträcka till bostaden. Domstolen anförde i påföljdsfrågan att en följd av den nya lagstiftningen var att domstolen vid grovt rattfylleri måste göra en bedömning i det enskilda fallet av om förutsättningar föreligger för att bestämma påföljden till villkorlig dom med föreskrift om samhällstjänst. Vid denna bedömning, anförde HD, är det normalt främst omständigheterna vid brottet som kommer att bli av avgörande betydelse. Omständigheter som kan föranleda tillämpning av villkorlig dom med samhällstjänst är framförallt att alkoholkoncentrationen i förarens blod eller utandningsluft varit förhållandevis låg och att körningen skett under förhållanden som medfört ringa eller ingen trafikfara.

I NJA 2000 s. 17 II bestämdes påföljden till fängelse. Med hänsyn till att alkoholhalten varit över två promille och att körningen även oberoende därav inneburit påtagliga risker för trafiksäkerheten förelåg enligt HD inte förutsättningar för att döma till villkorlig dom med föreskrift om samhällstjänst.

Användningen av villkorlig dom i kombination med samhällstjänst kom att öka väsentligt fram till år 2002. Härefter har HD i ett avgörande den 18 december 2002, NJA 2002 s. 653, valt fängelse

som påföljd framför villkorlig dom med föreskrift om samhällstjänst.

I domen uttalade HD att domstolen vid valet av påföljd har att göra en helhetsbedömning i det enskilda fallet. Vid bedömningen av frågan om det finns förutsättningar för villkorlig dom med föreskrift om samhällstjänst skulle, enligt vad HD uttalat, normalt främst omständigheterna vid brottet bli avgörande. Omständigheter som kan föranleda tillämpning av villkorlig dom med samhällstjänst är enligt vad som sades framför allt att alkoholkoncentrationen i förarens blod eller utandningsluft varit förhållandevis låg och att körningen skett under förhållanden som medfört ringa eller ingen trafikfara. Omständigheterna i det nu aktuella fallet – den tilltalade hade en alkoholkoncentration i blodet om 1,61 promille, bilen hade framförts en kortare sträcka (ca 600 m), körningen hade ägt rum vid 20-tiden en försommarkväll till och från en bensinstation på den normala infartsvägen till Östhammar – måste anses ha inneburit en trafikfara som inte varit ringa. Gärningen hade ett straffvärde motsvarande fängelse en månad. Omständigheterna i målet gav inte stöd för att den tilltalade numera hade sådana alkoholproblem att någon form av behandling skulle vara erforderlig. Inte heller i övrigt hade det kommit fram några omständigheter som utgjorde skäl för att frångå presumtionen för ett frihetsstraff. Påföljden bestämdes till fängelse. Två av ledamöterna i HD var skiljaktiga och ansåg att förutsättningar för att bestämma påföljden till villkorlig dom i förening med samhällstjänst förelåg.

Den domen från HD tycks ha medfört att praxis åter har ändrats på sätt att domstolarna nu dömer till fängelse i större utsträckning än tidigare, varför antalet villkorliga domar har minskat under åren 2003 och 2004.

Under år 2003 prövade HD i fallet NJA 2003 s. 495 frågan om straffmätningen vid upprepade fall av grovt rattfylleri. I fallet hade den tilltalade gjort sig skyldig till nio fall av grovt rattfylleri och olovlig körning (varav åtta grovt brott), ett fall av rattfylleri och olovlig körning (grovt brott) samt ett fall av stöld och ett fall av snatteri. Körningarna hade skett på olika vägar i Göteborgsområdet under tiden den 10 maj 2002 till den 19 juni 2003. HD bestämde påföljden till fängelse ett år och fyra månader.

*Sammantaget* kan konstateras att de uttalanden beträffande principerna för påföljdsval som gjordes i förarbetena till 1990 och 1994 års reformer samt även de uttalanden som gjordes i samband



med att samhällstjänsten permanentades år 1999 har lett till att påföljdspraxis för grovt rattfylleri växlat flera gånger sedan år 1990. Utvecklingen i praxis kan sägas ha följt lagstiftarens intentioner.

När andelen fängelsestraff har minskat så har andelen villkorliga domar ökat och vice versa. Efter att de villkorliga domarna år 1991 uppgått till 28 procent minskade andelen stadigt till 5 procent år 1998. När möjligheten att döma till villkorlig dom i kombination med samhällstjänst infördes år 1999 ökade andelen villkorliga domar igen.

Domarna på skyddstillsyn ökade efter 1990 års reform till 28 procent år 1994 och har därefter sjunkit till 21 procent år 2003 och 2004.

#### **5.4 Påföljdsval vid rattfylleri**

I princip alla som döms för rattfylleri döms till dagsböter. Antalet dagsböter bestäms utifrån hur hög promillehalt den enskilde haft och varierar mellan 40 och 150 dagsböter. Den normala påföljden för drograttfylleri är också böter. Drograttfylleri förekommer ofta ihop med annan grövre brottslighet och antalet domar med drograttfylleri som huvudbrott är därför lågt.

**Tabell 5.2. Påföljdsstruktur för personer dömda för drograttfylleri, rattfylleri eller grovt rattfylleri som huvudbrott under 2003**

	Drograttfylleri		Rattfylleri		Grovt rattfylleri		Totalt	
	Antal	Andel (%)	Antal	Andel (%)	Antal	Andel (%)	Antal	Andel (%)
Domar	158	52,5 %	836	18,4 %	5 450	99,1 %	6 444	62,4 %
Fängelse	4	1,3 %	6	0,1 %	2 872	52,2 %	2 882	27,9 %
Rätts- psykiatrisk vård	0	0,0 %	0	0,0 %	2	0,0 %	2	0,0 %
Skydds- tillsyn	5	1,7 %	10	0,2 %	1 173	21,3 %	1 188	11,5 %
Villkorlig dom	0	0,0 %	5	0,1 %	1 250	22,7 %	1 255	12,1 %
Överläm- nande till vård	1	0,3 %	9	0,2 %	30	0,5 %	40	0,4 %
Böter	133	44,2 %	795	17,5 %	32	0,6 %	960	9,3 %
Övriga domar	15	5,0 %	10	0,2 %	86	1,6 %	111	1,1 %
Strafföre- lägganden	103	34,2 %	3 646	80,4 %	6	0,1 %	3 755	36,3 %
Åtalsunder- låtelse	40	13,3 %	51	1,1 %	43	0,8 %	134	1,3 %
<b>Totalt</b>	<b>301</b>	<b>100,0 %</b>	<b>4 533</b>	<b>100,0 %</b>	<b>5 499</b>	<b>100,0 %</b>	<b>10 333</b>	<b>100,0 %</b>

Källa: Brå.

## 5.5 Verkställighet av påföljd vid grovt rattfylleri

### 5.5.1 Inledning

Regler beträffande verkställighet finns främst i brottsbalken, i lagen (1974:203) om kriminalvård i anstalt, i förordningen (1998:642) om verkställighet av frivårdspåföljder och i lagen (1994:451) om intensivövervakning med elektronisk kontroll.

Kriminalvårdskommittén lämnade i maj 2005 sitt betänkande Framtidens kriminalvård; SOU 2005:54, till regeringen. Kommittén hade haft i uppdrag att utarbeta förslag till en ny kriminalvårdslag som skulle reglera verkställigheten av samtliga kriminalvårdspåföljder. Kommittén har föreslagit att verkställighet av fängelsestraff, skyddstillsyn och samhällstjänst skall regleras i en

ny gemensam lag; kriminalvårdslagen. Kommittén har vidare föreslagit bl.a. följande.

För alla som verkställer kriminalvårdspåföljd skall det fastställas en verkställighetsplan. Av verkställighetsplanen skall framgå hur verkställigheten översiktligt är tänkt att gestalta sig från det att den inleds till dess att påföljden är helt verkställd. Vidare bör planen innehålla de åtgärder som bör vidtas under verkställigheten, tidpunkter för när detta skall ske och vem som skall vidta åtgärderna. I planen bör komma till klart uttryck vad som förväntas av den dömda och vilka mål som han eller hon har att sträva efter. Av planen skall även framgå vilka sanktioner som kan komma ifråga vid misskötsamhet. Verkställighetsplanen skall fastställas snarast efter det att domen blivit verkställbar. Föreslår Kriminalvården skyddstillsyn som påföljd skall en preliminär plan utarbetas före huvudförhandlingen. Kan kontraktsvård komma ifråga skall verkställighetsplanen fastställas före huvudförhandlingen i brottmålet.

Bestämmelserna i lagen (1994:451) om intensivövervakning med elektronisk kontroll skall föras över till den nya lagen. Denna verkställighetsform föreslås få benämningen korttidsboja.

### **5.5.2 Verkställighet av fängelsestraff för grovt rattfylleri i kriminalvårdsanstalt**

#### **Bakgrund**

Redan i mitten av 1980-talet startade man inom Kriminalvården en programverksamhet för rattfyllerister vid några anstalter – den s.k. Rattfällan. Rattfällan kom senare att användas även inom frivården.

I förarbetena till de reformer som genomfördes beträffande trafikbrottslagstiftningen i februari 1994 (prop. 1993/94:44 s. 39) slog regeringen fast att i princip alla personer som skulle tas in i kriminalvårdsanstalt och som hade ett trafiknykterhetsbrott som huvudbrott skulle genomgå ett alkoholavvänjande behandlingsprogram under verkställigheten. Deltagandet skulle dock bygga på frivillighet och någon skyldighet för en intagen att genomgå vård eller behandling skulle inte föreligga. Vidare angav man att det borde ankomma på kriminalvårdsorganisationen att närmare utveckla de olika behandlingsprogram som skulle anordnas på

fängelserna. Även frågan om att inrätta specialanstalter för rattfylleridömda diskuterades.

År 1994 tillskapades två kriminalvårdsanstalter med särskild inriktning på behandling av rattfyllerister; Rostorp i Malmö och Östragård i Vänersborg.

### Anstalter och behandlingsprogram

Rostorp öppnades som ett lågbudgetalternativ för rattfylleridömda män. De intagna deltog på heltid i behandlingsprogram; tolvstegs-metoden eller dynamisk kognitiv beteendeterapi. Rostorp lades ner i april 2005. Några av platserna flyttades då till Östragård.

Östragård har 110 platser avsedda för män dömda för drogrelaterade brott (främst grovt rattfylleri), personer som brutit sin intensivövervakning samt personer med avslutande vistelse från slutan stalt. Den programverksamhet som erbjuds är tolvstegs-programmet, dynamisk kognitivt beteendeterapi (kognitiva programmet) och den fördjupade rattfällan.

Även anstalten Sörbyn i Hörnefors utanför Umeå bedriver numera påverkansprogram för intagna med rattfylleri i domen. 10 av 41 platser är avsedda för rattfyllerister.

Utredningen redovisar nedan kort innehållet i de olika påverkansprogrammen. Effekterna av de olika behandlingsprogrammen har undersökts och utvärderats i det s.k. KAPUBRA-projektet, se nedan i avsnitt 5.6.

#### *Rattfällan*

Rattfällan är ett pedagogiskt påverkansprogram som vänder sig till en bred målgrupp. Programmet genomförs i föreläsningsform varvat med grupparbete. Ofta ingår även studiebesök.

Rattfällan ger ökade kunskaper om alkohol och trafik och insikt om de egna alkoholvanorna. Den intagne blir uppmärksam på sambandet mellan brottet, den egna livssituationen och dennes förhållande till alkohol och droger. Vidare gör man en inventering av de mål den intagne har i livet och ser på i vilken utsträckning drogerna utgör ett hinder för att uppnå dessa mål.

### *Tolvstegsprogrammet*

Tolvstegsprogrammets målgrupp är de som på något sätt vill förändra sitt förhållande till alkohol och andra droger. Syftet med behandlingen är att den intagne skall få ett fullvärdigt liv i nykterhet.

Behandlingsmetoden är ursprungligen utarbetad av anonyma alkoholister (AA) och kallas även ibland för Minnesotamodellen. Den består av tolv steg som skall leda till ett nyktert liv. Behandlingen kan också användas med gott resultat på narkotikamissbrukare. Man arbetar i grupp och avsikten är att deltagarna skall hjälpa, stötta och påverka varandra att ta de tolv stegen till ett liv utan droger eller alkohol.

### *Dynamisk kognitiv beteendeterapi (DKB)*

I det kognitiva programmet arbetar man med att uppmärksamma vars och ens tankemönster för att sedan sätta samman detta med personens känslor och handlande. Syftet är att den enskilde skall kunna styra sina tankar, känslor och handlingar och att kunna hantera sina problem på ett annat sätt än genom att dricka alkohol. Programmet bygger på idén att det endast är den enskilde som kan avgöra och ta ansvar för vad förändringsarbetet skall innebära och resultera i. Inom programverksamheten berörs även existentiella frågor som moral, etik och livskvalitet.

### **Antalet personer dömda för grovt rattfylleri som genomgår behandlingsprogram på anstalt**

Kriminalvården granskar inför varje placering på anstalt den som skall placeras utifrån vilka behov denne har.

Av statistik från Kriminalvården framgår att cirka 1 000 personer verkställer straff för grovt rattfylleri i anstalt under ett år med detta brott som huvudbrott.

Kriminalvården har i oktober 2004 gjort en inventering av hur många dömda med grovt rattfylleri som huvudbrott som under perioden från den 1 januari 2004 till den 1 oktober 2004 genomgått eller påbörjat någon form av programverksamhet. Av undersökningen framkommer att det var 312 av de intagna som genomgått

eller påbörjat sådan programverksamhet på specialanstalt. Beräkningen synes dock vara gjord i underkant.

Sedan den 1 februari 2005 sker placering på anstalt centralt från Stockholm. Samtliga personer som är dömda för grovt rattfylleri med detta brott som huvudbrott och som är bosatta norr om Gävle placeras på Sörbyn medan de som är bosatta söder om Gävle placeras på Östragård. Av uppgifter från Östragård i januari 2006 deltar de allra flesta av de intagna i den programverksamhet som är särskilt utarbetad för rattfyllerister.

### **5.5.3 Verkställighet av fängelsestraff genom intensivövervakning med elektronisk kontroll**

#### **Bakgrund**

Elektronisk övervakning som hjälpmedel vid straffverkställighet började användas i USA på 1980-talet. Tekniken baseras på radio-kommunikation och gör det möjligt att elektroniskt kontrollera att den dömda finns på en viss plats, t.ex. i sin bostad.

Med syfte att hitta alternativ till kortare fängelsestraff genomfördes i Sverige under åren 1994–1998 en försöksverksamhet med intensivövervakning med elektronisk kontroll. När försöksverksamheten inleddes omfattade den endast några frivårdsdistrikt. Fängelsestraff på högst två månader kunde då verkställas utanför anstalt i form av intensivövervakning med elektronisk kontroll. Från den 1 januari 1997 utvidgades försöksverksamheten till att avse hela landet samt till att omfatta fängelsestraff på högst tre månader.

Erfarenheterna från försöksverksamheten ansågs vara mycket positiva och genom lagändringar (prop. 1997/98:96, bet. JuU21, rskr. 275) permanentades lagen (1994:451) om intensivövervakning med elektronisk kontroll den 1 januari 1999. Fängelsestraff upp till tre månader kunde nu verkställas utanför anstalt genom intensivövervakning med elektronisk kontroll. Till stöd för att införa elektronisk övervakning som ett alternativ till att verkställa kortare fängelsestraff angav regeringen i propositionen (prop. 1997/98:96 s. 108–109) följande.

Erfarenheterna från försöksverksamheten med intensivövervakning med elektronisk kontroll måste sägas vara mycket positiva. Det har sålunda visat sig att intensivövervakningen gör det möjligt att upprätthålla en långtgående frihetsinskränkning utan att ta in den

dömde i anstalt. Det grundläggande innehållet i intensivövervakningen innefattar ett krav på att den dömda skall uppehålla sig i sin bostad under tid då han inte fullgör en sysselsättningsplikt eller deltar i någon godkänd aktivitet och att han därvid fullständigt skall avhålla sig från alkohol och andra droger. Genom utgångsförbudet och den intensiva övervakningen får den dömda vidkännas en betydande inskränkning av sin frihet. Av redovisningarna från Brå framgår också att nivån på kontrollen av de dömda varit hög, att toleransen mot avvikelser från vad som bestämts varit liten samt att de dömda uppfattat verkställigheten som sträng. Intensivövervakning med elektronisk kontroll bör sålunda kunna tillgodose även högt ställda krav på att brott skall följas av tydliga och kännbara reaktioner.

Samtidigt som intensivövervakning med elektronisk kontroll sålunda innebär en långtgående frihetsinskränkning kan åtgärder vidtas under verkställigheten för att främja den dömdes anpassning i samhället. En påtaglig fördel med intensivövervakning är också att den är väsentligt humanare än anstaltsvistelser. Den som ställs under intensivövervakning får vara kvar i sin vanliga miljö. Den dömda kan under verkställigheten fortsätta att upprätthålla normala kontakter med sin familj. Han eller hon kan också sköta sitt arbete, sina studier eller annan sysselsättning.

Även från samhällsekonomisk synpunkt är intensivövervakning med elektronisk kontroll att föredra framför anstaltsvistelser. Hittillsvarande erfarenheter talar sålunda för att en intensivövervakning kan genomföras till en genomsnittlig dygnskostnad som inte överstiger 450 kr, medan motsvarande kostnad per klient för placering i en anstalt med lägsta säkerhetsklass år 1996 uppgick till 1 341 kr.

Med hänsyn till det anförda anser regeringen, i likhet med nästan alla remissinstanser, att tiden nu är mogen att införa intensivövervakning med elektronisk kontroll i det ordinarie straffsystemet.

Sedan den 1 oktober 2001 har en försöksverksamhet pågått som gör det möjligt för långtidsdömda att, som ett led i utslussningen, verkställa de sista månaderna utanför anstalten genom intensivövervakning med elektronisk kontroll. Genom en lagändring den 1 april 2005 utökades användningen av intensivövervakning med elektronisk kontroll till strafftider upp till sex månader. Dessutom fick fler intagna möjlighet att avtjäna sista delen av sitt straff genom intensivövervakning.

### Formerna för verkställigheten

Det är Kriminalvården som på ansökan av den dömda prövar om denne skall få undergå verkställighet av dom på fängelse utanför anstalt. Verkställigheten sker under ledning av Kriminalvården.

Verkställigheten innebär att den dömde förbjuds att lämna sin bostad annat än för vissa bestämda ändamål och på särskilt angivna tider. Sådana ändamål kan vara förvärvsarbete, utbildning, vård, nödvändiga inköp, behandling eller deltagande i Kriminalvårdens programverksamhet. Det krävs att den dömde har någon form av sysselsättning som kan schemaläggas men det behöver inte vara ett ordinarie, avlönat arbete. Det kan vara fråga om en samhällstjänstliknande sysselsättning som Kriminalvården ordnar eller en åtgärd som arbetsförmedlingen ordnar. Den dömde skall under verkställigheten sköta sig och efter förmåga försöka försörja sig. Han eller hon skall vidare avhålla sig från alkohol och andra droger. Härutöver skall den dömde, om inte särskilda skäl talar däremot, delta i brotts- eller missbruksrelaterad programverksamhet.

Att utgångsförbudet efterlevs kontrolleras med elektroniska hjälpmedel och genom Kriminalvårdens hembesök. I samband med hembesöken kontrolleras också att alkohol- och drogförbudet efterlevs. Den dömde är skyldig att under verkställigheten på anmaning lämna blod-, urin-, eller utandningsprov för kontroll av att han inte är påverkad av alkohol eller narkotika.

Det elektroniska kontrollsystemet består av tre delar; en sändare som den övervakade bär runt fotleden, en mottagare som placeras i den övervakades bostad och ansluts till telenätet samt en centraldator hos Kriminalvården. Om den övervakade, under tid då han eller hon har utgångsförbud, avlägsnar sig längre från mottagaren än sändarens räckvidd medger informerar mottagaren via telenätet centraldatorn om det inträffade. Kriminalvården kan då vidta de åtgärder som krävs. Genom utgångsförbudet och den intensiva övervakningen får den dömde vidkännas en betydande inskränkning av sin frihet.

De rattfyllerister som har erkända etablerade missbruksproblem och är motiverade till behandling kan under intensivövervakning genomgå behandling hos en extern vårdgivare.

Övriga rattfyllerister genomgår oftast någon form av informationsprogram avseende alkohol och missbruk av alkohol i syfte att motverka fortsatt brottslighet. Innehåll och utformning varierar beroende på lokala förutsättningar och förutsättningarna i det enskilda fallet. Några centrala direktiv för vad programverksamheten skall innehålla eller hur den skall utformas finns inte, men genomgående är att programmen är utformade som informationsprogram samt att innehållet är fokuserat på alkoholens funktion och verkningar. I vissa fall genomförs programmen



internt inom Kriminalvården, i andra fall använder man sig i huvudsak av externa föreläsare. Gemensamt för programmen är att de har en omfattning om cirka 3 timmar per vecka och att de pågår som längst under två månader. Vid några frivårdskontor samordnas denna programverksamhet till vissa delar med den programverksamhet som man anordnar för dem som dömts till skyddstillsyn med föreskrift om kontraktsvård.

För att ansökan om intensivövervakning skall beviljas krävs samtycke från anhöriga. Den dömda skall betala en avgift, om det är motiverat med hänsyn till hans möjligheter att erhålla inkomst under verkställigheten. Avgiften uppgår till 50 kr per dag och tillförs brottsofferfonden.

## Studier kring intensivövervakning

### *Brå:s utvärderingar av intensivövervakning*

Brottsförebyggande rådet (Brå) har på regeringens initiativ utvärderat intensivövervakningen. I en rapport från år 1999 (Brå-rapport 1999:4) har man redovisat resultatet av den försöksverksamhet med intensivövervakning med elektronisk kontroll som pågick under åren 1997 och 1998. I en rapport från 2003 (Brå-rapport 2003:4) har man redovisat resultatet av försöksverksamheten med "IÖV-utsluss", ett försök med att långtidsdömda skall kunna avtjäna den sista delen av strafftiden i bostaden med intensivövervakning med elektronisk kontroll.

Av 1999 års rapport framgår bl.a. följande. Intensivövervakning tillämpades som verkställighetsform i cirka 40–45 procent av samtliga utdömda fängelsestraff som innefattade högst tre månaders fängelse. Cirka 50 procent av dem som verkställde intensivövervakning var dömda för grovt rattfylleri.

Kriminalvården genomförde i genomsnitt tre hembesök i veckan hos den som var föremål för intensivövervakning. Hembesöken var i huvudsak av kontrollkaraktär och genomfördes till 25 procent av enbart externa kontrollanter, anlitade av frivårdskontoret. Normalt togs utandningsprov vid dessa hembesök för att kontrollera att de dömda efterlevde alkoholförbudet.

Cirka 90 procent av de dömda deltog i Kriminalvårdens påverkansprogram, i genomsnitt cirka tre timmar per vecka i ett eller, i vissa fall, flera program. Drygt hälften deltog i program som

i ett brett perspektiv fokuserade kriminalitet, missbruk etc. och ungefär en tredjedel i specifikt alkoholrelaterade program. Sex procent deltog i behandling, vanligtvis alkoholistbehandling.

I rapporten redogör Brå för en återfallsanalys baserad på drygt 600 dömda som beviljades intensivövervakning under försöksverksamheten. Återfallsbenägenheten hos denna grupp jämfördes med återfallsbenägenheten hos en grupp som dömts till fängelse i de delar av landet där försöksverksamheten inte pågick.

Resultaten visade inga större skillnader mellan intensivövervakningsgruppen och den andra gruppen vad gäller återfall generellt – andelen lagförda, dömda till skyddstillsyn eller dömda till fängelse upp till tre år efter den ursprungliga domen. Intensivövervakningsgruppen återföll dock i signifikant lägre utsträckning i rattfylleribrott. Analysen visade att det var de som var dömda för rattfylleri i den ursprungliga domen som hade lägre återfall i rattfylleri, däremot inte dömda för annan brottslighet. En rimlig tolkning är, skriver Brå, att det inte finns någonting som tyder på att intensivövervakning skulle medföra en ökad återfallsbenägenhet jämfört med fängelse. Däremot finns, fortsätter man, indikationer på att intensivövervakning eventuellt kan ha en återhållande effekt på återfallsbenägenheten i rattfylleribrott bland dem som verkställt intensivövervakning efter att ha dömts för rattfylleri.

Av rapporten framgår också att frivårdskontorens praxis formats och utvecklats på något olika sätt i landet. Vad gäller exempelvis förhållanden under verkställighetstiden varierar den genomsnittliga tiden på sysselsättningsplatsen mellan 23 och 39 timmar per vecka och tiden i påverkansprogrammet mellan 1,4 och 4,3 timmar per vecka beroende på frivårdskontor.

Vidare framgår att de som verkställt sin påföljd i denna form också synes ha uppfattat intensivövervakningen som väl så sträng som ett traditionellt fängelsestraff.

Sammantaget, konstaterar Brå,

- att det är uppenbart att man med intensivövervakning undviker fängelsets negativa verkningar,
- att intensivövervakning är mindre resurskrävande än fängelse,
- att intensivövervakning är minst lika ingripande som fängelse när det gäller begränsning av den dömdes rörelsefrihet under den tid han eller hon befinner sig i hemmet, dock ej under den tid den dömda befinner sig utanför hemmet,

- att kontrollen av att den dömda iakttar alkoholförbudet är jämförbar med den kontroll som förekommer i anstalt, och
- att intensivövervakning medför betydande samhälls- och privatekonomiska vinster eftersom den dömda vanligtvis kan fortsätta sitt ordinarie arbete och därmed undvika inkomstbortfall.

### *”Programverksamhet för intensivövervakning”*

I rapporten ”Programverksamhet för intensivövervakning – nuläge och förslag till förändring” har professor Dan Magnusson vid Internationella Handelshögskolan i Jönköping på uppdrag av Kriminalvårdens forskningskommitté genomfört en studie av befintlig programverksamhet och behandling som den bedrivits vid frivårdskontoren i landet för intensivövervakade med elektronisk kontroll.

I rapporten ges dels en redogörelse för den programverksamhet och den eventuella behandling som de olika frivårdskontoren genomför med dem som verkställer straff genom intensivövervakning, dels förslag till alternativt innehåll i programverksamheten för intensivövervakning.

De 39 verksamhetsställen som under år 2000 hade program för elektroniskt intensivövervakade redovisade sammanlagt 51 olika program. I rapporten delar man in programmen i sju olika grupper utifrån vilken grupp av dömda som programmen riktar sig mot samt om man använder externa föreläsare eller om frivårdspersonalen själv svarar för innehållet i programmet. Två av grupperna utgörs av rattfylleriprogram; ett med externa föreläsare och ett där Kriminalvårdens personal svarar för det huvudsakliga innehållet i programmen. Programmen fanns på nio respektive tre frivårdskontor. Det var således långt ifrån samtliga frivårdskontor som hade särskilda program för rattfyllerister.

### **Statistiska uppgifter**

Av tabellerna nedan (5.3. och 5.4) framgår att mer än hälften av dem som dömts till fängelse för rattfylleri/grovt rattfylleri verkställer sitt straff genom intensivövervakning. Vidare framgår att cirka hälften av samtliga dem som verkställer straff genom

intensivövervakning är dömda för rattfylleri/grovt rattfylleri. Siffrorna visar också att mellan 5 och 10 procent av samtliga som fått möjlighet att verkställa sitt straff genom intensivövervakning avbrutit innan verkställigheten fullgjorts.

**Tabell 5.3** Antal dömda till fängelse som påbörjat intensivövervakning åren 1998–2002

Huvudbrott	1998	1999	2000	2001	2002
Rattfylleri/grovt rattfylleri	2 089	1 763	1 230	1 183	1 057
Övriga brott	1 841	1 766	1 285	1 086	1 046
<i>Totalt</i>	<i>3 930</i>	<i>3 529</i>	<i>2 515</i>	<i>2 269</i>	<i>2 103</i>
varav avbrutit	192	197	162	200	216

*Källa:* Kriminalvården.

**Tabell 5.4** Nyintagna fängelsedömda i anstalt med max 3 mån strafftid åren 1998–2002

Huvudbrott	1998	1999	2000	2001	2002
Rattfylleri/grovt rattfylleri	1 062	1 037	839	866	906
Övriga brott	2 717	2 571	2 603	2 314	2 995
<i>Totalt</i>	<i>3 779</i>	<i>3 608</i>	<i>3 442</i>	<i>3 180</i>	<i>3 901</i>

*Källa:* Kriminalvården.

När det gäller återfall framgår av tabell 5.6 (nedan i avsnittet om återfall) att färre av dem som avtjänar sitt straff genom intensivövervakning återfaller i brott. Av tabellen framgår att 16 procent av dem som avtjänat kortare fängelsestraff för grovt rattfylleri återfallit inom tre år. Bland dem som avtjänat sitt straff för grovt rattfylleri genom intensivövervakning gäller att endast 9 procent återfallit i brott inom tre år.

#### 5.5.4 Verkställighet av skyddstillsyn

##### Formerna för verkställigheten

Av Brå:s publikation Kriminalstatistik 2004 framgår att 1 099 personer det året dömdes till skyddstillsyn för grovt rattfylleri där det grova rattfylleriet varit huvudbrott. I 7 fall (0,6 procent) hade domen på skyddstillsyn kombinerats med fängelse, i 416 fall (38 procent) hade skyddstillsynen kombinerats med föreskrift om

kontraktsvård och i 264 fall (24 procent) hade skyddstillsynen kombinerats med föreskrift om samhällstjänst. Hur många domar som hade kombinerats med särskilda föreskrifter eller med böter finns det inte någon uppgift om.

## Övervakning

För samtliga som döms till skyddstillsyn gäller att den pågår under en prøvotid av tre år. Skyddstillsynen skall dessutom vara förenad med övervakning. Övervakningen pågår som regel under ett år från dagen för domen.

Det är Kriminalvården som svarar för övervakningen. I förordningen (1998:642) om verkställighet av frivårdspåföljder finns bestämmelser om bl.a. vad Kriminalvården skall vidta för åtgärder med anledning av en dom på skyddstillsyn.

I samband med att övervakningen börjar skall en tjänsteman vid frivårdskontoret så snart som möjligt sammanträffa med den dömde och övervakaren. Vid mötet bör man bestämma på vilket sätt och i vilken omfattning den dömde skall hålla kontakt med övervakaren samt vad den dömde skall rätta sig efter till följd av domen. I samband härmed skall det också upprättas en plan för övervakningen som anger vad som skall gälla under övervakningstiden. Den övervakades behov av att delta i särskilt anordnad verksamhet som syftar till att motverka brott eller missbruk skall då särskilt uppmärksammas. Den dömde kan också meddelas föreskrift om att lämna blod, urin- eller utandningsprov för kontroll av att han inte är påverkad.

Under övervakningen skall övervakaren regelbundet sammanträffa med den dömde samt besöka denne i hemmet så ofta det behövs. Övervakaren skall vidare med jämna mellanrum avge en rapport till Kriminalvården om den dömdes förhållanden.

I Kriminalvårdskommitténs förslag har vissa av bestämmelserna i 28 kap. brottsbalken och förordningen (1998:642) om verkställighet av frivårdspåföljder med vissa justeringar förts över till den nya kriminalvårdslagens 5 kap. om övervakning.

### Skyddstillsyn med särskild föreskrift

I de fall en skyddstillsyn förenas med en särskild föreskrift enligt 28 kap. 6 § brottsbalken kan den gälla exempelvis läkarvård, nykterhetsbehandling eller föreskrift om deltagande i särskild programverksamhet. En sådan föreskrift kan meddelas exempelvis då den tilltalade sedan brottet begicks genomgått en behandling för sitt missbruk och nu är i behov av fortsatt behandling eller uppföljning av behandling, dock inte så ingripande som är fallet vid kontraktsvård.

### Skyddstillsyn med föreskrift om särskild behandlingsplan

#### *Inledning*

Har en skyddstillsyn förenats med en föreskrift om kontraktsvård enligt 28 kap. 6 a § brottsbalken framgår behandlingsplanen av domen. Det är Kriminalvården som arbetat fram det kontrakt/den plan som den enskilde har att följa. Det är också Kriminalvården som har att kontrollera att planen följs.

För närvarande finns inte något nationellt program eller några riktlinjer för dem som döms till skyddstillsyn med behandlingsplan där grovt rattfylleri är huvudbrott. Behandlingsplanerna ser olika ut vid olika frivårdskontor och beroende på vilket problem den dömden har. Möjligheten till vård och behandling varierar också beroende på vilken kommun den dömden tillhör.

Vid Kriminalvården arbetar sedan en tid den nationella programgruppen med att ta fram ett program som skulle kunna utgöra stommen för en nationell behandlingsplan för rattfylleridömda (se avsnitt 5.5.7). Nedan redogörs för hur några av de lokala programmen som finns ser ut.

#### *Rattfylleriprogrammet i Stockholm*

I Stockholmsregionen bedriver frivårdskontoren sedan år 1990 ett ettårigt program för rattfyllerister – Rattfylleriprogrammet. Syftet är att ge dem som döms till en frivårdande påföljd, vilket oftast innebär kontraktsvård, ett strukturerat program under hela övervakningstiden för att motverka återfall i rattfylleri.

En förutsättning för att delta är total alkohol- och drogfrihet under programåret. De personer som får delta förbinder sig att regelbundet lämna blodprover och utandningsprover.

Programmet är uppdelat i nio olika ämnesblock: alkohol- och trafik, alkoholens medicinska verkningar, alkoholism en behandlingsbar sjukdom, alkoholens historia, leva nykter, familjen/relationer, alkohol och arbete, körkorts- och påföljdsfrågor samt diskussioner och hantering av risksituationer. I kursen ingår också ett par studiebesök, företrädesvis hos AA (Anonyma alkoholister). I programmet används Kriminalvårdens kurshäfte "Alkohol och andra droger" som från början utvecklades för Rattfällan på anstalt. Undervisningen sker i grupper och varvas med samtal och grupparbeten. Under tiden som programmet pågår sker även fortlöpande kontroller av att kravet på nykterhet efterlevs i enlighet med det kontrakt deltagarna undertecknat.

Målsättningen är att göra den dömda medveten om alkoholens verkningar, kopplingen mellan alkoholmissbruk och brottsbeteende, att få denne att bearbeta sina alkoholproblem och på så sätt motverka återfall i rattfylleri.

Det är obligatorisk närvaro under 42 kurstillfällen under året. Misskötsamhet anmäls till frivårdshandläggare för vidare hantering i övervakningsnämnden. Vid upprepad misskötsamhet anmäls ärendet till åklagaren med förslag om undanröjande av påföljden.

Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI) gjorde år 1998 en utvärdering av Rattfylleriprogrammet i Stockholm. Utvärderingen, som gjordes beträffande deltagare i programmet under åren 1991–1996, består av två delar, dels en återfallsstudie baserad på polisens register, dels en enkätstudie rörande förändrade attityder samt kunskaper om alkohol och alkoholvanor.

Det visade sig att 12 procent av de 190 deltagarna återföll i brott inom två år från programslutet. I en individuellt matchad kontrollgrupp, bestående av fängelsedömda rattfyllerister, återföll 16 procent. Skillnaden ansågs ej vara signifikant. Dock uttalade man att det kunde ses som troligt att man med större jämförelsegrupper skulle kunna påvisa signifikanta skillnader.

Inom ramen för det s.k. KAPUBRA-projektet pågår ytterligare en utvärdering av programmets effekter i termer av uppfyllda förväntningar på programmet samt återfall i rattfylleribrott.

*Rattfyllans fakta i Uppsala*

I Uppsala har frivårdskontoret i samarbete med socialförvaltningen arbetat fram ett rattfylleriprogram för dem som döms för grovt rattfylleri till skyddstillsyn med föreskrift om särskild behandlingsplan. I kontraktet ingår deltagande i rattfylleriprogrammet "Rattfyllans fakta", deltagande i månadsvisa efterträffar, åtagande att vara nykter och efter läkarbehandling ta antabus i minst tre månader, att lämna blodprover under övervakningstiden samt att följa den individuella behandlingsplanen.

Rattfyllans fakta omfattar 12 olika träffar under en period om knappt tre månader. Vid dessa går man igenom och informerar om alkohol och trafik, körkortsfrågor, alkoholvanor, beroendutveckling, alkoholskador m.m. Flera av träffarna fokuserar på den enskildes missbruk. Efter kursen följer efterträffar en gång per månad.

*Rattfällan i Linköping*

I Linköping har frivårdskontoret programmet Rattfällan i samarbete med Landstinget i Östergötland och Beroendekliniken. Programmet pågår under ett år och deltagandet sker i en grupp om mellan fem och åtta personer. Under det första halvåret träffas deltagarna cirka en gång i veckan och under det andra halvåret en gång i månaden. Totalt träffas man cirka 60 timmar. Det är krav på helnykterhet under hela behandlingstiden. Den dömde är skyldig att på anmodan lämna utandningsprov och urinprov. Leverprov lämnas var tredje månad.

**5.5.5 Verkställighet av villkorlig dom**

Av Brå:s publikation Kriminalstatistik 2004 framgår att 1 154 personer det året dömdes för grovt rattfylleri med detta brott som huvudbrott till villkorlig dom. Av dessa hade 1 007 personer föreskrift om samhällstjänst. Enbart villkorlig dom eller villkorlig dom med böter förekommer således mycket sällan som påföljd för grovt rattfylleri.

Den som döms till villkorlig dom har en prøvotid på två år och en skyldighet att under den tiden vara skötsam. En sådan dom



innebär varken någon övervakning eller någon programverksamhet för den dömde.

### **5.5.6 Verkställighet av frivårdspåföljd förenad med föreskrift om samhällstjänst**

Det är Kriminalvården som anordnar samhällstjänsten. En arbetsplan för samhällstjänsten med uppgifter om bl.a. vilka arbetstider som skall gälla upprättas. Kriminalvården skall också kontrollera att arbetsplanen följs. Då påföljden bestämts till villkorlig dom med föreskrift om samhällstjänst förekommer inte någon särskild programverksamhet. Kriminalvården har inte heller någon möjlighet att kontrollera nykterheten eller att drogtesta dem som verkställer en sådan påföljd.

Vid dom på skyddstillsyn med föreskrift om samhällstjänst står den dömde även under övervakning. I samband med att Kriminalvården upprättar en plan för den dömdes övervakning skall dennes behov av att delta i särskilt anordnad verksamhet som syftar till att motverka brott eller missbruk särskilt uppmärksammas. I verkställighetsplanen utvecklas ett individuellt program utifrån de behov som finns. Det kan exempelvis vara kontakt på en öppenvårdsmottagning, en kuratorskontakt eller behandlingsinsatser på andra sätt.

Kriminalvårdskommittén har föreslagit att bestämmelserna om verkställighet av samhällstjänst flyttas till den nya kriminalvårdslagen, 6 kap. Bestämmelserna skall vara tillämpliga vid såväl villkorlig dom som skyddstillsyn och innebär bl.a. att det införs en möjlighet för Kriminalvården att föreskriva om skyldighet att lämna urin, blod- och utandningsprov vid samhällstjänst. Det skall alltså bli möjligt att utföra kontroller beträffande var och en som fått föreskrift om samhällstjänst.

### **5.5.7 Den nationella programgruppen och Prime for Life**

Det finns för närvarande inte något program eller några riktlinjer som Kriminalvården rekommenderar frivårdskontoren att använda vid verkställighet av påföljder för rattfylleribrott. Som redovisats ovan används olika behandlings- och påverkansprogram beroende på bl.a. vilken påföljd som utdömts och vilken frivårdsmyndighet

som ansvarar för verkställigheten. Vid Kriminalvården finns sedan några år den Nationella programgruppen inom vilken man arbetar med att hitta nya programverksamheter inom olika områden. För att de program som ingår i den Nationella programgruppens arbete skall ha en bevisad effekt på återfall kontrolleras de av en speciell ackrediteringspanel. Panelens uppgift är att utifrån den forskning som finns bedöma om programmet är uppbyggt som det bör för att ha en effekt på risken för återfall, men också för att se om det faktiska genomförandet håller en tillräckligt hög nivå.

Sedan hösten år 2004 förekommer vid några frivårdskontor ett försök med att använda sig av programmet Prime for Life i behandlingen av rattfyllerister. Programmet, som kommer från USA, är forskningsbaserat och bör förmedlas på några dagar. Programmet är tänkt att användas både för att förebygga alkoholskador för dem som ännu inte utvecklat alkoholproblem och för att påverka beteendet hos dem som ligger i riskzonen för eller redan har utvecklat alkoholism. Programmet är föreläsningsbaserat men kompletteras med läkarkontakt. Kriminalvården hoppas kunna ackreditera programmet.

Det finns en mycket utförlig manual för programmet. Deltagarna får en studiehandbok i vilken allt väsentligt om programmet finns att läsa. Utbildningsmaterialet är anpassat för olika målgrupper och finns i dag i fyra varianter för utbildning av vuxna/tonårsföräldrar, ungdomar, universitetsstudierande och rattfylleridömda.

Förutsatt att försöket under åren 2004 och 2005 faller väl ut är det tänkt att programmet skall användas vid verkställighet av skyddstillsyn och vid verkställighet genom intensivövervakning med elektronisk kontroll samt vid verkställighet av fängelsestraff på öppna anstalter. Programmet är inte tänkt att vara det enda inslaget i en särskild behandlingsplan för rattfylleridömda. Det skall kompletteras med enskilda möten/samtal under övervakningstiden med handläggaren/frivårdsinspektören, oaviserade nykterhetskontroller i hemmet och på arbetet och ett öppenvårdsprogram som den aktuella kommunen skall vara huvudman för.

Prime for Life har utvärderats i flera oberoende studier i USA. I dessa har man kunnat visa att utbildningen har påverkat riskuppfattningen och att konsumtionen av alkohol minskat bland dem som genomgått utbildningen. Prime for Life har i Sverige använts bl.a. av Stockholms stad, IOGT-NTO och Försvarmakten. I de studier som gjorts i Sverige har man hittills inte kunnat påvisa

någon effekt av programmet som är statistiskt belagd. Programmet har gett effekter på kunskaper och riskuppfattning i de studerade grupperna, men däremot har man inte kunnat se några effekter på alkoholvanor vid en korttidsuppföljning. Positiva tendenser har dock kunnat urskiljas.

## 5.6 Forskning (KAPUBRA-projektet)

### *Inledning*

Sedan år 1995 pågår vid Karolinska Institutet, Beroendecentrum Stockholm, ett forskningsprojekt som getts namnet KAPUBRA. KAPUBRA står för KArtläggning Prevention Uppföljning och Behandling av RAttfyllerister. Projektet syftar till att ta reda på den svenske rattfylleristens alkoholvanor, sociala situation, hälsa och personlighet, att följa förloppet efter olika påföljder, inklusive olika behandlingsinsatser samt att pröva ut ett system för identifiering och prevention av alkoholproblem och återfall i rattfylleri.

I projektet ingår flera delprojekt. Några av dessa redogörs för nedan.

### *Misstänkta rattfyllerister*

I det första delprojektet undersöktes 2 100 fordonsförare som omhändertagits av polisen för misstanke om rattfylleri. Med hjälp av alkoholenkäten, AUDIT – Alcohol Use Disorders Identification Test, identifierade man enkelt och snabbt personer med alkoholproblem.

Metoden innehåller tio frågor för att identifiera personer med alkoholproblem i form av riskabla och skadliga alkoholvanor. Gränsvärde för positivt utfall är 8 poäng för män och 6 poäng för kvinnor och för svåra alkoholproblem 16 respektive 14 poäng. Testet har visat sig vara både tillförlitligt och användbart och har kommit att användas även i andra sammanhang. Det har också tagits fram en motsvarande enkät gällande andra beroendeframkallande medel som läkemedel och narkotika, DUDIT.

Syftet med projektet var bl.a. att göra en enkel kartläggning av alkoholvanorna hos befolkningen. Utöver testresultaten från AUDIT togs också uppgifter om tidigare kriminalitet fram. Samtliga deltagare följdes sedan upp med avseende på nya brott och

särskilt beträffande återfall i rattfylleri. I projektet ingick även en kontrollgrupp.

Projektet gav en rad olika resultat varav några huvudresultat redovisas här.

- 58 procent av de misstänkta manliga och 55 procent av de misstänkta kvinnliga förarna har alkoholproblem.
- Svåra alkoholproblem har 24 procent av de manliga och 20 procent av de kvinnliga förarna.
- Rattfyllerimisstänkta förare med promillevärden under straffgränsen (0,2 promille + säkerhetsavdraget) hade alkoholproblem lika ofta som förare över straffgränsen, förare med över 1,0 promille undantagna. (45 procent respektive 49 procent bland männen och 53 procent respektive 48 procent bland kvinnorna.) Alkoholproblem är således vanliga även vid låga promillenivåer och redan misstanken om rattfylleri ger en indikation på alkoholproblem. Att använda enbart promillenivån, som instrument för att identifiera alkoholproblem hos misstänkta rattfyllerister, är sålunda inte någon säker metod. Det finns också de som har en mycket hög promille utan att ha alkoholproblem. I gruppen med över 1 promille alkohol i blodet hade 69 procent av männen och 65 procent av kvinnorna alkoholproblem.
- Förare som greps under dagtid, dvs. mellan kl. 12 och 18, hade både högst promilletal (1,17 promille i genomsnitt) och oftare alkoholproblem (67 procent) än förare som greps vid andra tidpunkter på dygnet.
- Stora skillnader i promillenivå och alkoholproblem föreligger också mellan deltagande orter, särskilt när man jämför glesbygd och storstad. Detta anses bero till stor del på skillnader i polisens strategier vid nykterhetskontrollerna, t.ex. andelen riktade insatser jämfört med andelen allmänna kontroller. Oavsett upptäcktsätt har dock de misstänkta förarna i Norrbotten och Jämtland både högre alkoholhalt vid gripandet och mer uttalade alkoholproblem jämfört med dem som greps i Stockholm och Göteborg.
- I vart fall 40 procent av de misstänkta har annan kriminell belastning.

- Behovet av vård varierar beroende på hur många AUDIT-poäng den misstänkte har. Ligger poängen kring gränsvärdet är det inte säkert att det är relevant med vård. Har den misstänkte mellan 8 och 14 poäng bör denne erbjudas i vart fall motiverande samtal och information. Vid mycket höga poäng behövs en mer ingripande behandling än så.

*Intensivundersökning av ”psykosocial situation och förlopp hos rattfyllerister”*

De förare som hade över 0,2 promille i blodet inbjöds att delta i en standardiserad intervjuundersökning med avseende på problemtyngd och hjälpbehov. Intervjuerna skedde enligt den s.k. ASI (Addiction Severity Index)-metoden. Se nedan i avsnitt 6 om personutredning.

Deltagarna i intensivundersökningen fick även besvara en enkät om attityder till alkohol och bilkörning samt uppge hur berusade de kände sig när de omhändertogs. Hade den enskilde över 1,0 promille utfördes dessutom en fördjupad personundersökning.

I gruppen framkom en utbredd psykosocial problematik med behov av stöd- och behandlingsinsatser inom fler områden än bara alkoholen. Många hade t.ex. problem med arbete och psykisk hälsa. Var fjärde förare hade tidigare åtalats för brott och var femte för rattfylleri.

Det visade sig också finnas typiska skillnader mellan rattfylleristers och grova rattfylleristers problembild. Grova rattfyllerister har oftare problem och hjälpbehov inom områdena alkohol, kriminalitet och arbete än övriga rattfyllerister. Det omvända förhållandet gäller problem med familj och umgänge samt psykisk hälsa där alltså rattfyllerister har mer problem än grova rattfyllerister. Denna skillnad anser forskarna bero delvis på att grova rattfyllerister oftare är ensamstående och sämre socialt integrerade än rattfyllerister. Jämfört med de manliga rattfylleristerna har de kvinnliga mer problem med familj och umgänge.

Vidare kunde konstateras att rattfylleristerna kände sig betydligt nyktrare än de grova rattfylleristerna vid gripandet. I hela gruppen kände sig mer än hälften nyktra eller trodde att de inte hade en straffbar alkoholhalt i kroppen när de greps. Många chansade, endast var femte körde i hastigt mod.

De grova rattfylleristerna hade en mindre sträng syn på alkohol och bilkörning än rattfylleristerna. I personlighetstestet skiljde sig de grova rattfylleristerna från svenskar i allmänhet genom att de litade mindre till sin egen förmåga, var mindre ambitiösa och hade sämre självdisciplin än svenskar i allmänhet.

*Psykosocial situation och förlopp hos grova rattfyllerister efter olika behandlingsprogram.*

I ytterligare ett delprojekt genomförde forskarna tillsammans med Kriminalvården en studie på närmare 1 000 grova manliga rattfyllerister intagna på landets bägge specialfängelser för rattfyllerister, Rostorp i Malmö och Östragård i Vänersborg. Den genomsnittliga fängelsetiden uppgick till sex veckor. Effekterna av de tre olika påverkansprogrammen, för vilka redogjorts ovan i avsnitt 5.5.2.2, undersöktes.

Rattfylleristerna undersöktes med hjälp av ASI-intervjuer samt med vissa andra undersökningar med avseende på personlighets-egenskaper, alkohol- och drogvanor samt psykisk hälsa. Gruppen följdes upp två år efter fängelsetiden via Brå:s lagföringsregister i fråga om olika typer av kriminalitet, särskilt trafiknykterhetsbrott, och via ASI-intervjuer rörande den psykosociala situationen. Utvecklingsförloppet för de intagna på specialanstalt skall jämföras med en matchad grupp rattfyllerister på vanligt fängelse utan särskilda behandlingsinsatser och hos deltagarna i Kriminalvårdens rattfylleriprogram i Stockholm liksom även med förloppet hos övriga deltagare i KAPUBRA-projektet. Resultatet av dessa jämförelser har ännu inte redovisats.

Resultaten från uppföljningsintervjuerna tyder på en mindre problemfylld psykosocial situation två år efter fängelsevistelsen och att samma positiva utvecklingsförlopp kunde iakttagas efter alla tre påverkansprogrammen. Inget av programmen skiljde sig från de övriga och det kunde konstateras att Kriminalvårdens specialprogram passade bra för grova rattfyllerister.

Vidare visade det sig att den s.k. matchningshypotesen, dvs. tanken att en viss typ av program passar bäst för en viss typ av klient, fick ett visst begränsat stöd. Således gav dynamisk kognitiv beteendeterapi bättre utfall än Rattfällan och 12-stegsmodellen för gruppen med hög behandlingsmotivation och avvikande personlighetsdrag ifråga om alkohol- och narkotikaanvändning.

## 5.7 Uppgifter om återfall

De som återfaller i rattfylleri utgör ungefär samma andel år efter år. Man kan eventuellt säga att gruppen minskat något sedan år 1991. Den statistik som finns att tillgå sträcker sig till år 1999.

**Tabell 5.5** Personer lagförda för grovt rattfylleri, rattfylleri och drograttfylleri 1991–1999, kvinnor och män, samt andel som återfallit (procent) i samma brottskategori inom 1 respektive 3 år

År	Lagförda	K	M	Återfall			Återfall		
				1 år (%)	K	M	3 år (%)	K	M
1991	18 079	1 373	16 706	9	5	9	18	8	19
1992	17 100	1 393	15 707	8	3	8	16	6	16
1993	16 529	1 419	15 110	7	3	7	14	6	15
1994	14 492	1 224	13 268	6	2	6	13	6	14
1995	12 722	1 090	11 632	6	1	7	13	4	14
1996	10 813	948	9 865	6	2	6	13	6	14
1997	10 734	895	9 839	6	3	7	14	7	15
1998	10 195	892	9 303	7	3	7	15	8	16
1999	9 943	896	9 047	7	4	8	17	10	18

Källa: Brå.

När det gäller frågan om någon påföljd leder till färre återfall än någon annan så kan man i tabell 5.6 se att det endast är de som verkställer fängelsestraff genom intensivövervakning som har en märkbart lägre återfallsfrekvens än övriga.

**Tabell 5.6 Jämförelse mellan påföljder fördelat på riskgrupper. Återfall inom tre år, 1994–1999 års populationer**

Huvudbrott/ Ålder/	Rattfylleri, även grovt	Unga	Medelålder	Äldre
<i>Fängelse, korttid</i>				
antal	10 721	1 191	5 681	3 849
återfall	1 665	213	1 034	418
andel	16 %	18 %	18 %	11 %
<i>Fängelse, medeltid</i>				
antal	1 760	165	1 121	474
återfall	1 020	108	705	207
andel	58 %	65 %	63 %	44 %
<i>Fängelse, långtid</i>				
antal	6	1	4	1
återfall	3	0	3	0
andel	50 %	0 %	75 %	0 %
<i>Skyddstillsyn</i>				
antal	3 961	381	1 908	1 672
återfall	625	125	357	143
andel	16 %	33 %	19 %	9 %
<i>Kontraktsvård</i>				
antal	3 772	147	1 812	1 813
återfall	510	34	310	166
andel	14 %	23 %	17 %	9 %
<i>Samhällstjänst</i>				
antal	891	640	192	59
återfall	152	113	33	6
andel	17 %	18 %	17 %	10 %
<i>Skyddstillsyn &amp; FÅ enl. BrB 28:3</i>				
antal	39	13	22	4
återfall	23	12	11	0
andel	59 %	92 %	50 %	0 %
<i>IÖV</i>				
antal	6 351	819	3 362	2 170
återfall	600	84	346	107
andel	9 %	10 %	10 %	8 %



## 5.8 Överväganden

### 5.8.1 Grovt rattfylleri

**Utredningens förslag:** Grovt rattfylleri skall också fortsättningsvis anses vara ett brott av sådan art att påföljden i första hand skall bestämmas till fängelse. Det skall därmed föreligga särskilda skäl för att en icke frihetsberövande påföljd skall kunna väljas.

Som särskilda skäl för skyddstillsyn i stället för fängelse skall rätten, på samma sätt som i dag, beakta om den tilltalade har ett missbruk som kräver vård eller behandling och den tilltalade förklarar sig villig att genomgå lämplig behandling som enligt en för honom uppgjord plan kan anordnas i samband med verkställigheten.

Pågående forskning har visat att en stor del av dem som har gjort sig skyldiga till grovt rattfylleri har sådana alkoholproblem att de har behov av vård eller behandling härför. Vid bestämmandet av påföljd för grovt rattfylleri bör man därför, mer än som sker i dag, fokusera på det vårdbehov som kan föreligga och undersöka möjligheterna att anordna en s.k. kontraktsvård. Kriminalvården skall i detta syfte utveckla sina instrument för att identifiera vårdbehov och utforma adekvata påföljdsförslag samt arbeta fram en rammodell för vad ett sådant särskilt vård- och behandlingsprogram skall innehålla.

De som skall avtjäna fängelsestraff för grovt rattfylleri på kriminalvårdsanstalt skall genomgå en särskild programverksamhet anpassad för den som gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott. Placering av den dömda skall därför, när rattfylleribrottet utgör huvudbrott, ske på de kriminalvårdsanstalter som tillhandahåller sådan särskild programverksamhet.

De som verkställer fängelsestraff genom intensivövervakning skall, som en del av verkställigheten, delta i en särskild programverksamhet för den som dömts för trafiknykterhetsbrott.

Som utredningen har redovisat tidigare har praxis vid val av påföljd för grovt rattfylleri växlat under 1990-talet till följd av uttalanden som gjorts i förarbetena till de reformer som har genomförts. Utvecklingen i praxis har, som utredningen konstaterat ovan i avsnitt 5.3, i huvudsak följt lagstiftarens intentioner.

Vid val av påföljd skall rätten enligt de allmänna principer som gäller vid val av påföljd fästa särskilt avseende vid omständigheter som talar för en lindrigare påföljd än fängelse. Som skäl för fängelse får rätten beakta brottslighetens art och straffvärde liksom att den tilltalade tidigare har gjort sig skyldig till brott. Som skäl för villkorlig dom får rätten beakta om det saknas särskild anledning att befara att den tilltalade kommer att göra sig skyldig till fortsatt brottslighet. Såsom särskilda skäl för villkorlig dom i stället för fängelse kan rätten beakta om den tilltalade samtycker till att domen förenas med en föreskrift om samhällstjänst. Vid påföljdsvalet skall rätten som skäl för skyddstillsyn beakta om det finns anledning anta att denna påföljd kan bidra till att den tilltalade avhåller sig från fortsatt brottslighet. Som särskilda skäl för skyddstillsyn i stället för fängelse kan rätten bl.a. beakta om missbruk av beroendeframkallande medel eller något annat särskilt förhållande som kräver vård eller annan behandling i väsentlig grad har bidragit till att brottet har begåtts och den tilltalade förklarar sig villig att gå igenom lämplig behandling som enligt en för honom uppgjord plan kan anordnas i samband med verkställigheten (kontraktsvård).

Straffvärdet för grovt rattfylleri torde endast i undantagsfall vara så högt – normalt ett års fängelse – att detta i sig motiverar fängelse i stället för en icke frihetsberövande påföljd. Det som i stället talar för fängelse är rattfylleribrottets art. Den som för fordon efter att ha förtärt alkohol eller något annat medel som påverkar körförmågan utgör generellt sett en stor fara i trafiken. Förfarandet innefattar också ett medvetet risktagande och det torde ofta bero på tillfälligheter eller andra trafikanters åtgärder om en trafikolycka undviks. Ett konsekvent upprätthållande av en sträng påföljdspraxis har också positiva effekter för den allmänna laglydnaden. Detta gäller inte minst bland de unga förarna. Grovt rattfylleri har till följd härav ansetts vara ett sådant brott vars art talar för fängelse.

Enligt den praxis som råder i dag föreligger också en presumtion för att påföljden för grovt rattfylleri skall bestämmas till fängelse. För att bryta den presumtionen krävs att det föreligger särskilda skäl att välja en icke frihetsberövande påföljd. Det är utredningens uppfattning att presumtionen för fängelse skall bestå även fortsättningsvis.

År 2004 dömdes 55 procent av de grova rattfylleristerna till fängelse medan 22 procent dömdes till villkorlig dom företrädesvis

i förening med föreskrift om samhällstjänst och 21 procent till skyddstillsyn.

Verkställighet av fängelsestraff för grovt rattfylleri skall i dag företrädesvis ske på specialanstalter med särskilda påverkansprogram för rattfyllerister. Drygt hälften av de fängelsedömda verkställer emellertid sitt straff utanför anstalt genom intensivövervakning med elektronisk kontroll. Vid verkställighet genom intensivövervakning skall den dömda normalt genomgå ett påverkansprogram mot alkohol och droger under några timmar per vecka. Av dem som verkställer sitt straff på anstalt deltar merparten, men inte alla, i programverksamhet.

Av de studier som har genomförts inom ramen för KAPUBRA-projektet framgår att drygt hälften av de personer som gjort sig skyldiga till trafiknykterhetsbrott har alkoholproblem i form av skadliga eller riskabla alkoholvanor som de i många fall också kan antas vara i behov av vård eller behandling för. Bland dem som gjort sig skyldiga till grovt rattfylleri har mellan 65 och 70 procent sådana alkoholproblem. Studierna visar också att många av dem hade en utbredd psykosocial problematik med behov av stöd- och behandlingsinsatser även inom andra områden, exempelvis arbete och familj.

Den forskning som bedrivits inom KAPUBRA-projektet visar således att de allra flesta av dem som döms för grovt rattfylleri har alkoholproblem i den meningen att de är i behov av någon form av vård eller behandling som kan förändra deras alkoholberoende och förhindra dem från att återfalla i trafiknykterhetsbrott. Vid bestämmandet av påföljden för grovt rattfylleri bör man därför enligt utredningens uppfattning mer än som sker i dag fokusera på det behov av vård eller behandling som kan föreligga. Sådana vård- eller behandlingsinsatser kan lämpligen anordnas inom ramen för en skyddstillsyn med föreskrift om s.k. kontraktsvård. Ett sådant påföljdsalternativ kan också utgöra ett särskilt skäl att frångå presumtionen för fängelse.

Under de senaste åren har inte ens 20 procent av dem som dömts för grovt rattfylleri dömts till skyddstillsyn med kontraktsvård. Att det är relativt få som döms till skyddstillsyn med föreskrift om särskild behandlingsplan (s.k. kontraktsvård) trots det vårdbehov som på goda grunder kan antas föreligga hos en betydligt större andel av dem som döms för grovt rattfylleri, kan ha flera olika orsaker. En förklaring kan vara att de tilltalade saknar vilja eller motiv att göra något åt sin missbruksproblematik och kanske till

och med förnekar denna. En annan förklaring kan vara att Kriminalvården kanske inte alltid har utvecklat tillräckliga instrument för att fånga upp dessa personer. Det förhållandet att andra påföljder, exempelvis villkorlig dom med föreskrift om samhällstjänst, kommit att bli ett alternativ till fängelse har antagligen medfört att de tilltalade i högre grad kommit att förneka sitt missbruk. Ett annat problem är att frivårdskontoren på vissa håll saknar en särskilt utarbetad programverksamhet för grova rattfyllerister varför det kan vara svårt att erbjuda en lämplig behandling. Vidare krävs som regel att kommunen (socialtjänsten) är beredd att ta på sig en del av det kostnadsansvar som är förknippat med vården och det är inte alltid som kommunerna är beredda att ta på sig ett sådant kostnadsansvar. Ytterligare ett problem kan vara att de vård- och behandlingsinsatser som Kriminalvården erbjuder i form av olika rattfylleriprogram är av varierande omfattning och innehåll och att domstolarna därför ibland finner att den föreslagna programverksamheten inte är tillräckligt ingripande varför påföljden i stället bestäms till fängelse.

Det är, som redan har framhållits, utredningens slutsats att det föreligger ett behov av ökade insatser i form av vård och behandling mot skadliga alkoholvanor hos flertalet av de personer som gör sig skyldiga till grovt rattfylleri. Detta borde också minska risken för återfall i trafiknykterhetsbrott även om detta inte går att belägga rent statistiskt. Av den återfallsstatistik som presenteras i avsnitt 5.7 framgår emellertid att andelen personer vilka återfaller efter kontraktsvård inte avviker genom en högre återfallsfrekvens i jämförelse med övriga påföljder (fängelsestraff verkställt genom intensivövervakning med elektronisk kontroll undantaget). Med beaktande av det konstaterade alkoholmissbruk, och därigenom höga återfallsbenägenhet, som utmärker denna grupp av rattfyllerister, talar denna omständighet närmast för att kontraktsvård är en påföljd som kan minska återfallsrisken. Skyddstillsyn i förening med kontraktsvård borde därför kunna komma ifråga som påföljd för grova rattfyllerister i större omfattning än vad som nu sker. Utredningen vill dock framhålla att det måste vara fråga om en relativt ingripande behandlingsinsats för att denna påföljd skall utgöra ett realistiskt alternativ till ett fängelsestraff. Det skall också framhållas att den som inte fullgör sina åtaganden enligt kontraktsvårdsdomen riskerar att påföljden omvandlas till ett fängelsestraff. Därmed upprätthålls också allmänpreventionens krav på en kännbar påföljd för grovt rattfylleri.

För att möjliggöra för domstolarna att välja en adekvat påföljd är det av största vikt att domstolen har tillgång till en väl genomförd personutredning. Kriminalvårdens instrument och metoder för att identifiera vårdbehov och utforma adekvata påföljdsförslag bör därför utvecklas och förstärkas. I detta ligger att det bör vara obligatoriskt för domstolarna att infordra personutredning i mål gällande grovt rattfylleri. (Se vidare nedan i avsnitt 6.)

Det gäller också att identifiera och fånga upp de personer som är i behov av vård och behandling på ett tidigt stadium och få dem att inse sin problematik. De rutiner som har utvecklats genom den s.k. Skellefteåmodellen och som nu tillämpas på flera håll i landet bör därför permanentas och göras till ett obligatoriskt inslag i utredningsarbetet så fort misstanke om trafiknykterhetsbrott föreligger. (Se vidare nedan i avsnitt 8).

En ytterligare förutsättning för att kunna få fler personer att bli intresserade av och motiverade till att delta i vård- och behandlingsprogram inom ramen för en kontraktsvård är att det inom Kriminalvården finns ett färdigt vård- och behandlingsprogram för grova rattfyllerister så att den tilltalade i ett tidigt skede kan erbjudas detta och överväga om han eller hon är villig att genomgå en sådan behandling. Ett sådant vård- och behandlingsprogram skall sträcka sig över en längre tid, uppemot ett år, och innehålla flera olika moment såsom läkarundersökning, eventuell mediciner, regelbundna kontroller av nykterheten, samtalskontakter och information. Behandlingen skall ge goda förutsättningar för den dömda att verkligen förändra sin situation och bli kvitt sitt missbruk och samtidigt väl motsvara den vård och behandling som kan förekomma inom ramen för verkställigheten av ett kortare fängelsestraff. Behandlingen skall också vara tillräckligt ingripande för att kunna väljas som alternativ till fängelse. Flera av de rattfylleriprogram som finns i dag kan utgöra förebild för denna programverksamhet.

För att säkerställa att det finns sådana vård- och behandlingsprogram i hela landet föreslår utredningen att Kriminalvården skall åläggas att utarbeta en rammodell för vad ett sådant program skall innehålla. Varje frivårds kontor skall därefter, med utgångspunkt från rammodellen och i samarbete med beroendevården eller socialtjänsten på orten, arbeta fram ett program utifrån de lokala förutsättningarna. Programverksamheten skall finnas färdig och kunna presenteras för och erbjudas den som gjort sig skyldig till grovt rattfylleri. Det förhållandet att Kriminalvården åläggs att ta

fram en rammodell avser också att leda till att innehållet i kontraktsvården för grova rattfyllerister blir mer enhetligt än vad som är fallet i dag. I det enskilda fallet kan det givetvis ändå finnas behov av särskilda vårdinsatser. Det kan i detta sammanhang nämnas att Kriminalvården redan i dag arbetar med att ta fram programverksamhet inom olika områden (se ovan i avsnitt 5.5.7).

Kriminalvårdens skyldigheter i nu angivna hänseenden bör regleras i en särskild förordning. Enligt utredningens uppfattning krävs det i övrigt inte några författningsändringar för att genomföra de tankar och förslag som har presenterats gällande val av påföljd för grovt rattfylleri utan den nuvarande regleringen i 30 kap. 9 § brottsbalken är tillfyllest. Utredningen har dock övervägt att göra vissa tillägg till den nuvarande regeln i 30:9, men stannat vid att det inte är erforderligt (jfr experten Petter Asps särskilda yttrande).

Frågan om vem som skall svara för kostnaderna för hälso- och sjukvårdens medverkan måste lösas i samband med att programmet tas fram. När det gäller kontraktsvård med föreskrift om vistelse på institution så har Kriminalvårdskommittén i sitt betänkande Framtidens kriminalvård (SOU 2005:54) föreslagit att Kriminalvården skall stå för kostnaden för vården fram till tänkt tidpunkt för villkorlig frigivning samt att socialtjänsten därefter skall ha ansvaret på samma sätt som för andra kommuninvånare. Det vård- och behandlingsprogram som utredningen har i åtanke enligt vad som har redovisats ovan innefattar normalt inte någon vistelse på institution. För det fall kommunen inte är beredd att åta sig ett generellt kostnadsansvar för de inslag i programverksamheten som kräver hälso- och sjukvårdens medverkan bör Kriminalvården, enligt utredningens uppfattning, svara för den kostnaden. Det bör här framhållas att kostnaderna för en plats i kriminalvårdsanstalt som regel är högre än kostnaderna för ett behandlingsprogram, även om behandlingsprogrammet pågår under betydligt längre tid. Varje framgångsrik behandling blir dessutom en stor vinst för både den enskilde och för samhället i stort.

Utredningen har vidare övervägt om vård- och behandlingsinsatser skall bli ett obligatoriskt inslag i verkställigheten av påföljd för grovt rattfylleri oavsett vilken påföljd som väljs. Tankar på en sådan ordning har förts fram i samband med den utvärdering som Brå redovisade år 2003 (rapport 2003:3) i fråga om användningen av villkorlig dom med föreskrift om samhällstjänst som påföljd vid bl.a. grovt rattfylleri. Det som närmast har varit aktuellt har varit

att införa en möjlighet att kunna komplettera villkorlig dom med föreskrifter om deltagande i behandlings- eller programverksamhet. I de fall det finns tecken på att en person som har gjort sig skyldig till grovt rattfylleri också har en alkoholrelaterad problematik talar emellertid, enligt utredningens mening, redan detta förhållande mot att välja villkorlig dom som påföljd. Ett inslag av vård- och behandlingsinsatser vid verkställighet av en villkorlig dom skulle också innebära ett helt nytt inslag i påföljdssystemet. I praktiken skulle detta innebära att en ny påföljd tillskapas. Utredningen kan inte se att det finns behov av en sådan förändring av påföljdssystemet med en särreglering för den som döms för grovt rattfylleri. Härtill kommer att utrymmet för att välja villkorlig dom, med eller utan föreskrift om samhällstjänst, som påföljd för grovt rattfylleri numera är tämligen begränsat enligt den praxis som har lagts fast av Högsta domstolen. Det är också utredningen uppfattning att denna påföljd skall kunna komma i fråga endast i klara undantagsfall särskilt med tanke på den kunskap forskningen har gett om grova rattfylleristers alkoholvanor och därmed sammanhängande risk för återfall i liknande brottslighet. Utredningen har tidigare pekat på vikten av att upprätthålla en sträng påföljdspraxis bland de unga förarna, inte minst med bakgrund av att dessa ofta är inblandade i olyckor till följd av alkoholpåverkan.

När det gäller verkställighet av fängelsestraff på kriminalvårdsanstalt angavs redan i samband med lagändringarna år 1994 att i princip alla personer som togs in i kriminalvårdsanstalt och som hade ett grovt rattfylleri som huvudbrott skulle genomgå ett alkoholavvänjande behandlingsprogram under verkställigheten. Deltagandet skulle dock bygga på frivillighet och någon skyldighet för den intagne att genomgå vård eller behandling skulle inte föreligga.

Utredningen delar uppfattningen att alla som tas in i kriminalvårdsanstalt och som är dömda för grovt rattfylleri *med detta brott som huvudbrott* skall genomgå ett sådant särskilt påverkans- eller behandlingsprogram. En av förutsättningarna är då att den dömda blir placerad på en anstalt som tillhandahåller behandlingsprogram för grova rattfyllerister. För att säkerställa en sådan ordning föreslår utredningen att frågan regleras särskilt i lagen (1974:203) om kriminalvård i anstalt. Vidare menar utredningen att deltagande i sådan programverksamhet skall bygga på frivillighet, men det är angeläget att så många som möjligt deltar. Deltagande i programverksamheten bör även kunna kopplas till det

förmånssystem som Kriminalvårdskommittén (SOU 2005:54) föreslagit skall införas.

För att begränsa fängelsestraffets negativa effekter har man under de senaste decennierna försökt att finna bra alternativ till fängelsestraffet. Intensivövervakning med elektronisk kontroll har då visat sig vara en form för verkställighet som i princip upplevs lika ingripande som fängelse. Intensivövervakning med elektronisk kontroll har också visat sig vara den enda verkställighetsform där påtagligt färre än normalt återfaller i brott. Genom utgångsförbudet, den intensiva övervakningen och kontrollen av nykterhet/drogfrihet får den dömda vidkännas en betydande inskränkning av sin frihet. Av dem som döms till kortare fängelsestraff om en eller ett par månader och som verkställer straffet genom intensivövervakning med elektronisk kontroll utgör cirka hälften grova rattfyllerister. Även vid verkställighet av fängelsestraff genom intensivövervakning med elektronisk kontroll för den som dömts för trafiknykterhetsbrott skall deltagande i särskild programverksamhet anpassad för den brottstypen vara obligatorisk.

### 5.8.2 Rattfylleri

**Utredningens förslag:** Genom ett tidsbegränsat försök vid vissa tingsrätter införs möjlighet att villkora en eftergift av bötesstraff vid rattfylleri av normalgraden samt andra brott där påverkan av alkohol, narkotika eller något annat medel utgör en förutsättning för ansvar mot att gärningsmannen genomgår behandling eller annan åtgärd mot sitt alkohol- eller drogmissbruk (villkorligt bötesstraff).

#### *Bakgrund*

Straffskalan för rattfylleri av normalgraden är böter eller fängelse i högst sex månader. År 2003 lagfördes ca 4 500 personer för rattfylleri som huvudbrott. Ca 80 % förelades böter genom strafföreläggande och 17,5 % ådömdes böter genom dom. En helt marginell grupp fick en annan påföljd; 0,1 % fick fängelse, 0,2 % fick skyddstillsyn, 0,1 % fick villkorlig dom och 0,2 % överläm-



nades till särskild vård. I 1,1 % av fallen meddelades åtalsunderlåtelse. Normalpåföljden för rattfylleri är sålunda dagsböter.

Enligt Kapubraprojektets kartläggning (se närmare avsnitt 5.6) passerade 47 % av de förare som deltog i deras test – och som hade ett promillevärde under 1,0 – gränsvärdet enligt det s.k. AUDIT-testet för riskabla eller skadliga alkoholvanor.

Utredningen har ovan, mot bakgrund av den forskning som föreligger beträffande alkoholproblem hos grova rattfyllerister, förespråkat en ökad användning av skyddstillsyn med kontraktsvård vid grovt rattfylleri. Av samma skäl anser utredningen att en villkorlig dom i de flesta fall inte utgör någon lämplig påföljd vid grovt rattfylleri.

I ljuset av den höga andelen av rattfyllerister av normalgraden som har alkoholproblem, kan man ställa sig frågan om inte det borde finnas ett vårdinslag även vid verkställigheten av påföljden för detta brott. Vissa argument talar för det. Trots att rattfylleri är ett s.k. bötesbrott, måste det anses innefatta ett ganska påtagligt riskbeteende, särskilt vid promillehalter som närmar sig gränsen för grovt rattfylleri. I den grupp rattfyllerister som har alkoholproblem måste återfallsrisken anses ganska betydande. Återfall i rattfylleri av normalgraden är i sig ett problem. Det kan därtill antas att personer som gör sig skyldiga till rattfylleri av normalgraden i många fall återfaller i grovt rattfylleri.

Systematiska skäl, att påföljdssystemet skall vara ekvivalent och att påföljden måste vara proportionell till brottets straffvärde, gör emellertid att det inte med självklarhet går att införa en påföljd med vårdinslag vid rattfylleri av normalgraden.

### *Skellefteåmodellen*

I viss mån har redan ett system som erbjuder vård för rattfyllerister av normalgraden utvecklats utanför påföljdssystemet genom den s.k. Skellefteåmodellen (se närmare om denna modell i avsnitt 8). Modellen bygger på kunskapen att den som ertappas för rattfylleri är mycket mer mottaglig för att ta emot hjälp för sin alkoholproblematik, om erbjudandet kommer snabbt efter händelsen. Syftet är att minska antalet påverkade förare genom minskat antal återfall bland rattfyllerister och att öka möjligheten för de påverkade förare som ertappats att ta itu med sina problem.

I samband med polisens nykterhetskontroller får den som ertappats frågan om denne har alkoholproblem och ett erbjudande om samtal med beroendevården. Tackar den gripne ja skickar polisen omedelbart en rapport till socialtjänsten som tar kontakt med klienten inom 24 timmar och kallar till samtal. Alternativt erbjuder sig polisen att efter förhöret skjutsa klienten direkt till beroendevården. Både socialtjänsten och beroendevården erbjuder personen hjälp att hantera sin situation genom att ta upp olika behandlingsformer till diskussion. Utifrån de rehabiliteringsplaner som påbörjats föreslår Kriminalvården senare en lämplig påföljd i yttrandet till domstolen.

*Finns det anledning att göra något lagstiftningsvägen med anledning av Skellefteåmodellen ?*

När det gäller grova rattfyllerister förefaller Skellefteåmodellen vara i samklang med den rättsliga prövningen. Utifrån den rehabilitering som planeras eller redan har påbörjats, kan Kriminalvården lämna ett påföljdsförslag i personutredningen. Förutsättningarna för en skyddstillsyn förenad med en särskild behandlingsplan torde i många fall vara goda, i vart fall om det är fråga om en relativt ingripande vårdinsats (30 kap. 9 § andra stycket 3 brottsbalken).

I de fall personen väljer att inte inleda något samtal eller därefter någon behandling, kan personen sägas få en "andra chans" att anamma rehabiliteringstanken, genom Kriminalvårdens personutredning inför brottmålsprocessen.

När det är fråga om rattfylleri av normalgraden finns inte detta samspel mellan Skellefteåmodellen och det rättsliga förfarandet. Gärningsmannen kommer – oavsett hur det går med samtal och eventuella vårdinsatser som därefter påbörjas eller planeras – i erkända fall att få ett strafföreläggande på dagsböter. I de fall prövningen sker vid tingsrätten torde inte någon personutredning infordras eftersom påföljden bedöms kunna stanna vid dagsböter. De personerna som inte fortsätter med några vårdinsatser riskerar därför att tappas bort.

Utifrån ett brottsförebyggande perspektiv är det angeläget att så många som möjligt av de rattfyllerister av normalgraden som ertappas, verkligen påbörjar och genomför behandling om de har en alkoholproblematik. Om påföljdssystemet för rattfyllerister

skulle öka incitamenten att genomgå vård och samtidigt innebära en kontroll att sådan vård verkligen genomförs, skulle mycket kunna vara vunnet vad gäller att förebygga återfall i rattfylleri.

*Kan ett bötesstraff ersättas av en vårdpåföljd vid rattfylleri av normalgraden?*

Många av dem som gör sig skyldiga till rattfylleri av normalgraden faller in under kriterierna för skyddstillsyn, i så måtto att det kan antas att den påföljden kan bidra till att den tilltalade avhåller sig från fortsatt brottslighet. Skyddstillsyn kan emellertid endast tillämpas för ett brott för vilket påföljden inte bedöms kunna stanna vid böter (28 kap. 1 § brottsbalken). Eftersom straffvärdet för rattfylleri av normalgraden ligger på böter, är sålunda inte skyddstillsyn en aktuell påföljd, utan skulle vara alltför ingripande i proportion till brottets straffvärde. (Vid främst återfall kan emellertid såväl fängelse som skyddstillsyn komma i fråga vid rattfylleri av normalgraden.)

En framkomlig väg måste bygga på frivillighet vad gäller deltagande i vårdinsatser och utgöra en särskild konstruktion vid sidan av det gängse påföljdssystemet. Utgångspunkten bör vara att villkora en eftergift av böterna, av att gärningsmannen genomgår eller slutför vård eller annan behandling mot sin alkoholproblematik.

Den som påbörjar en behandling efter ett erbjudande enligt modellen skulle alltså enligt denna tankegång få bötesstraffet eftergivet under förutsättning att behandlingen genomförs. Vid misskötsamhet måste givetvis böterna betalas. En sådan ordning syftar till att öka incitamenten bland rattfyllerister av normalgraden att påbörja och fullfölja behandling mot sin alkoholproblematik.

De behandlingsprogram som kan komma i fråga, torde kunna skifta mellan långvarig institutionsvård till deltagande i öppenvårdsverksamhet i exempelvis Länkarnas eller AA:s regi. Vad som kan antas vara gemenensamt för de flesta behandlingsalternativ är att de är mer – i vissa fall långt mer – ingripande än vad straffvärdet för ett bötesbrott motiverar. (Denna diskrepans kan också i någon mening sägas vara skälet till att en skyddstillsyn i de flesta fall inte kan komma i fråga vid rattfylleri av normalgraden.) Av denna anledning bör inte ersättningspåföljden för bötesstraffet utformas som ett åläggande att genomföra en behandling, eftersom

det då i praktiken skulle bli en form av skyddstillsyn med kontraktsvård. Som uttalats ovan bör nyordningen i stället utgöra en särskild konstruktion vid sidan av det ordinarie påföljdssystemet.

Lösningen bör vara att en eftergift av böterna villkoras av att gärningsmannen åtar sig att genomföra en behandling som är tillräckligt ingripande för att ersätta ett bötesstraff. Även med denna lösning skulle det i praktiken i många fall finnas en bristande proportionalitet mellan behandlingens omfattningen och brottets straffvärde (som bara motsvarar ett bötesstraff). Enligt utredningens mening bör detta emellertid inte innebära något hinder mot att pröva denna nya väg att förhindra återfall i rattfylleribrottslighet.

För det första bör det kunna godtas en större schablonisering av straffmätningen vid bötesbrott. Eftersom det handlar om ett frivilligt åtagande att genomgå behandling mot en alkoholproblematik, kan det heller knappast uppstå några stötande resultat av att den behandling som ersätter böterna i vissa fall blir mer ingripande än vad straffvärdet motiverar. Villkorligt bötesstraff kan främst antas komma att tillämpas då en behandling har ingångsatts med tillämpning av Skellefteåmodellen. Påföljdsvalet blir då närmast att jämföra med tillämpning av 30 kap. 9 § andra stycket 2 brottsbalken; att som särskilt skäl för skyddstillsyn beakta om den tilltalade undergår behandling för missbruk eller annat förhållande som kan antas ha samband med hans brottslighet. Inte heller i sådana fall torde det tillmätas någon avgörande betydelse huruvida den behandling som ingångsatts är för ingripande, för att döma till skyddstillsyn för det aktuella brottet.

Det vore emellertid inte rimligt om den vårdinsats som den dömda åtagit sig att genomföra blir alltför omfattande. En vårdinsats kan ju sträcka sig under mycket lång tid, medan verkställigheten av påföljden måste ha en formell slutpunkt. Därtill skulle det vara en fördel om åtagandena för olika personer blir relativt likartade vad gäller ingripandegrad. Den behandling som skall läggas till grund för ett villkorligt bötesstraff bör därför inte sträcka sig längre än tre månader. Givetvis kan den faktiska vården pågå under längre tid. Efter tre månader skall dock hotet om att böter kan dömas ut vid misskötsamhet upphöra. Den som deltagit i vård under så pass lång tid torde knappast välja att avstå från att slutföra vården, bara för att hotet om bötesstraff har upphört.

Enligt utredningens mening finns det tillräckliga skäl att pröva denna väg att öka antalet personer som gör sig skyldiga till rattfylleri av normalgraden att söka vård för sin alkoholproblematik. Det finns givetvis anledning att överväga huruvida ett villkorligt bötesstraff skulle kunna få negativa effekter ur ett allmänpreventivt perspektiv; att gärningsmannen slipper att betala ett kännbart bötesstraff och i stället kommer i åtnjutande av vård eller annan behandling. Utredningen bedömer emellertid att så knappast kommer att bli fallet. För det första skall behandlingen vara i vart fall tillräckligt ingripande för att motsvara det bötesstraff som annars skulle ha utdömts. Därtill skall böterna dömas ut om inte åtagandena iakttas i sin helhet.

När exempelvis en skyddstillsyn undanröjs och domstolen bestämmer en annan påföljd för brottet, skall skälig hänsyn tas till vad den dömde har undergått till följd av domen på skyddstillsyn. För det fall ett villkorat bötesstraff döms ut ligger det nära till hands att tillämpa samma ordning om den dömde har genomfört viss del av den behandling han åtagit sig. En sådan prövning skulle emellertid väsentligt komplicera förfarandet. Förslaget innebär att det är ett villkor för att böterna inte skall dömas ut att den dömde genomför vad denne åtagit sig. Det förefaller då logiskt att böterna skall falla ut i sin helhet om inte villkoret har uppfyllts. Eftersom den behandling som skall läggas till grund för det villkorade bötesstraffet inte skall sträcka sig längre än tre månader, torde det heller inte bli några orimliga resultat utifrån proportionalitets synpunkt. Utredningen stannar därför vid att det inte bör införas någon regel motsvarande den som finns vid undanröjande av skyddstillsyn.

#### *Det praktiska förfarandet*

Som nämnts ovan lagfördes under år 2003 ca 4 500 personer för rattfylleri av normalgraden, varav ca 80 procent genom strafföreläggande. I vanliga fall avslutas förundersökningen omedelbart. Åklagaren utfärdar strafföreläggande i direkt anslutning till detta, varvid personen i fråga får föreläggandet hem för påskrift på posten någon dag/några dagar efter tidpunkten för brottet.

I dag kommer alltså inte Kriminalvården i kontakt med rattfyllerister av normalgraden och kan inte upprätta en sådan behandlingsplan som enligt förslaget är en förutsättning för ett

villkorat bötesstraff. Den nyordning som här föreslås måste kunna genomföras utan stora merkostnader och administrativa bördor för att den överhuvudtaget skall utgöra ett realistiskt alternativ. Det enda sättet att uppnå det är enligt utredningens uppfattning att lägga en del av ansvaret för att en behandlingsplan upprättas på gärningsmannen.

Det praktiska förfarandet skulle lämpligen kunna utformas enligt följande. En första information om villkorligt bötesstraff kan lämnas gärningsmannen i samband med poliskontakten vid tillämpandet av Skellefteåmodellen. Gärningsmannen informeras om att ett bötesstraff kan utdömas villkorligt om denne åtar sig att genomföra en behandling eller annan åtgärd mot sin alkoholproblematik. Gärningsmannen upplyses om att han i så fall skall anmäla intresse till Kriminalvården. I de fall Kriminalvården finner att förutsättningar föreligger, dvs. att det finns behov av vård eller andra åtgärder och att sådan därtill finns tillgänglig för gärningsmannen, kan myndigheten upprätta en behandlingsplan. Det bör understrykas att avsikten alltså inte är att Kriminalvården skall belastas med ytterligare kostnader i form av vård- eller behandlingskostnader. I de fall där det idag finns tillgång till vård och behandling, skall den behandlingen kunna läggas till grund för ett villkorligt bötesstraff. Några särskilda överväganden gällande kostnadsansvar för vård och behandling behöver därför inte göras med anledning av detta förslag.

I det övervägande antalet fall då lagförning sker genom strafföreläggande kan det i föreläggandet anges att det i stället kan utfärdas ett villkorligt strafföreläggande, om gärningsmannen åtar sig att genomföra behandling eller annan åtgärd mot sin alkoholproblematik. Gärningsmannen får härigenom en "andra chans" att anamma rehabiliteringstanken. Han får viss tid på sig, lämpligen en månad, att kontakta Kriminalvården och anmäla sitt intresse för ett villkorat bötesstraff. I de fall Kriminalvården finner att förutsättningar föreligger, dvs. att det finns behov av vård eller andra åtgärder och att sådan därtill finns tillgänglig för den misstänkte, kan myndigheten upprätta en behandlingsplan. Gärningsmannen kan sedan inom den stipulerade tiden ge in behandlingsplanen till Åklagarmyndigheten. Åklagaren har då att avgöra huruvida behandlingen eller åtgärden är tillräckligt ingripande med hänsyn till brottslighetens straffvärde för att ersätta ett bötesstraff. Utredningen utgår från att de främst är sådan behandling som initierats och planerats eller ingångsatts

genom Skellefteåmodellen som kan komma att läggas till grund för ett villkorligt bötesstraff. Åklagaren har i så fall att utfärda ett nytt villkorligt strafföreläggande som gärningsmannen inom viss kortare tid, lämpligen en vecka, har att godkänna.

Om åklagaren finner att den föreslagna behandlingsplanen inte är tillräckligt ingripande för att ersätta ett bötesstraff kan beslutet om vanligt strafföreläggande vidhållas. Gärningsmannen kan då underlåta att godkänna strafföreläggandet, varvid frågan får prövas av rätten.

I de fall gärningsmannen inte är intresserad av ett villkorligt bötesstraff eller Kriminalvården inte anser att förutsättning föreligger, har gärningsmannen i vanlig ordning att antingen erkänna brottet genom att skriva på strafföreläggandet eller låta målet avgöras vid domstol.

Det är av stor betydelse att det villkorliga bötesstraffet inte kan användas för att förhåla skyldigheten att betala ålagda böter. Utredningens bedömning är att detta kan undvikas. Gärningsmannen får visserligen något längre tid på sig att godkänna det ursprungliga strafföreläggandet samt vid ingiven behandlingsplan ett nytt villkorligt strafföreläggande att godkänna. Precis som i dag skall dock stämning utfärdas i vanlig ordning i de fall något godkännande inte inges till åklagaren. Möjligheterna att missbruka systemet måste därför anses som små.

I fall då målet anhängiggörs vid domstol av åklagaren genom stämning, kan motsvarande "erbjudande" lämnas till den misstänkte i samband med delgivning av stämningsansökan. Att "erbjudandet" avvisats i samband med strafföreläggandeförfarandet bör inte ha någon betydelse, eftersom det kan vara skuldfrågan som är tvistig.

I de fall Kriminalvården har funnit att förutsättningar inte föreligger för upprättande av en behandlingsplan bör rätten, om den gör en annan bedömning, kunna inhämta en sådan plan i de fall målet skall avgöras där.

Den ordning som beskrivs ovan kan lämpligen regleras i förordning.

*Det bör inledningsvis vara ett tidsbegränsat försök vid vissa utvalda tingsrätter*

Förslaget till villkorligt bötesstraff är nära sammanlänkat med den s.k. Skellefteåmodellen, och i första hand tänkt att utgöra ett sätt att öka incitamenten för dem som erbjuds behandling att även anamma denna. Något formellt krav på att behandlingen skall ha initierats genom en särskild projektverksamhet bör inte föreligga. Det är emellertid på orter där modellen har prövats under en tid, som det kan antas att ett villkorligt bötesstraff skulle kunna utgöra ett reellt alternativ vid rattfylleri av normalgraden. Förslaget torde förutsätta merarbete och merkostnader för främst Kriminalvården och Åklagarmyndigheten, inte minst i ett inledningsskede. Samtidigt kan det inte med någon säkerhet sägas hur väl en sådan nyordning som här föreslås faller ut. Även om ett villkorligt bötesstraff uppfyller de syften det är tänkt för, torde det finnas frågor av bland annat praktisk art som måste besvaras innan det kan bli fråga om någon permanent ordning. Övervägande skäl talar därför för att inledningsvis inrikta sig på en försöksverksamhet begränsad till vissa orter. I likhet med när samhällstjänstreformen introducerades genom lagen om försöksverksamhet med samhällstjänst (prop. 1989/90:7) bör avgränsningen ske till brottmål som prövas vid vissa tingsrätter. I detta fall särskilt utvalda tingsrätter vars domsaga omfattar orter där projekt med utgångspunkt i Skellefteåmodellen har pågått under en viss tid. Urvalet torde vara beroende av utvecklingen av projekten och får därför ske vid den fortsatta beredningen. Vilka strafföreläggandeförfaranden som kan bli aktuella för ett villkorligt bötesstraff avgörs av om målet skulle ha prövats vid utvald tingsrätt vid ett bestridande.

Det villkorliga bötesstraffet bör begränsas till rattfylleri, drograttfylleri och andra brott, där påverkan av alkohol, narkotika eller något annat medel utgör en förutsättning för ansvar. Att begränsa det villkorliga bötesstraffet till en särskilt utvald brottstyp kan visserligen resa principiella betänkligheter. Samtidigt är Skellefteåmodellen särskilt inriktad mot främst rattfylleri, varför denna begränsning framstår som adekvat och nödvändig. Att tillämpa denna modell på andra vanligt förekommande "bötesbrott" såsom snatteri eller åverkan framstår därtill inte som realistiskt.



### 5.8.3 Återfall

**Utredningens bedömning:** Frågan om hur återfall skall beaktas vid påföljdsval och straffmätning regleras i brottsbalken. Några särregler för dem som återfaller i trafiknykterhetsbrottslighet behövs inte.

I bl.a. 29 kap. 4 § och 30 kap. 4 § brottsbalken regleras vilken betydelse återfall skall ha vid straffmätning och påföljdsval. Hänsyn till tidigare brottslighet skall i första hand tas genom påföljdsvalet eller genom förverkande av villkorligt medgiven frihet. Vid bedömningen skall beaktas vilken omfattning den tidigare brottsligheten haft, vilken tid som förflutit mellan brotten samt om den tidigare brottsligheten och den nya är likartade eller brottsligheten i båda fallen varit särskilt allvarlig.

Tillgänglig statistik ger inte något underlag för ett påstående om att en viss påföljd skulle leda till färre återfall i trafiknykterhetsbrott. Den enda signifikanta skillnaden som kan läsas ut är att de som verkställer fängelsestraff genom intensivövervakning har en lägre återfallsfrekvens än de som döms till andra påföljder. Vad som är orsaken härtill är emellertid svårt att uttala sig om.

Utredningens förslag i huvuddelen kommer att medföra att fler kommer att dömas till skyddstillsyn. Förekomsten av återfall kan naturligtvis i vissa fall innebära att en skyddstillsyn förenad med kontraktsvård inte utgör en tillräckligt ingripande påföljd. Huruvida så är fallet måste avgöras med tillämpning av sedvanliga principer för bedömning av återfall. I denna del bör emellertid framhållas att utrymmet för att döma till skyddstillsyn i förening med kontraktsvård bör vara relativt stort även i återfallssituationer. Utredningen vill i sammanhanget särskilt peka på dels att förekomsten av återfall i grovt rattfylleri i sig kan sägas förstärka presumtionen för att det föreligger ett vårdbehov i det enskilda fallet, dels att skyddstillsyn i förening med kontraktsvård utgör ett reellt alternativ till fängelse också när skälen för fängelse är betydligt starkare än de i allmänhet är vad gäller grovt rattfylleri (det är exempelvis inte uteslutet att välja detta påföljdsalternativ vid brott med straffvärden som vida överstiger straffvärdet för grovt rattfylleri).



## 6 Personutredning

### 6.1 Bakgrund

I 1 § lagen (1991:2041) om särskild personutredning i brottmål anges att i de fall, då det för att avgöra påföljdsfrågan behövs en särskild utredning om en misstänkts personliga förhållanden eller om åtgärder som kan antas bidra till att denne avhåller sig från fortsatt brottslighet, skall ett yttrande inhämtas från Kriminalvården. I förarbetena till lagen togs särskilt upp frågan om yttrande vid trafiknykterhetsbrott. Departementschefen underströk att, med den nya ordningen, måste yttrande från frivårdsmyndighet självfallet inhämtas om det inte står klart att annan påföljd än fängelse är utesluten.

Väg- och sjöfyllerikommittén redovisade i sitt betänkande en undersökning som visade att domstolarna tog in yttrande i mål om ansvar för grovt rattfylleri i större omfattning efter 1990 års ändringar i trafikbrottslagen. Undersökningen visade också att det fanns ett tydligt samband mellan förekomst av personutredning och dom på skyddstillsyn. I sina överväganden skrev kommittén att yttrande borde införas i mål om ansvar för grovt rattfylleri om annan påföljd än fängelse inte kunde uteslutas. Även i de fall där det stod klart att ett fängelsestraff skulle ådömas borde yttrande dock inhämtas om det fanns anledning anta att det förelåg sådana omständigheter som kunde ha betydelse för fängelsestraffets längd. I den efterföljande propositionen (prop. 1993/94:44) uttalade regeringen att yttrande normalt borde införas från den lokala kriminalvårdsmyndigheten i mål om grovt rattfylleri.

Regeringen tog också upp frågan om yttrande även skulle inhämtas i de fall då det vid en förhandsbedömning framstod som uppenbart att fängelse skulle följa på brottet. Mot bakgrund av att fängelsedömda trafiknykterhetsbrottslingar under anstaltsvistelsen skulle genomgå behandling för sina alkoholproblem och då målsättningen inom Kriminalvården var att verkställigheten av

fängelsestraffet skulle påbörjas i så nära anslutning som möjligt till att en lagakraftvunnen dom förelåg ansåg regeringen det vara av största vikt att Kriminalvården på ett tidigt stadium hade tillgång till erforderlig utredning om den dömdes personliga förhållanden. Detta för att på bästa sätt och kortast tid kunna planera anstaltsplaceringen och vilken form av behandling som kan antas ge bästa resultat. Något hinder mot att inhämta personutredning som hade till främsta syfte att ge underlag för anstaltsplacering fanns därmed inte. Regeringen anmärkte slutligen att det knappast torde finnas skäl att i samtliga fall inhämta yttranden i mål om grovt rattfylleri. Exempelvis fall där det redan fanns tillräcklig utredning om de personliga förhållandena.

Kriminalvården gör cirka 25 000 personutredningar per år. Personutredningarna görs vid de olika frivårdskontoren och sätten på vilka de görs varierar såväl mellan dem som gör undersökningarna som mellan frivårdskontoren. I utredningens direktiv anges att det inte kan uteslutas att frivårdens instrument för att identifiera vårdbehov och utforma adekvata påföljdsförslag bör förstärkas.

Under de senaste åren har man inom Kriminalvården arbetat med att utveckla metoderna för hur man gör personutredningar. Sedan en tid tillbaka arbetar man med att hitta en gemensam modell för hur en personutredning skall göras och vad ett yttrande skall innehålla. I det arbetet används två instrument – ASI (Addiction Severity Index) och MAPS (Monitoring Area and Phase System). Sedan en tid tillbaka har frivården i Helsingborg, Jönköping, Umeå och Stockholm fått extra resurser för att göra personutredningar med stöd av ASI och MAPS. Vid Kriminalvården används metoden redan nu för att exempelvis planera verkställigheten för en fängelsedömd.

## 6.2 ASI och MAPS

ASI är ett intervjubaserat instrument som från början utvecklades för bedömning av personer inom missbruksvården. ASI har även visat sig fungera bra inom socialtjänsten, Kriminalvården och psykiatrin. Från att ha varit utvecklat för amerikanska förhållanden finns sedan år 1994 en europeisk version av ASI.

ASI består i en strukturerad intervju som omfattar 180 frågor, vilka ger omfattande information inom sex viktiga områden: fysisk hälsa, arbete och försörjning, alkohol- och narkotikaanvändning,

kriminalitet/asocialitet (juridiska problem), familj och umgänge samt psykisk hälsa. Dessutom ingår ett avsnitt om missbruk och psykiska problem i slkten.

Intervjun ger en uppskattning av de problem och de behov individen har inom de olika områdena. Varje avsnitt är uppbyggt på så sätt att man samlar in information utifrån två tidsperspektiv; livstid och de senaste trettio dagarna. Tidigare händelser och nuvarande status ger en insikt i hur mycket och hur länge olika problem varit aktuella. Samtliga områden innehåller också fakta-baserade frågor om personens uppfattning kring de berörda problemen och om denne vill ha hjälp och stöd i hanterandet av problemen.

Den nya metoden innebär att man ställer frågor på ett systematiskt sätt, frågor som man kanske inte skulle ha ställt annars och som leder till att utredningarna blir bättre och mer pålitliga. För att tillgodose olikheter hos individerna finns olika tilläggsfrågor för olika grupper, exempelvis kvinnor och ungdomar. Dessutom finns det även uppföljningsfrågor med vilka man kan följa en person över tiden, exempelvis före och efter en behandling.

MAPS fungerar som ett kompletterande instrument genom vilket man fastställer bl.a. var personen befinner sig i en förändringsfas, hur personen ser på sitt problem, om det finns någon vilja till förändring samt vad som är gjort och vad som är möjligt att göra. Utifrån det man kommer fram till är det möjligt att sätta in så adekvata åtgärder som möjligt.

Resultatet från utredningarna registreras i ett IT-system och herefter sammanställs ett yttrande med sammanfattning och förslag till tingsrätten. Till yttrandet fogas även en bilaga med de bedömningar som gjorts i ASI/MAPS-utredningen. Vid en eventuell kriminalvårdspåföljd behöver utredningen inte göras ytterligare en gång utan den kan följa personen genom verkställigheten.

### 6.3 Överväganden

**Utredningens förslag:** Yttrande från Kriminalvården skall alltid inhämtas i mål om ansvar för grovt rattfylleri. För att säkerställa att så verkligen sker föreslår utredningen att en uttrycklig regel härom förs in i lagen (1991:2041) om särskild personutredning i brottmål, m.m. Kriminalvårdens arbete med bättre och mer strukturerade personutredningar bör utvecklas vidare.

Att domstolen har tillgång till en erforderlig personutredning är av stor betydelse för påföljdsvalet. Särskilt i fall av grovt rattfylleri, där det kan bli aktuellt med en frivårdande påföljd endast om särskilda skäl föreligger, är det viktigt att den tilltalades personliga förhållanden belyses på ett riktigt sätt. Av betydelse är inte minst de behov av vård eller behandling som kan finnas samt den tilltalades insikt om sin situation och vilja att göra något åt denna. Det är också viktigt att rätten kan bedöma om innehållet i exempelvis en skyddstillsyn är adekvat samt tillräckligt ingripande och kännbart med hänsyn till brottets allvar. Utredningen vill i övrigt hänvisa till vad som anförts i denna fråga i avsnitt 5.8.1 angående påföljdsbestämningen vid grovt rattfylleri.

Som redogjorts för ovan använder Kriminalvården, sedan en tid tillbaka, mer strukturerade risk- och behovsanalyser (ASI och MAPS) i arbetet med verkställighetsplaner på anstalt samt till del även i arbetet med personutredningar. Enligt vad utredningen har förstått medför intervjuinstrumenten att kvaliteten i personutredningen förbättrats och att Kriminalvården och även domstolen får en mycket bra bild av den tilltalade och dennes behov. Domstolarna får möjlighet att utifrån mer enhetliga och strukturerade utredningar välja en påföljd som tillgodoser den dömdes behov av stöd och behandling. Metoden medför också att Kriminalvården får en annan ordning samt andra möjligheter att strukturera, planera och utvärdera sin verksamhet.

Kriminalvårdskommittén har i sitt betänkande Framtidens kriminalvård, SOU 2005:54, föreslagit att en verkställighetsplan skall fastställas för var och en som dömts till en kriminalvårdspåföljd. Av verkställighetsplanen skall framgå hur verkställigheten översiktligt är tänkt att gestalta sig från det att den inleds till dess att påföljden är till fullo verkställd. För det fall Kriminalvården föreslår skyddstillsyn som påföljd i ett yttrande till domstolen skall en preliminär verkställighetsplan utarbetas redan före huvudförhandlingen. Kan kontraktsvård komma ifråga måste verkställighetsplanen dessutom fastställas redan före huvudförhandlingen. Förslaget till verkställighetsplan skall bifogas yttrandet.

Utredningen instämmer i de uttalanden som har gjorts tidigare om att yttrande, som huvudregel, skall inhämtas i mål om grovt rattfylleri. Såvitt utredningen har kunnat konstatera inhämtas emellertid inte yttrande beträffande misstänkta grova rattfyllerister i den utsträckning som är förutsatt. För att säkerställa att så blir fallet föreslår utredningen att en uttrycklig regel härom införs som

ett nytt andra stycke i 1 § lagen (1991:2041) om särskild personutredning i brottmål, m.m. Självfallet behöver ett sådant yttrande dock inte inhämtas om domstolen ändå har tillgång till erforderlig personutredning. Det är väsentligt att yttrandet rätt speglar den tilltalades personliga förhållanden, eventuella behov av behandling samt vilja att i sådant fall underkasta sig behandling. Kriminalvårdens utvecklingsarbete med bl.a. nya instrument för att identifiera vårdbehov och adekvata påföljder är mycket viktigt. Med Kriminalvårdskommitténs förslag om verkställighetsplaner får man ett system som hänger väl ihop.





## 7 Drograttfylleri

### 7.1 Inledning

Genom en lagändring den 1 juli 1999 infördes en nollgräns för narkotika i trafiken. Straffansvaret för rattfylleri utvidgades till att avse också den som framför ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter färden finns något narkotiskt ämne kvar i förarens blod. Dock med det undantaget att regeln inte gäller om det narkotiska preparatet intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares rekommendation.

Sedan nollgränsen infördes har andelen anmälda rattfylleribrott som utgörs av drograttfylleri ökat markant. I utredningens direktiv anges att det nu finns anledning att göra en första utvärdering av denna lagstiftningsreform för att utröna vilka trafiksäkerhetsmässiga konsekvenser den medfört och överväga vilka ytterligare åtgärder som kan anses påkallade.

Vad gäller det undantag från nollgränsen som gäller för intag av narkotikaklassade medel som skett i enlighet med behörig receptutfärdares ordination uttalade regeringen då nollgränsen infördes att man avsåg att noggrant följa utvecklingen och, om det i framtiden visade sig möjligt, återkomma med ett förslag om en snävare avgränsning av undantaget. Utredningen skall därmed också analysera om det undantag som finns för receptutskrivna narkotikaklassade läkemedel är lämpligt avgränsat.

## 7.2 Bakgrund

### 7.2.1 Historik

I samband med att bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott år 1951 fördes över till trafikbrottslagen infördes för första gången ett förbud mot framförande av fordon under påverkan av något annat medel än alkohol. I den ursprungliga lydelsen av 4 § angavs i ett särskilt stycke att en förare skulle dömas för rattfylleri om han varit så påverkad av annat berusningsmedel än starka drycker att det kunde antas att han icke på ett betryggande sätt kunnat föra fordonet. Straffet var fängelse i högst ett år. Om omständigheterna varit mildrande skulle straffet bestämmas till dagsböter, dock lägst 25. Någon motsvarighet till det lindrigare brottet, rattnykterhet, fanns inte.

För att straff skulle kunna ådömas krävdes i praktiken en utredning om den tilltalades körsätt och beteende i övrigt, som kunde ge underlag för slutsatsen att den tilltalade inte kunde föra fordonet på ett betryggande sätt. Bevisning fick ske genom den tilltalades egna uppgifter, vittnesutsagor om körningen eller förarens beteende, klinisk läkarundersökning och analys av blod eller urin. Eftersom det oftast krävdes en läkares bedömning av graden av påverkan kom sådant rattfylleri att kallas för kliniskt rattfylleri.

I samband med ändringarna år 1990 i trafikbrottslagen (då rattfylleribrottet bl.a. delades in i två svårhetsgrader) ändrades begreppet "annat berusningsmedel" till "något annat medel". Syftet med ändringen var att klart markera att bestämmelsen omfattade påverkan av samtliga preparat som kan påverka trafiksäkerheten, t.ex. även sömnmedel samt lugnande och smärtstillande preparat.

Den författningstekniska utformningen av stadgandet ändrades på sätt att det nu i 4 § andra stycket trafikbrottslagen föreskrevs att gärningsmannen skulle kunna fällas till ansvar för rattfylleri om han varit så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kunde antas att han inte på ett betryggande sätt kunnat föra fordonet. Vid bedömande av om brottet var grovt skulle enligt 4 a § första stycket andra och tredje punkterna trafikbrottslagen särskilt beaktas om föraren varit avsevärt påverkad av något annat trafikfarligt medel än alkohol eller om framförandet av fordonet inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

## 7.2.2 Bakgrunden till 1999-års regler om nollgräns

### *Inledning*

Som angetts ovan förutsatte en tillämpning av bestämmelsen i 4 § trafikbrottslagen om det kliniska rattfylleriet ofta en omfattande utredning och det ställdes höga krav på åklagarens bevisning. I praktiken förekom straffansvar för drograttfylleri först då effekterna av en drog var så starka att påverkan var synlig i det enskilda fallet. Eftersom man saknade bra metoder för att kunna upptäcka sådan påverkan kunde vidare antas att polisen upptäckte endast ett fåtal av de drogpåverkade förarna.

I början av 1990-talet gjordes det från flera håll gällande att antalet förare som var påverkade av andra medel än alkohol ökade och att det ur trafiksäkerhetssynpunkt var angeläget att införa en reglering som tydligare markerade att droger och trafik inte hörde ihop. Ett flertal motioner med krav på sådan lagändring väcktes också i riksdagen.

Justitieutskottet angav i sitt betänkande (1994/95:JuU24) att det fanns starka skäl att se över rattfyllerilagstiftningen när det gällde narkotika och liknande preparat. Enligt utskottet kunde en möjlig åtgärd vara att införa en reglering som angav tillåtna gränsvärden på samma sätt som för alkohol, men också lämpligheten av en nollgräns borde undersökas.

I departementspromemorian Ds 1995:65, Drograttfylleri – gällande rätt och behovet av en reform, redogjordes för de närmare förutsättningarna för straffansvar och analyserades behovet av en reform. I promemorian konstaterades att det förelåg ett klart reformbehov eftersom den nuvarande regleringen visat sig medföra påtagliga bevissvårigheter. I promemorian pekade man också på olika alternativ för att ändra förutsättningarna för straffansvar. Med beaktande av de ställningstaganden av bl.a. medicinsk natur som måste göras för att åstadkomma en önskvärd effektivisering av lagen ansåg man dock att det fortsatta reformarbetet borde ske inom ramen för en utredning.

I november 1995 förordnande regeringen en särskild utredare med uppgift att se över bestämmelserna om sådant rattfylleri och grovt rattfylleri i trafikbrottslagen som avsåg påverkan av något annat medel än alkohol, s.k. drograttfylleri. Drograttfylleriutredningen lade i september 1996 fram betänkandet Droger i trafiken (SOU 1996:125).

*Drograttfylleriutredningens förslag*

Utredningen avvisade möjligheten att införa en ordning med gränsvärden för andra trafikfarliga medel än alkohol samt även möjligheten att införa en nollgräns antingen för samtliga sådana medel eller endast för vissa av dem.

Det saknades enligt utredningen tillräckligt vetenskapligt underlag för att koppla en viss koncentration av en drog i blodet till en viss grad av trafikfarlig påverkan. En ordning med gränsvärden skulle innebära att varje medel, i den mån det alls var möjligt, skulle behöva åsättas en särskild gräns.

När det gällde införandet av en absolut nollgräns, antingen beträffande samtliga eller endast en del av de trafikfarliga medlen, anförde utredningen bl.a. att det måste finnas ett klart belägg för att en sådan gräns skulle ha effekt på trafiksäkerheten, eftersom det fanns förare som på grund av sjukdom var beroende av läkemedel som omfattades av lagstiftningen. I avsaknad av ett sådant underlag avvisade utredningen tanken på en absolut nollgräns.

Utredningen föreslog i stället ett nytt andra stycke i 4 § trafikbrottslagen enligt vilket det för straffansvar skulle krävas att föraren intagit annat medel än alkohol och att medlet under eller efter färden förekom i hans blod i sådan mängd att han typiskt sett kunde antas vara påverkad därav. Utlåtandet om påverkansgraden skulle enligt utredningens förslag lämnas av Rättsmedicinalverket. Verkets analys skulle grundas på förekomsten och koncentrationen av det trafikfarliga medlet i förarens blod.

Utredningen föreslog också en skärpning av det kliniska rattfylleriet för såväl de som var påverkade av alkohol som droger. För straffansvar skulle krävas endast att den tilltalade vid körningen varit påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel eller av flera medel i förening. Begreppet ”kan antas att han inte på ett betryggande sätt kan föra fordonet” skulle utgå och för straffbarhet skulle det alltså räcka med att föraren varit ”påverkad”. Graden av påverkan behövde alltså inte vara sådan att det kunde antas att den tilltalade inte på ett betryggande sätt kunnat föra fordonet. Påverkan måste dock ha varit iakttagbar och märkts på gärningsmannens sätt att framföra fordonet.

Utredningen föreslog också en ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov, så att polisman skulle ges rätt att rutinmässigt genomföra s.k. ögonundersökning på förare av motordrivna fordon i syfte att fastställa drogpåverkan.

*Regeringens ställningstaganden och förslag*

Regeringen (prop. 1998/99:43) ansåg inte att utredningens förslag till skärpning av det kliniska rattfylleriet var möjliga att genomföra.

Av Rättsmedicinalverkets remissyttrande över betänkandet framgick att det förelåg svårigheter med att definiera begreppet "typiskt sett" påverkad på ett vetenskapligt invändningsfritt sätt. Verket ansåg att förslaget i praktiken medförde behov av fastställda gränsvärden, vilka det för tillfället inte fanns möjlighet att bestämma för annat än ett mycket begränsat antal droger. Regeringen delade Rättsmedicinalverkets uppfattning om att förslaget i praktiken krävde någon form av gränsvärden och gjorde bedömningen att utredningens förslag i den delen inte borde genomföras.

Regeringen ansåg inte heller att utredningens förslag om att den som på grund av alkoholintag eller bruk av andra trafikfarliga medel var "påverkad" då han eller hon framförde sitt fordon skulle dömas för rattfylleri kunde genomföras. Enligt regeringen kunde ordet påverkad komma att ges en alltför vid betydelse. Det kunde antas att det både för enskilda och för rättsväsendet kunde bli svårt att tolka och närmare definiera begreppet. Vidare anfördes följande.

Varje påverkan behöver inte heller innebära att föraren är olämplig. Den föreslagna regleringen kan också i praktiken sägas innebära en nollgräns för såväl alkohol som för andra trafikfarliga medel. Som framgår i det följande anser regeringen att det i dag saknas tillräckligt vetenskapligt stöd för att det från trafiksäkerhetssynpunkt skall vara motiverat att införa en nollgräns för samtliga trafikfarliga medel. Med hänsyn härtill bör förslaget i denna del inte genomföras.

Liksom utredningen ansåg inte heller regeringen att det var möjligt att införa en reglering med gränsvärden för andra trafikfarliga medel än alkohol. Det allt överskuggande problemet med en sådan reglering var, skrev regeringen, svårigheterna att genom vetenskapliga studier eller på annat sätt fastställa sambandet mellan en viss påvisad koncentration av en drog i blodet och en trafikfarlig påverkan. Regeringen fortsatte:

Sådana gränsvärden existerar för ett fåtal droger och skulle eventuellt kunna utökas till att omfatta fler. Detta skulle dock kräva omfattande undersökningar som skulle ta lång tid i anspråk. För en del droger föreligger dessutom alldeles speciella problem. Vissa droger, till exempel LSD, kan endast påvisas i urinen. Vidare kan det vid intag av heroin vara svårt, med hänsyn till drogens snabba omvandling i

kroppen, att i praktiken fastställa ett samband mellan koncentration och grad av påverkan. Dessa svårigheter föreligger också beträffande cannabis. När det gäller illegal narkotika torde situationen inte heller komma att förändras, eftersom det av etiska skäl är tveksamt om det bör genomföras försök på människor med sådana droger.

Att begreppet "annat medel" inte heller kan ges en enkel och klar definition medför, tillsammans med den omständigheten att det rör sig om ett otal substanser och preparat, att det föreligger stora svårigheter med att rent lagtekniskt införa ett system med gränsvärden. Varje drog skulle bli åsatt, i den mån det är möjligt, ett specifikt gränsvärde och således bli föremål för en särskild reglering. Detta förhållande i sig talar för att tillämpningsproblem skulle uppkomma.

Sammanfattningsvis anser regeringen att det för närvarande inte föreligger någon möjlighet att införa gränsvärden för andra medel i trafiklagstiftningen än de som redan finns för alkohol.

Då det inte var möjligt att införa en reglering med gränsvärden för andra trafikfarliga medel än alkohol ansåg regeringen att det fanns anledning att i stället överväga någon form av nollgräns för droger i trafiken. Regeringen ansåg det dock inte möjligt att införa en nollgräns som omfattade samtliga trafikfarliga medel. Dock torde det, anfördes det vidare, finnas goda möjligheter att utforma en lagstiftning som på ett enkelt sätt skulle kunna tillgodose de kriminalpolitiska starka motiven för en reform på området och som samtidigt rättspolitiskt var fullt godtagbar.

Regeringen föreslog att straffansvaret för rattfylleri skulle utvidgas till att avse också den som framfört ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att han intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter färden fanns något narkotiskt ämne kvar i förarens blod.

Definitionen av narkotika i narkotikastrafflagen (1968:64) utgjorde enligt regeringens bedömning en lämplig utgångspunkt vid överväganden av en nollgräns för droger i trafiken. De medel som omfattades av narkotikastrafflagen (1968:64) var redan föremål för en särreglering, bl.a. genom att olovligt bruk av narkotika redan var kriminaliserat. Regeringen anförde (prop. 1998/99:43 s. 25):

Begränsningen till narkotika innebär givetvis att en mängd medel, som kanske i samma utsträckning som narkotika ger upphov till trafikfarlig påverkan, kommer att falla utanför. Dessa medel utgör emellertid inte en lika homogen grupp som narkotika i fråga om verkningar och trafikfarliga effekter. Det är därför förenat med betydande svårigheter att bland dem försöka utskilja och definiera trafikfarliga medel som skulle kunna bli föremål för en nollgräns. Såsom anförts inledningsvis

skulle en nollgräns avseende samtliga trafikfarliga medel också i relativt stor utsträckning komma att omfatta beteenden som inte är klandervärda från trafiksäkerhetssynpunkt. Regeringen anser därför att det inte föreligger förutsättningar för att låta en nollgräns omfatta samtliga de substanser som omfattas av begreppet annat medel.

Det kan naturligtvis hävdas att det inte finns vetenskapligt underlag för att påstå att varje minsta koncentration av narkotika i blodet kan antas ge upphov till en påverkan som är trafikfarlig. Rent allmänt, vilket också framförts av utredningen, har emellertid narkotiska ämnen normalt sett sådana verkningar att de inte är förenliga med framförande av fordon på ett trafiksäkert sätt. Detta gäller i synnerhet om de intas i missbrukssyfte.

De centralstimulerande medlen, vilka bl.a. inkluderar amfetamin och kokain, kan framkalla påtagligt höjt självförtroende i förening med hyperaktivitet. Andra effekter är oförmåga att uppskatta tid och rum samt förvirringstillstånd. Den som är påverkad av dessa medel förlorar ofta förmågan att koncentrera sig och tänka klart. Ett annat narkotiskt medel, cannabis, påverkar förmågan och viljan att ägna sin uppmärksamhet åt flera saker samtidigt. För en bilförare kan detta innebära svårigheter med att koncentrera sig på t.ex. trafiksignaler, eftersom föraren ägnar hela sin uppmärksamhet åt att styra bilen. Opiater, som inkluderar bl.a. opium och morfin, ger generellt långsamma effekter, dålig motorik samt tröga och långsamma rörelser. Heroin, som är en halv syntetisk opiat, ger samma effekter. För den allt övervägande delen av de narkotikaklassade läkemedlen uppstår också direkta effekter eller biverkningar som till sin natur innebär fara för trafiksäkerheten. De vanligaste biverkningarna är dåsighet eller omtöckningstillstånd, vilka innebär en sådan påverkan av reaktionsförmågan att bilkörning normalt sett bör underlåtas. Samtliga förpackningar av narkotikaklassade läkemedel är också märkta med en röd varningstriangel, vilken signalerar att medlet har en negativ inverkan på bl.a. körförmågan.

Som ovan nämnts är många av de narkotiska medlen typiskt sett ägnade att missbrukas. Detta gäller såväl den illegala narkotikan som ett flertal av de narkotikaklassade läkemedlen. De senare är också föremål för en omfattande illegal försäljning och förekommer ofta vid blandmissbruk av olika slag. Missbruket av dessa medel kan också sägas ske i syfte att uppnå en viss påverkan som kan vara trafikfarlig.

Mot bakgrund av vad som nu anförts anser regeringen att det från trafiksäkerhetssynpunkt får anses motiverat att föreslå en nollgräns för narkotika i trafiken.

En absolut nollgräns för narkotiska preparat skulle också komma att omfatta förare som på grund av sjukdom eller annat tillstånd var i behov av narkotikaklassade läkemedel men som efter sådant intag inte uppvisade någon trafikfarlig påverkan. Från totalförbudet borde det därför införas ett undantag så att narkotikaklassade

läkemedel som intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination kunde undantas från nollgränsen.

För de förare som intagit narkotikaklassade läkemedel enligt läkares ordination skulle i stället ansvar för s.k. kliniskt rattfylleri kunna komma ifråga.

Regeringen föreslog också att en ny lag om rätt för polisman att företa en ögonundersökning på förare av bl.a. motordrivet fordon om det kan misstänkas att denne, i samband med förandet av fordonet, gjort sig skyldig till brott på vilket fängelse kan följa.

## 7.3 Gällande rätt

### 7.3.1 Trafikbrottslagen

#### *Andra stycket trafikbrottslagen*

Den nya bestämmelsen om drograttfylleri i trafikbrottslagen trädde i kraft den 1 juli 1999. Bestämmelsen, som utgör ett andra stycke i 4 § trafikbrottslagen, fick följande lydelse.

För rattfylleri enligt första stycket döms också den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter färden finns något narkotiskt ämne kvar i blodet. Detta gäller dock inte om narkotikan intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination.

Enligt *första meningen* gäller en nollgräns för alla typer av narkotikaklassade substanser i blodet, dvs. även för narkotikaklassade läkemedel. Utgångspunkten är definitionen av narkotika i narkotikastrafflagen (1968:64).

Definitionen av narkotika ges i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64). Narkotika är enligt bestämmelsen läkemedel eller hälsofarliga varor med beroendeframkallande egenskaper eller euforiserande effekter eller varor som med lätthet kan omvandlas till varor med sådana egenskaper eller effekter och som

1. på sådan grund är föremål för kontroll enligt en internationell överenskommelse som Sverige har biträtt, eller
2. av regeringen har förklarats vara att anse som narkotika enligt lagen.



Vilka ämnen som utgör narkotika enligt lagen framgår av förordning (1992:1554) om kontroll av narkotika och av Läkemedelsverkets föreskrifter (LVFS 2000:7, ändrad 2001:4, 2002:4, 2004:2 och 2004:3) om förteckningar över narkotika, Läkemedelsverkets föreskrifter (LVFS 2001:3) om kontroll av narkotika samt Läkemedelsverkets föreskrifter och allmänna råd (LVFS 1996:6, ändrad 2004:5) om kontroll av vissa kemiska ämnen som kan användas vid olaglig tillverkning av narkotika.

Av de narkotiska medlen har vissa inget legalt användningsområde och kallas därför ofta illegal narkotika. Ämnen som utgör eller ingår i sådana medel finns upptagna i förteckning I till Läkemedelsverkets föreskrifter. Som exempel på substanser som upptagits i förteckning I kan nämnas cannabis och heroin. I dagligt språkbruk kallas ofta även de i förteckning II upptagna substanserna amfetamin och kokain för illegal narkotika, eftersom de huvudsakligen används vid missbruk. Narkotiska substanser som har ett legalt användningsområde, läkemedel, finns upptagna i förteckningarna II–V.

Begränsningen till narkotika innebär att en del medel, som kanske i samma utsträckning som narkotika ger upphov till trafikfarlig påverkan, faller utanför bestämmelsens tillämpningsområde. Dessa medel utgör inte någon lika homogen grupp som narkotika i fråga om verkningar och trafikfarliga effekter. De har därför inte ansetts kunna omfattas av en nollgräns.

I *andra meningen* görs ett undantag för sådant intag av narkotikaklassade läkemedel som skett i enlighet med läkare eller annan behörig receptutfärdares ordination. Undantaget omfattar alltså inte dem som åtkommit läkemedlet illegalt och inte heller dem som överdoserar. Av prop. 1998/99:43 s. 30 framgår att Rättsmedicinalverket i sitt remissyttrande till Drograttfylleritredningens betänkande angett att det normalt sett inte föreligger några svårigheter för den Rättskemiska avdelningen vid Rättsmedicinalverket att haltbestämma narkotikaklassade läkemedel i blodet och ange om den undersökte legat över, inom eller under vedertagen terapeutisk nivå.

Med begreppet ordination avses en sakkunnig instruktion om viss behandling, i detta fall medicinering, med narkotikaklassat läkemedel av viss angiven dos. Det förhållandet att någon ordinerats ett narkotikaklassat läkemedel, eller ett annat läkemedel som kan ge trafikfarlig effekt, innebär inte att bilkörning kan ske utan vidare. Kan det antas att denne inte kunnat framföra fordonet

på ett betryggande sätt kan denne dömas enligt reglerna om kliniskt rattfylleri som återfinns i tredje stycket, se nedan.

### *Tredje stycket trafikbrottslagen*

Det tidigare andra stycket (kliniskt rattfylleri) är sedan den 1 juli 1999 tredje stycket i 4 § trafikbrottslagen och har följande lydelse.

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 eller hon inte kan framföra fordonet på ett betryggande sätt. Detsamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel.

Förare som är påverkade av ett annat medel än alkohol kan på samma sätt som tidigare dömas för rattfylleri om denne varit så påverkad att det kan antas att han eller hon inte kunnat framföra fordonet på ett betryggande sätt. Uttrycket ”annat medel” omfattar samtliga medel som kan ge en trafikfarlig påverkan. Hit hör utöver narkotiska preparat exempelvis olika bedövningsmedel, smärtstillande medel, medel mot epilepsi, olika psykofarmaka, medel mot allergier och andningssvårigheter samt vissa hostmediciner. Dessutom inbegrips vissa lösningsmedel.

Även den som intagit ett preparat i enlighet med läkares ordination kan dömas enligt detta stadgande om det kan visas att han eller hon inte kunnat framföra fordonet på ett betryggande sätt.

Bestämmelsen blir också tillämplig beträffande de narkotikaklassade preparat som inte kan upptäckas med hjälp av blodprov. Det gäller t.ex. LSD, som endast kan påvisas i urinen. Straffansvar enligt andra stycket är då uteslutet och ansvar för kliniskt rattfylleri kan komma ifråga i stället.

### **7.3.2 Märkning av trafikfarliga läkemedel**

Före den 1 juli 2005 var många, men inte alla, trafikfarliga läkemedel försedda med en röd varningstriangel. Märkningen med varningstrianglar ansågs dock vara inkonsekvent och togs därför bort den 1 juli 2005. Att varningstriangeln togs bort berodde främst på att personer som använde ett visst läkemedel kunde få intrycket att ett läkemedel inte var trafikfarligt om varningstriangeln saknades. Varningstriangeln har ersatts med en text på

läkemedlets bipacksedel som anger eventuell risk för påverkan på körförmågan samt att det vid bilkörning alltid är viktigt att själv bedöma sin körförmåga, oavsett vilket läkemedel man använder.

Ansvaret för att bedöma om läkemedlet påverkar körförmågan vilar ytterst på den som använder läkemedlet. Det är dock viktigt att den som ordinerar behandling med narkotikaklassade och andra trafikfarliga läkemedel ges klar och tydlig information om att läkemedlet kan påverka reaktionsförmågan eller ge andra effekter som kan ha betydelse för körförmågan. Bedömningen måste göras utifrån en rad kringfaktorer såsom patientens grundsjukdom, ålder, alkoholkonsumtion, syn, motorik m.m. Receptutfärdaren har en informationsplikt enligt 22 § läkemedelslagen (1992:859) gentemot patienten när läkemedel skrivs ut. Beträffande trafikfarliga läkemedel föreskrivs särskilt i Läkemedelsverkets författningssamling (40 § LVFS 1997:10) att receptutfärdaren noga skall upplysa patienten om hur sådana läkemedel kan påverka reaktionsförmågan och förmågan att uppträda som trafikant. Vidare är apotekspersonalen skyldig att lämna viss information till patienten i samband med att ett läkemedel utlämnas (22 § läkemedelslagen och 45 § LVFS 1997:10).

### 7.3.3 Ögonundersökning

Samtidigt som nollgränsen för narkotika i trafiken trädde i kraft trädde också lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken i kraft. Lagen ger en polisman rätt att undersöka förare av ett motordrivet fordon samt förare av ett maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg om det kan misstänkas att föraren gjort sig skyldig till brott som har begåtts i samband med framförandet av fordonet och på vilket fängelse kan följa. Ögonundersökningen får endast omfatta yttre iakttagelser av ögonens utseende och funktion och används enbart för att fastställa om skäligen misstanke om drogpåverkan föreligger. Som hjälpmedel får en pupillometer, penna eller annat liknande föremål samt mindre ljuskälla användas.

Undersökningen får genomföras då det kan misstänkas att föraren har gjort sig skyldig till brott. Sådan misstanke kan baseras t.ex. på förarens sätt att framföra sitt fordon, hans uppträdande eller på att det annars föreligger omständigheter som tyder på missbruk. Undersökningen skall göras på ett sådant sätt att den

undersökte inte blir föremål för allmän uppmärksamhet. Den skall som regel utföras avskilt exempelvis i ett täckt fordon.

Polisen undersöker personens ögon och ögonrörelser i syfte att ta reda på om personen är påverkad av något annat medel än alkohol. En person som är påverkad av centraldepressiva medel (t.ex. bensodiazepiner) har bl.a. svårt att korsa ögonen, vilket också gäller för någon som är påverkad av inhaleda medel, PCP eller cannabis. De som är påverkade av centralstimulantia (t.ex. amfetamin och kokain) och hallucinogener (t.ex. LSD och ecstasy) har dessutom det gemensamt att de har förstörd pupillstorlek. Någon som är påverkad av naturliga eller syntetiska opiater (t.ex. opium, morfin, heroin och metadon) uppvisar ofta små pupiller och liten eller ingen reaktion på ljus. Efter intag av centraldepressiva medel, inhaleda medel eller centralstimulantia reagerar pupillen också mycket långsamt på ljus.

Om polismannens undersökning visar tecken på sådan påverkan att skäligen misstanke om rattfylleri föreligger får, enligt reglerna i 28 kap. 12 § rättegångsbalken, kroppsbesiktning äga rum och blodprov tas. Skäligen misstanke kan föreligga även om ingen ögonundersökning görs eller om en företagen undersökning inte ger någon klar och entydig indikation. Föraren kan t.ex. uppträda på ett sådant sätt att polismannen får grund för sin indikation. Vid en rättegång är det resultatet av den företagna blodundersökningen som i första hand är relevant som bevis.

Vägrar den som skall genomgå en ögonundersökning att medverka till detta får blodprov också tas enligt 28 kap. 12 § rättegångsbalken.

Regeringen har i förordningen (1999:221) om föreskrifter rörande ögonundersökning bemyndigat Rikspolisstyrelsen att meddela föreskrifter för verkställighet av lagen om ögonundersökning. Rikspolisstyrelsen har i RPSFS 1999:4 meddelat föreskrifter och allmänna råd om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken.

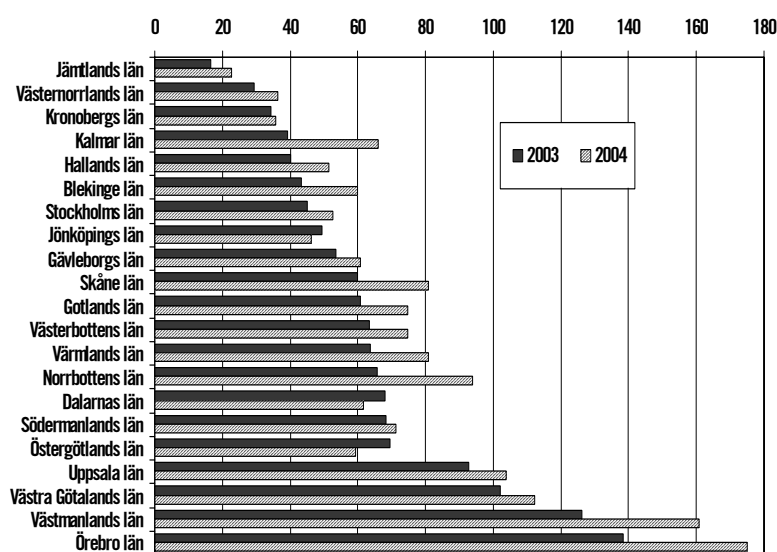
Av Rikspolisstyrelsens föreskrifter framgår bl.a. att endast en polis som med godkänt resultat har genomgått särskild utbildning, drogtecken och symptom, får besluta om att genomföra ögonundersökning. Utbildningens innehåll framgår av Rikspolisstyrelsens rapport "Drogtecken och symptom – RPS-rapport 1995:7". I rapporten finns bl.a. fakta om de olika drogkategorierna, hur de påverkar kroppen och hur man ser på en person att han/hon är påverkad av en viss drog. (RPS arbetar just nu med en ny

reviderad upplaga av Drogtecken och Symptom.) Av föreskrifterna framgår vidare att varje polismyndighet skall bedriva utbildning för poliser i drogtecken och symptom.

Enligt uppgifter från Rikspolisstyrelsen har många men inte alla poliser i yttre tjänst genomgått utbildningen. Utbildningen sker länsvis och det är upp till varje polismyndighet att utbilda sin personal. Utbildningen ingår inte som en obligatorisk del av grundutbildningen inom polishögskolan, dock att de som studerar i Umeå får sådan utbildning.

Av tabellen nedan framgår att polismyndigheterna arbetar olika aktivt/effektivt med att beivra drograttfylleri. Tabellen visar antalet inkomna drograttfylleriärenden till Rättsmedicinalverket per 100 000 invånare.

**Tabell 7.1 Antal inkomna drograttfylleriärenden per län och 100 000 invånare 2003–2004**



Källa: Rättskemiska avdelningen, Rättsmedicinalverket.

## 7.4 Statistik

Nedan redovisas tabeller över anmälda, uppklarade och lagförda brott samt även över påföljdsutvecklingen. Vidare redovisas vissa fakta om missbruksutvecklingen och om olyckor med drog-påverkade förare.

### 7.4.1 Anmälda brott

Tabell 7.2 Antal anmälda brott 1996–2003

År	Totalt	Rattfylleri och grovt rattfylleri	Drograttfylleri
1996	15 023	15 023	797
1997	13 551	13 551	807
1998	12 127	11 409	718
1999	13 941	12 224	1 717
2000	17 403	13 595	3 808
2001	18 030	14 254	3 776
2002	19 583	14 924	4 659
2003	20 836	15 351	5 485
2004	22 185	15 588	6 597

Källa: Brå.

Rubriken drograttfylleri avser endast drograttfylleri enligt 4 § trafikbrottslagen. Grovt rattfylleri under påverkan av narkotika ryms under rubriken rattfylleri och grovt rattfylleri.

### 7.4.2 Lagförda

Tabell 7.3 Antal lagförda drograttfylleribrott 2001–2004

År	Totalt	Strafföreläggande	Åtalsunderlåtelse LUL	Åtalsunderlåtelse övrigt	Åtal
2001	2 183	127	1	163	1 892
2002	3 149	167	-	304	2 678
2003	3 843	223	1	318	3 301
2004	4 656	274	1	469	3 912

Källa: Åklagarmyndigheten.

I ovanstående tabell anges antalet lagföringsärenden som gällt rattfylleri under påverkan av narkotika under åren 2001–2004 hos Åklagarmyndigheten.

**Tabell 7.4** Antal personer lagförda för drograttfylleri som huvud- och/eller bibrott år 2003

Lagföringstyp	Antal lagförda personer	
	<i>Totalt</i>	<i>därav huvudbrott</i>
Dom	2 091	160
Åtalsunderlåtelse	288	40
Strafföreläggande	216	103
<b>Totalt</b>	<b>2 595</b>	<b>303</b>

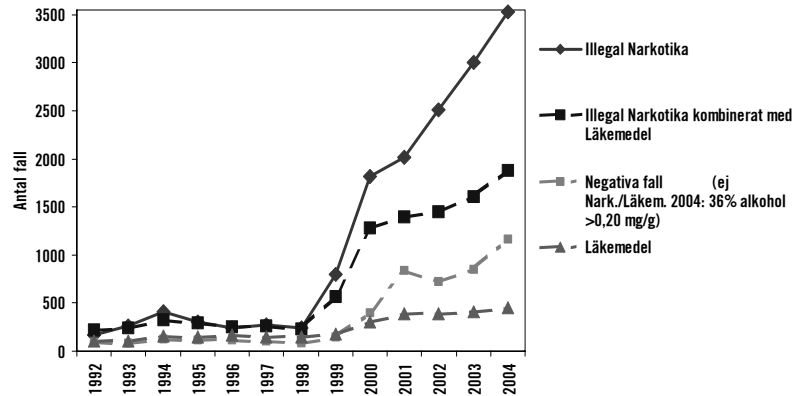
*Källa:* Brå.

### 7.4.3 Påföljdsstruktur

För personer som döms enbart för drograttfylleri är normalpåföljden böter. Endast några enstaka personer döms till fängelse för enbart drograttfylleri av normalgraden varje år. För grovt brott döms på samma sätt som för grovt rattfylleri till fängelse.

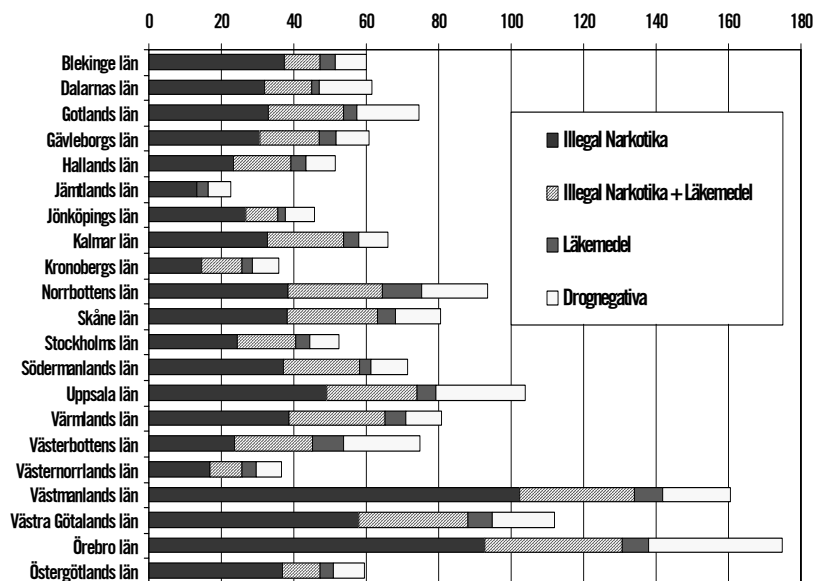
### 7.4.4 Typ av droger

Tabell 7.5 Diagrammet visar typ av drog vid misstänkt drograttfylleri under åren 1992–2004



Källa: Rättskemiska avdelningen, Rättsmedicinalverket.

Tabell 7.6 Diagrammet visar antalet inkomna drograttfyllerioprover från polisen till Rättsmedicinalverket per län och 100 000 invånare under 2004 samt resultatet av provet



Källa: Rättskemiska avdelningen, Rättsmedicinalverket.



### 7.4.5 Missbruksutveckling

CAN (Centralförbundet för alkohol- och narkotikaupplysning) ger varje år ut en rapport angående drogutvecklingen i Sverige. Man bedömer bl.a. tillgängligheten på droger och narkotikaerfarenheter bland olika grupper i befolkningen samt om missbruket ökat eller minskat. I den senaste rapporten, Drogutvecklingen i Sverige – Rapport 2005, skriver CAN bl.a. följande beträffande narkotika-utvecklingen:

Tillgängligheten på cannabis, amfetamin, heroin och kokain har ökat kraftigt sedan slutet av 1980-talet. Det illustreras av att beslagen av dessa droger fördubblats under perioden, såväl sett till antal som mängder. Samtidigt som detta skett har priserna på nämnda narkotikasorter halverats, räknat i reala priser. Bilden av en ökad tillgänglighet under 1990-talet bekräftas också av ungdomar i olika enkätundersökningar. ---

Sedan 1971 finns nationella data från skol- och mönstringsundersökningarna. Andelen skolelever i årskurs 9 som provat narkotika var högst i början av 1970-talet, för att sedan minska och under andra hälften av 1980-talet nå en lägsta nivå om 3–4 %. Under 1990-talet mer än fördubblades siffrorna och låg närmare 10 % år 2001. Därefter har andelen som provat narkotika sjunkit något och ligger sedan 2003 på 7 %. ---

Enligt den mest aktuella undersökningen bland vuxna – en postenkät från 2004 riktad till 18–84-åringar – har 12 % någon gång provat cannabis, vilket motsvarar ca 825 000 personer i åldersintervallet. Bland 18–29-åringarna var det en fjärdedel av männen och en femtedel av kvinnorna som hade gjort detta. Nio respektive 5 % i denna åldersgrupp hade använt cannabis under de senaste 12 månaderna, jämfört med 3 respektive 2 % bland samtliga tillfrågade.---

I så gott som alla undersökningar framkommer tydliga regionala skillnader. Narkotikaerfarenheter är betydligt vanligare i storstadsområden och minst vanlig på mindre orter och i glesbygdsregioner. Detta gäller inte minst regelbunden användning.---

Under senare hälften av 1960-talet ökade allvarigare former av narkotikamissbruk påtagligt. Perioden kan ses som det moderna narkotikamissbrukets etableringsfas. Tillgängliga data tyder på en viss stabilisering under de första åren på 1970-talet. Andra halvan av decenniet uppvisade dock narkotikabrotten och narkotikabeslagen en uppåtgående trend, liksom den injektionsrelaterade hepatitmittan och de narkotikarelaterade dödsfallen. Det var under denna period som heroinet introducerades på allvar i Sverige. Med utgångspunkt från en stockholmsundersökning från 1967 har antalet personer med tungt missbruk i Sverige estimerats till 6 000 detta år. Senare och mera noggranna kartläggningar har visat att det tunga missbruket ökat sedan

dess. År 1979 bedömdes antalet personer med ett tungt missbruk uppgå till 15 000, år 1992 till 19 000 och 1998 estimerades antalet till 26 000. Med tungt missbruk avses i dessa kartläggningar att ha injicerat narkotika under de senaste 12 månaderna (oavsett frekvens) eller använt narkotika dagligen/så gott som dagligen de senaste fyra veckorna.---

Ett tydligt mönster i kartläggningarna, men även enligt olika narkotikarelaterade indikatorer, är framförallt det tyngre narkotikamissbrukets koncentration till storstadsregionerna. En tendens i senaste kartläggningen från 1998 var en påtaglig uppgång i Stockholms län om man exkluderade Stockholms stad. Fortfarande var missbruket mer utbrett i staden satt i relation till befolkningen men uppgången var mer dramatisk i stadens ytterområden. Utvecklingen i Malmö tyder också på en uppgång under 1990-talet och det är även i den regionen missbruket varit vanligast sedan 1970-talet. Göteborg kännetecknas av att heroin blivit vanligare och att missbruksmönstret nu i högre grad liknar mönstret i de båda andra storstadsområdena, även om ökningstakten verkar ha varit lägre.

Om man jämför de tillgängliga indikatorerna – d v s främst beslagsuppgifter, kriminalstatistik samt vård- respektive dödsorsaksstatistik – med de genomförda kartläggningarna så ger de en någorlunda likartad bild av utvecklingen av det tunga narkotikamissbruket, med ökande nivåer särskilt under 1990-talet. Indikatorerna pekar på att ökningarna fortsatt även efter 1998.

För de allra senaste åren finns dock några källor som påvisar att stabiliseringar eller rent av minskningar inträffat. Slutenvårdssiffrorna viker nedåt sedan ett par år, vilket förvisso kan vara ett resultat av övergången till öppenvård. Narkotikadödsfallen har slutat öka och ligger stabilt högt runt fyrahundra dödsfall per år under perioden 2000–2002. Även narkotikapriserna har varit oförändrade under 2000-talet, och trots att beslagsstatistiken inte längre är fullt jämförbar tycks i varje fall ingen större uppgång skett av antalet beslag 2004. Samtidigt syns ingen nedgång i de kriminalstatistiskt relaterade uppgifterna, varför bilden av ett trendbrott inte är samstämmig eller självklar.

#### 7.4.6 Olyckor med drogpåverkade

Tillgången på uppgifter om förekomst av drogpåverkade förare i trafiken är liten. På samma sätt som för uppgifter om alkoholpåverkade i trafikolyckor är det dessutom svårt att ta fram tillförlitliga siffror beträffande drogpåverkade förare som förekommit i trafikolyckor.

I en rapport från Brå, Brå-PM 1998:3; Drograttfylleri – Omfattning, olycksrisker och bevisproblem, redovisas i avsnitt 3

förekomst av alkohol och andra trafikfarliga medel hos förare som skadats eller omkommit i trafikolyckor. För att kunna belysa frågan om samband mellan drograttfylleri och trafikolyckor studerades förekomsten av trafikfarliga medel hos skadade förare på två orter i landet (Göteborg och Umeå) under perioden från maj 1991 till december 1993. Undersökningen omfattade dels motorfordonsförare som skadats i trafikolyckor och lagts in på sjukhus, dels motorfordonsförare som omkommit i trafikolyckor och obducerats på de rättsmedicinska institutionerna i Umeå och Göteborg. Drygt sju procent av de i Umeå omkomna förarna och cirka sex procent av de i Göteborg omkomna förarna hade intagit andra trafikfarliga medel än alkohol.

Ett pågående nordiskt samarbetsprojekt kring förekomsten av alkohol och andra medel hos trafikdödade motorfordonsförare under åren 2001–2002 har i september 2005 lämnat en preliminär rapport till Nordiska Ministerrådet. Av rapporten framgår bl.a. att cirka 18 procent av de förolyckade motorfordonsförarna i Sverige varit påverkade av annat medel än alkohol. Med annat medel än alkohol avses både narkotiska preparat och läkemedel varvid läkemedel synes utgöra en lika stor grupp som de narkotiska preparaten. Cirka 17 procent har varit påverkade av alkohol och cirka 7 procent av såväl alkohol som andra medel.

Av en nyligen publicerad studie framgår vidare att mellan fem och åtta procent av de förare som skadats allvarligt i trafiken under åren 2000–2002 har varit påverkade av narkotiska preparat.<sup>1</sup>

## 7.5 Överväganden

**Utredningens bedömning och förslag:** Den nollgräns för narkotika i trafiken som infördes den 1 juli 1999 synes ha fått avsedd verkan.

Det undantag från nollgränsen som gäller för intag av narkotikaklassade medel som skett i enlighet med behörig receptutfärdares ordination är lämpligt utformat och bör behållas. Inte heller andra trafikfarliga preparat bör omfattas av ett generellt förbud att framföra motorfordon.

<sup>1</sup> Forensic Science International 151 (2005) 11–17, Alcohol and drugs in drivers fatally injured in traffic accidents in Sweden during the years 2000–2002, Per Holmgren, Anita Holmgren och Johan Ahlner.

Polisen kan bli mer effektiv och beivra fler drograttfylleribrott om alla poliser i yttre tjänst erhåller utbildning för att genomföra ögonundersökning och tolka andra tecken på drogpåverkan. Denna utbildning bör fortsättningsvis ges inom ramen för den polisiära grundutbildningen samt även återkommande till de poliser som arbetar med frågorna av respektive polismyndighet.

Polisen bör ges i uppdrag att hitta bättre metoder för att säkra sådan stödbevisning som behövs för att kunna döma för grovt brott. Vidare bör Rättsmedicinalverket ges i uppdrag att överväga om det beträffande i vart fall vissa vanligt förekommande droger, t.ex. amfetamin, finns möjlighet att ange något särskilt gränsvärde för grovt brott.

#### *Effekter på trafiksäkerhetsområdet*

Sedan ändringarna i trafikbrottslagen trädde i kraft den 1 juli 1999 har antalet anmälda drograttfylleribrott ökat väsentligt. Antalet anmälda brott under åren 1998 till 2004 har ökat från 718 till 6 597.

Av antalet anmälda brott var det under år 2003 85 procent som klarades upp. Av de uppklarade brotten ledde 83 procent till lagföring (åtal, strafföreläggande eller åtalsunderlåtelse). Bland de 17 procent som klarades upp men inte ledde till lagföring finns bl.a. fall där brott inte kunnat styrkas och fall där åklagaren valt att inte väcka åtal av processekonomiska skäl (t.ex. för att den övriga brottsligheten varit av så allvarlig art att drograttfylleribrottet inte skulle komma att påverka påföljden).

De allra flesta som döms för drograttfylleri döms också för annan brottslighet med högre straffvärde.

Att såväl andelen anmälda brott som andelen lagförda brott ökar för varje år har troligen flera förklaringar. Regleringen var ny 1999 och det tar viss tid innan nya lagregler slår igenom. Polisens arbete med att komma åt dem som är drogpåverkade i trafiken har utvecklats och blivit bättre för varje år. Exempelvis har de flesta poliser i yttre tjänst i dag möjlighet att utföra ögonundersökningar. Ökningen kan kanske också förklaras med att antalet drogpåverkade förare i trafiken ökat, eftersom drogmissbruket i samhället i stort har ökat. Några statistiska uppgifter som styrker ett sådant påstående har utredningen dock inte kunnat finna.

Sammanfattningsvis kan konstateras att lagstiftningen fungerar såtillvida att drogpåverkade förare ertappas och lagförs i allt ökande omfattning. Kopplingen till narkotikastrafflagen (1968:64) gör att det är relativt enkelt att lagföra dem som ertappas med narkotika i blodet. Dock kan problemet med droger i trafiken långt ifrån sägas vara löst. Så länge drogmisshuset i samhället inte minskar så kommer antalet drograttfylleri knappt heller att minska. Det problemet går inte att lösa genom regler i trafikbrottslagen.

Utredningen tar nedan ställning till om de avgränsningar som gjorts i lagstiftningen är rimliga samt till vad som kan göras ytterligare.

### *Polisens arbete*

Det förhållandet att fler drograttfylleri ertappas för varje år visar att polisens arbete med att beivra drograttfylleri brott fungerar bättre och bättre.

Eftersom det krävs att en förare misstänks för brott för att polisen skall få genomföra en ögonundersökning sker ögonundersökningar inte rutinmässigt på samma sätt som med sållningsprover för att kontrollera alkoholpåverkan. I tabell 7.5 ovan framgår att andelen drograttfylleri som ertappas varierar stort mellan de olika polismyndigheterna. Det kan bero på att problemet med droger i trafiken är olika stort på olika platser i landet. Det kan också bero på att de olika polismyndigheterna arbetar på olika sätt. Enskilda polismän kan vara mer vana vid eller bättre tränade på att se tecken på droger. Det kan också bero på ett närmare samarbete mellan narkotikapolisen och trafikpolisen.

Utredningen förespråkar ett utvecklat samarbete mellan olika delar inom polisen vilket med största sannolikhet kommer att leda till att fler drogpåverkade förare ertappas.

I dag har inte samtliga poliser i yttre tjänst utbildning för att kunna genomföra ögonundersökning och tolka andra tecken på droger. Det är utredningens uppfattning att samtliga poliser i yttre tjänst skall erhålla sådan utbildning samt att den skall följas upp regelbundet. Utbildningen bör fortsättningsvis ske inom ramen för den polisiära grundutbildningen samt följas upp för dem som arbetar med frågorna genom vidareutbildning vid respektive polismyndighet.

Utredningen har i detta sammanhang även funderat kring kravet på att det krävs misstanke för att utföra ögonundersökning. De poliser som utredningen varit i kontakt med har dock inte sett det som ett problem och utredningen föreslår heller inte någon lagändring i den delen.

### *Grovt brott*

Den statistik som utredningen redogjort för visar att andelen anmälda rattfylleri brott enligt 4 § andra stycket trafikbrottslagen ökat väsentligt sedan bestämmelsen trädde i kraft 1999. Statistiken visar att många av dem som döms är kriminellt belastade och att de ofta gör sig skyldiga till upprepade fall av drograttfylleri.

Hur många som döms för grovt rattfylleri under påverkan av narkotika är inte möjligt att utläsa av statistiken. Det är dock inte troligt att antalet grova drograttfylleri ökat nämnvärt till följd av lagändringarna.

Av uppgifter från Rättskemiska avdelningen vid Rättsmedicinalverket har det framkommit att de allra flesta vars blodprov analyserats har illegal narkotika i blodet, främst amfetamin och cannabis. Många har också relativt höga halter.

För att kunna döma någon för grovt brott är det inte tillräckligt med en hög halt av ett narkotiskt preparat i blodet utan det krävs enligt 4 a § trafikbrottslagen också bevisning om att gärningsmannen varit avsevärt påverkad eller om att framförandet av fordonet inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

En ordning med gränsvärden för grovt brott skulle innebära att fler av dem som har höga halter av narkotiska preparat i blodet döms för grovt brott. En sådan ordning skulle också medföra att bevisvärigheterna minskade och att lagstiftningen skulle bli mer lik den som gäller för alkohol.

I förarbetena till nuvarande bestämmelser diskuterades att införa gränsvärden för såväl narkotiska preparat som andra trafikfarliga preparat, på samma sätt som för alkohol. En sådan reglering ansågs dock inte möjlig att genomföra. Drograttfylleriutredningen (SOU 1996:125 s. 121) övervägde frågan och mot en reglering med gränsvärden talade att det vetenskapligt inte var möjligt att koppla en koncentration av en drog i blodet till en viss påverkansgrad. En annan nackdel med en reglering med gränsvärden var det mycket stora och ökande antalet droger som skulle behöva åsättas sådana

värden. Inte heller regeringen ansåg att det var möjligt att införa gränsvärden.

Utredning delar den bedömning som har redovisats ovan. Av uppgifter från Rättskemiska avdelningen framgår att det inte heller i dag finns metoder för hur graden av påverkan av narkotiska eller andra trafikfarliga preparat skall mätas och bestämmas. Rättskemiska avdelningen kan ange koncentrationen av en viss drog i ett blodprov. Utifrån den är det dock inte möjligt att säga hur påverkad en person varit. Graden av påverkan kan bero på flera individuella faktorer som ålder, kön, kroppsvikt, sjukdom, hur ofta medlet används, dosering, intagningsätt, interaktion med läkemedel eller andra droger samt grad av tillvänjning eller beroende. Graden av påverkan varierar också mellan en och samma individ vid olika tillfällen. Det är inte heller möjligt att säga generellt att den som har en hög halt i blodet av en viss drog är mer påverkad eller trafikfarlig än den som har en låg halt, även om det ofta är sannolikt. Att en drog är på väg ut ur kroppen kan exempelvis innebära att vederbörande har svårt att hålla sig vaken, blir mer aggressiv osv. Även vid bedömning av alkoholpåverkan har faktorer som de nämnda betydelse. När det gäller alkoholpåverkan har det dock ansetts finnas ett tillräckligt vetenskapligt underlag för att kunna lagstifta om promillegränser.

Att införa gränsvärden för grovt brott är med beaktande av vad som anförts ovan knappast möjligt. Ett påstående om grovt rattfylleri under påverkan av narkotika måste alltså även i fortsättningen åtföljas av stödbevisning kring om föraren varit avsevärt påverkad av narkotika eller om framförandet av fordonet inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Polisen bör i detta sammanhang ges i uppdrag att hitta bättre metoder för att säkra sådan stödbevisning. Man kan exempelvis tänka sig ett formulär eller en test enligt vilken polisen måste lämna obligatoriska uppgifter om den misstänktes grad av påverkan. Obligatoriska uppgifter om den tilltalades påverkan i kombination med uppgifter om en hög halt av ett narkotiskt preparat i blodet bör kunna leda till att fler personer lagförs för grovt drograttfylleri än i dag.

För att bättre kunna klarlägga om det finns något samband mellan en viss halt av en drog och en generell påverkan hos individer anser utredningen också att forskning inom detta område måste prioriteras. Av uppgifter för vilka utredningen redogjort ovan framkommer att cirka 8 procent av dem som omkommer i trafiken är påverkade av narkotiska preparat. Med beaktande av att

så många av dem som är riktigt farliga i trafiken är påverkade av droger förefaller det mycket otillfredsställande att inte fler drograttfyllerister döms för grovt brott. Av studier som genomförts vid Rättsmedicinalverkets rättskemiska avdelning framgår att amfetamin är den drog som dominerar bland dem som grips med narkotiska preparat i blodet. Av de 15 783 prover som analyserades mellan 1992 och 2001 hittade man amfetamin i 8 891 eller 56 procent av fallen.<sup>2</sup> Fler än hälften av dem som döms för drograttfylleri har därmed amfetamin i blodet. För att underlätta vid bedömningen av i vilken mån mängden narkotika i blodet påverkar förmågan att på ett betryggande sätt framföra fordonet anser utredningen att Rättsmedicinalverket bör ges i uppdrag att överväga om det beträffande i vart fall vissa vanligt förekommande droger, t.ex. amfetamin, finns möjlighet att ange något särskilt gränsvärde för grovt brott.

I detta sammanhang vill utredningen också peka på att antalet dagsböter för ett drograttfylleri av normalgraden bör var högre om det exempelvis är klarlagt att drogpåverkan påverkat körningen negativt.

#### *Undantaget från nollgränsen*

Nollgränsen för narkotika i trafiken gäller alla narkotiska preparat, även läkemedel, dock med det undantaget att den som tagit narkotikaklassade läkemedel i enlighet med behörig receptutfärdares ordination undantas från straffbarhet enligt 4 § andra stycket andra meningen trafikbrottslagen. För narkotikaklassade preparat som är ordinerade av behörig receptutfärdare gäller att ansvar kan utdömas enligt 4 § tredje stycket trafikbrottslagen om det kan antas att den tilltalade inte kunnat framföra fordonet på ett betryggande sätt.

Av direktiven framgår att regeringen då undantaget från nollgränsen infördes angav att man avsåg att noggrant följa utvecklingen och om det skulle visa sig möjligt återkomma med ett förslag till snävare avgränsning av undantaget.

I förarbetena (prop. 1998/99:43 s. 27–28) hänvisade regeringen till ovannämnda rapport från Brå, Brå-PM 1998:3, i vilken det uppgavs att cirka tio procent av Sveriges befolkning i åldersgruppen

---

<sup>2</sup> Journal of Forensic Sciences, sept. 2005, Vol.50, No. 5; A.W. Jones, D.Sc. and A. Holmgren.



18–74 år använde trafikfarliga läkemedel regelbundet. Av dessa tio procent använde omkring tre procent lugnande medel och sömnmedel och resterande sju procent andra trafikfarliga läkemedel. I en stor del av sömnmedlen och de lugnande medlen ingår olika typer av narkotikaklassade preparat.

Regeringen konstaterade att ett inte obetydligt antal förare skulle få sin rörelsefrihet begränsad om den föreslagna nollgränsen skulle gälla undantagslöst. Det kunde t.ex. handla om personer som var i behov av en låg dos lugnande läkemedel för att fungera i vardagslivet. Någon form av undantag för narkotikaklassade läkemedel borde därför övervägas. Regeringen anförde (s. 29–30)

Det kan naturligtvis hävdas att det från trafiksäkerhetssynpunkt inte spelar någon roll varifrån den trafikfarliga påverkan kommer, dvs. om föraren använder det trafikfarliga medlet legalt eller illegalt. Det väsentliga i sammanhanget är om föraren på grund av användningen av medlet utgör en fara i trafiken. Som regeringen angett i föregående avsnitt har samtliga narkotiska ämnen generellt sett sådana egenskaper att de kan medföra en trafikfarlig påverkan. Det finns emellertid knappast fog för att påstå att varje enskild bilförare som använder narkotikaklassade läkemedel i terapeutisk dos verkligen utgör en trafikfara. Den kliniska påverkan av ett sådant medel beror på individuella faktorer som t.ex. ålder, kön, sjukdom, kroppsvikt, nedbrytningsförmåga och andra fysiska betingelser. Även om det för flertalet narkotikaklassade läkemedel finns angivna tider under vilka medlet i normalfallet utövar någon form av klinisk påverkan kan denna tid och också graden av påverkan variera mycket kraftigt mellan enskilda individer. Till detta kommer patientens toleransutveckling för olika läkemedel.

BRÅ har utfört en undersökning med bensodiazepiner, som ingår i några av de vanligaste narkotikaklassade läkemedlen, och kör-simulatorer (se ovan angivna PM). Hälften av dem som testades, 20 personer, var patienter som dagligen använde sig av detta medel. Den andra hälften bestod av friska personer av samma kön och ålder som patientgruppen. Resultaten av simulortesterna visade inte några påtagliga skillnader mellan de båda grupperna. Det framgick vidare att låga koncentrationer av bensodiazepiner inte tycktes påverka förarens körprestation.

Det synes alltså främst vara vid lite högre koncentrationer av bensodiazepiner som den trafikfarliga påverkan gör sig gällande. Risken för att uppnå en trafikfarlig påverkan kan därför regelmässigt antas vara större när medlen intas i missbrukssyfte än när de används i medicinskt syfte, även om det givetvis förekommer att förare som intar narkotikaklassade läkemedel enligt läkares ordination därigenom uppvisar en påverkan som inte är förenlig med trafiksäkerheten.

Det finns också en viss koppling mellan tidigare lagföringar och drograttfylleri. BRÅ har företagit en undersökning av sambandet

mellan bl.a. trafikolyckor och kriminalitet (se ovan angivna PM). Efter en kontroll av 453 personer som var misstänkta för drograttfylleri konstaterades att 75 procent av dessa förekom i kriminalregistret för brott där påföljden var strängare än böter. Hälften av dem hade tidigare lagförts för rattfylleri och en tredjedel för grovt rattfylleri. Två tredjedelar hade gjort sig skyldiga till inbrottsstölder och tillgrepp av fordon. Cirka hälften av dem hade också dömts för brott mot narkotikastrafflagen. De som ingick i denna grupp av misstänkta för rattfylleri utgjorde således en hårt brottsbelastad grupp.

Även om dessa resultat inte utan vidare går att överföra till ett större sammanhang indikerar de dock en eventuell missbruksproblematik hos många av de förare som kör bil med narkotikaklassade ämnen i blodet.

Mot bakgrund av vad som anförts anser regeringen att intag av narkotikaklassade läkemedel som sker i enlighet med behörig läkares ordination bör kunna undantas nollgränsen.

Risken för att uppnå en trafikfarlig påverkan av droger är regelmässigt större när medlen intas i missbrukssyfte än när de används i medicinskt syfte. Många av dem som intar ett läkemedel med narkotiska substanser i enlighet med läkares ordination gör det i så låga doser att de inte blir påverkade på ett trafikfarligt sätt. Några indikationer från polis och åklagare om att bestämmelsen skulle ha medfört problem vid den praktiska tillämpningen har inte heller kommit fram.

Även om det förekommer att förare som intagit narkotikaklassade läkemedel uppvisar en påverkan som inte är förenlig med trafiksäkerheten skulle det få orimliga konsekvenser att införa ett generellt förbud för samtliga dem som använder läkemedel med narkotikaklassade substanser att köra bil. Det skulle inte heller utifrån trafiksäkerhetsmässiga bedömningar vara försvarbart att införa ett generellt förbud. En sådan regel skulle i alltför stor utsträckning komma att omfatta beteenden som inte är straffvärda. Med den ordning som gäller i dag kommer lagstiftningen åt de personer som är mest trafikfarliga, dvs. de som använder narkotika i missbrukssyfte. De som använder narkotikaklassade läkemedel i terapeutiska doser bör alltså inte heller fortsättningsvis vara generellt förhindrade att framföra motorfordon.

*Andra trafikfarliga preparat*

Begränsningen till narkotika i trafikbrottslagen innebär att en mängd preparat som kanske i samma utsträckning som narkotikaklassade läkemedel kan ge upphov till trafikfarlig påverkan faller utanför bestämmelserna om drograttfylleri. För dem som intagit sådana preparat gäller, på samma sätt som för dem som tagit narkotikaklassade läkemedel i enlighet med läkares ordination, att ansvar kan utdömas enligt 4 § tredje stycket trafikbrottslagen om det kan antas att den tilltalade inte kunnat framföra fordonet på ett betryggande sätt.

I samband med att nollgränsen för narkotiska preparat infördes 1999 angavs att det skulle vara mycket svårt att bestämma de övriga trafikfarliga preparat som skulle kunna omfattas av en nollgräns. Det förhållandet att Läkemiddelsverket nu valt att ta bort triangelmärkningen för att undvika missuppfattningar beträffande vilka läkemedel som är trafikfarliga och vilka som inte är det visar ytterligare på svårigheterna med att bestämma vilka preparat utöver de narkotikaklassade som skulle kunna bli föremål för en nollgräns.

Att låta de trafikfarliga medel som inte är narkotikaklassade omfattas av ett generellt förbud att framföra motorfordon är således inte heller möjligt i dag och utredningen föreslår därför inte några förändringar i förhållande till vad som nu gäller. Självklart är det dock mycket viktigt att receptutfärdare och apotekspersonal lämnar tydlig information till patienten om hur ett läkemedel kan påverka körförmågan vare sig det är narkotikaklassat eller i övrigt trafikfarligt.

Ett nytt gemensamt system för märkningen av de trafikfarliga läkemedlen (gärna gemensamt inom EU) vore självklart till nytta, inte minst för dem som ordinerats dessa preparat. Ett sådant system skulle kunna bygga på olika gradindelningar där de särskilt farliga preparaten, exempelvis starka sömnmedel, kanske skulle kunna förbjudas i trafiken viss tid efter det att de intagits.



## 8 Vissa ytterligare åtgärder för att komma tillrätta med trafiknykterhetsbrottsligheten

### 8.1 Inledning

Utredningens direktiv tar sikte framför allt på frågor som rör den straffrättsliga och straffprocessuella regleringen. Dessa frågor utgör emellertid endast en del av arbetet gällande trafiknykterheten. Rattfylleriet måste bekämpas inte minst genom förebyggande åtgärder. Ett sådant arbete pågår runt om i samhället. Det handlar bl.a. om att minska alkohol- och drogkonsumtionen, stärka trafiksäkerheten, behandling av missbrukare, information och utbildning. Utredningen belyser i detta avsnitt några av de åtgärder och projekt som syftar till att minska trafiknykterhetsbrottsligheten.

### 8.2 Polisens arbete med alkoholutandningsprov

#### 8.2.1 Upptäcktssätt

Polisen arbetar på många olika sätt för att beivra och upptäcka rattfylleribrott. En mycket viktig åtgärd inom trafiksäkerhetsarbetet är polisens kontroller av trafiknykterheten. Planerade kontroller genomförs dels på platser där rattfyllerister rör sig mer frekvent, exempelvis utanför Systembolaget eller vid färjelägen, dels på andra mer slumpvis utvalda platser längs vägarna. Enligt den av polisen hittills tillämpade "nationella strategin" bör vidare varje polisiärt möte med en förare av ett motordrivet fordon i princip innebära ett utandningsprov. Det kan röra sig om en hastighetsöverträdelse eller att någon stoppas i ett rutinärende. Många rattfyllerister upptäcks också genom tips från anhöriga, bekanta eller från allmänheten. I samband med att ett utandningsprov tas anger polisen i primärrapporten en kod för i vilket sammanhang brottet upptäckts. Utredningen har från Statens kriminaltekniska

laboratorium (SKL) erhållit uppgifter om på vilka olika sätt rattfylleribrotten upptäckts. År 2002 fick polisen ett nytt mätinstrument, Evidenzer, och för åren 2002 och 2003 finns därför siffror från kontroller både med Intoxilyzer och Evidenzer.

**Tabell 8.1 Skäligen misstänkta på vilka bevisprov tagits med Intoxilyzer 2000–2003**

Kod	Bevisinstrument INTOXILYZER Klartext	2000		2001		2002		2003	
		Antal/andel		Antal/andel		Antal/andel		Antal/andel	
		st.	%	st.	%	st.	%	st.	%
A	Beordrad LA-kontroll	2 130	20,8	2 281	21,4	2 544	23,1	1 098	22,8
B	Annan trafikkontroll än beordrad LA-kontroll	964	9,4	994	9,3	1 086	9,9	436	9,1
C	Allmän övervakning	4 016	39,2	4 112	38,6	4 295	39,1	1 993	41,4
D	Tips från allmänheten. Den misstänkte namngiven.	736	7,2	712	6,7	755	6,9	298	6,2
E	Tips från allmänheten. Den misstänkte ej namngiven.	1 349	13,2	1 361	12,8	1 317	12,0	528	11,0
F	Trafikolycka Svår personskada.	27	0,3	26	0,2	19	0,2	6	0,1
G	Trafikolycka. Lindrig personskada.	127	1,2	188	1,8	157	1,4	54	1,1
H	Trafikolycka. Egendomsskada.	454	4,4	519	4,9	396	3,6	169	3,5
I	Vårdslöshet i trafik (1 § TBL)	24	0,2	41	0,4	38	0,3	11	0,2
J	Hindrat eller stört trafik på väg (2 § TBL)	4	0,0	3	0,0	5	0,0	0	0,0
K	Olovlig körning (3 § TBL)	103	1,0	88	0,8	87	0,8	45	0,9
L	Hastighetsöverträdelse	159	1,6	191	1,8	152	1,4	61	1,3
M	Skyldighet att stanna fordon eller körning mot rött ljus.	18	0,2	22	0,2	14	0,1	10	0,2
N	Skyldighet att ha föreskriven lykta eller strålkastare tänd.	20	0,2	12	0,1	21	0,2	4	0,1
O	Annat brott (ex brott mot sjö-, järnvägs- och luftfartslagstiftningen)	69	0,7	52	0,5	70	0,6	57	1,2
P	Kan inte anges, övrigt	37	0,4	45	0,4	36	0,3	41	0,9
	<b>Summa</b>	<b>10 240</b>	<b>100,0</b>	<b>10 651</b>	<b>100,0</b>	<b>10 998</b>	<b>100,0</b>	<b>4 817</b>	<b>100,0</b>

**Tabell 8.2 Skäligen misstänkta på vilka bevisprov tagits med Evidenzer 2002–2003**

Bevisinstrument EVIDENZER <i>Upptäcktsätt</i>	2002		2003	
	<i>Antal/andel</i>		<i>Antal/andel</i>	
	<i>st.</i>	<i>%</i>	<i>st.</i>	<i>%</i>
OA: PIF. avvikande körsätt	27	10,4	1 154	16,3
OB: PIF. fordonets skick	8	3,1	225	3,2
OC: PIF. fel kontrollmärke	8	3,1	91	1,3
OD: PIF. hastighetsöverträdelse	12	4,6	190	2,7
OE: PIF. ej använt bilbälte	5	1,9	89	1,3
OF: PIF. kört mot rött ljus	1	0,4	37	0,5
OG: PIF. ej iakttagit stopp plikt			12	0,2
OH: PIF. otillåten omkörning			10	0,1
OI: PIF. belysning ej tänd	3	1,2	59	0,8
OK: PIF. tips	46	17,8	1 087	15,4
OL: PIF. stationär fordonskontroll	15	5,8	381	5,4
OM: PIF. övrigt	26	10,0	660	9,3
10: LAU-kontroll. slumpmässigt urval	70	27,0	2 040	28,9
2A: Trafikolycka. egendomsskada	12	4,6	255	3,6
2B: Trafikolycka. lindrig personskada	4	1,5	85	1,2
2C: Trafikolycka. svår personskada	1	0,4	11	0,2
2E: Trafikolycka. kan ej anges	6	2,3	64	0,9
30: LAU kontroll. riktad	14	5,4	411	5,8
40: Annat	1	0,4	194	2,7
99: -		0,0	5	0,1
<b>Summa</b>	<b>259</b>	<b>100,0</b>	<b>7 060</b>	<b>100,0</b>
<b>Totalt antal</b>	<b>11 257</b>		<b>11 877</b>	

Källa: SKL.

Tabellerna visar det totala antalet tagna prov och även de prov som utvisat en icke straffbar alkoholhalt är således med i tabellen. Cirka 40 procent av brotten upptäcktes genom det som kallas allmän övervakning. Med allmän övervakning avses exempelvis situationer när ett fordon stoppas på grund av avvikande körsätt eller för att kontrollmärke saknas. Knappt 30 procent av brotten upptäcktes i samband med särskilt genomförda rattfyllerikontroller och omkring 5–8 procent upptäcktes i samband med andra trafikkontroller. Knappt 20 procent upptäcktes genom tips från allmänheten, varav den misstänkte i merparten av fallen inte namngivits.

Av dem som misstänkts för rattfylleri har cirka 70 procent lämnat godkända bevisprov. Övriga 30 procent har lämnat blodprov. I de fall blodprov lämnats saknar SKL uppgift om upptäcktssättet.

### 8.2.2 Antalet prov och andelen påverkade

I Trafikpolisutredningens betänkande, Trafikpolisen mer än dubbelt bättre, SOU 1992:81, föreslogs att antalet alkoholutandningsprov skulle fördubblas till 1 800 000 kontroller per år från och med 1993/1994. Utredningen föreslog också att bestämmelserna i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov skulle ändras så att varje polisman utan särskild order skulle få rätt att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov. En sådan lagändring trädde i kraft den 1 februari 1994. Nivån om 1 800 000 prov nåddes i det närmaste år 1994. Därefter sjönk omfattningen till drygt en miljon utandningsprov år 1998. Antalet har därefter ökat successivt och översteg år 2004 1 500 000.

Av samtliga dem på vilka alkoholutandningsprov tas är det igenomsnitt en procent som är alkoholpåverkade. Vid de tillfällen som polisen arbetar med särskilda trafiknykterhetskontroller brukar utfallet vara lägre. Antalet alkoholpåverkade förare brukar då vara cirka 0,2 procent av dem som kontrolleras. Ungefär samma resultat brukar uppnås vid större mer samordnade insatser såsom de särskilda rattfylleriveckorna.

### 8.2.3 Pågående arbete

År 2002 fick polisen ett nytt bevisinstrument, Evidenzer. Evidenzern kan vara placerad på polisstationen men polisen kan också ha den med sig ut på fältet i specialbyggda fordon. I de fall där polisen har ett fordon med en Evidenzer med sig ut till kontrollplatsen underlättas arbetet mycket. Då kan bevisprov tas och rapport skrivas direkt på kontrollplatsen. Några resor fram och tillbaka till polisstationen behöver inte göras.

För att undvika felkällor vid bevisgivning har fram till den 15 september 2005 använts ett säkerhetsavdrag på 0,07 mg/l (dvs. 0,14 promille) på den alkoholhalt i utandningsluften som bevisinstrumentet registrerat. Från nämnda datum har säkerhetsavdraget



ändrats så att det i stället blir proportionellt i förhållande till värdet på provet. Polisen kommer nu att göra ett säkerhetsavdrag om 15 procent av det uppmätta medelvärdet av de båda proven som tas. I praktiken innebär ändringen att den faktiska gränsen för att fällas för rattfylleri sänks från 0,17 mg/l (0,34 promille) till 0,118 mg/l (0,236 promille). Antalet förare misstänkta för rattfylleri kommer således att öka.

Rikspolisstyrelsen arbetar för närvarande med att ta fram en ny nationell trafiksäkerhetsstrategi. Avsikten är bl.a. att skapa enhetlighet i trafiksäkerhetsarbetet över landet. Enligt uppgifter till utredningen kommer myndigheten i strategin att ange det kvantitativa målet för antalet prov till 2 000 000 utandningsprov per år.

Rikspolisstyrelsen har beslutat att nya alkometrar skall köpas in till samtliga trafikpoliser och andra poliser i yttre tjänst. Den nya alkometern kommer att vara mindre samt enklare att hantera än den gamla. Alkometern innehåller också ett tillförlitligt statistikprogram som kommer att kunna användas för att ta fram statistik till utvärdering och forskning.

## **8.3 Skellefteåmodellen**

### **8.3.1 Bakgrund**

Skellefteåmodellen är från början utvecklad och prövad i Skellefteå. Modellen bygger på kunskapen att den som ertappas för rattfylleri är mycket mer mottaglig för att ta emot hjälp för sitt missbruk om erbjudandet kommer snabbt efter händelsen. Syftet är att minska antalet påverkade förare genom att minska antalet återfall bland rattfyllerister samt att öka möjligheten för de påverkade förare som ertappats att ta itu med sina problem.

Sedan en tid tillbaka jobbar Vägverket med att starta upp liknande projekt runt om i landet – Nationell Samverkan Mot Alkohol och Droger I Trafiken. Verksamheten skall successivt byggas ut till att år 2006 omfatta 50 procent av landets kommuner och år 2007 75 procent av kommunerna. Målsättningen är att minst 10 procent av dem som grips för rattfylleri/grovt rattfylleri skall acceptera behandling för sitt missbruk. I bl.a. Stockholms län och på Gotland går projektet under benämningen SMADIT. I Jönköpings län har ett liknande projekt, Snabba ryck, pågått sedan år 2002. I Kalmar län kallas projektet Kalmarmodellen, i

Kronobergs län Trafiknykter i Kronoberg och i Skåne län Operation trafiknykterhet.

I projekten samverkar flera olika aktörer bl.a. polisen, kommunerna, beroendevården, socialtjänsten, Kriminalvården, länsstyrelsen och Vägverket. Även Åklagarmyndigheten är involverad på vissa orter.

Projekten omfattar såväl dem som misstänks för rattfylleri av normalgraden som dem som misstänks för grovt rattfylleri.

### 8.3.2 Metoden

I samband med polisens nykterhetskontroller får den som ertappats frågan om denne har alkoholproblem och ett erbjudande om ett samtal med beroendevården. Tackar den gripne ja skickar polisen omedelbart en rapport till socialtjänsten som tar kontakt med klienten inom 24 timmar och kallar till samtal. Alternativt erbjuder sig polisen att efter förhöret skjutsa klienten direkt till beroendevården. På vissa orter har polisen installerat sitt mätinstrument på beroendeenheten vilket innebär att den som ertappas för rattfylleri körs direkt dit för förhör och möjligen även för ett inledande samtal. Både socialtjänsten och beroendevården erbjuder personen hjälp att hantera sin situation genom att ta upp olika behandlingsformer till diskussion. För det fall den misstänkte riskerar en frihetsberövande påföljd kan Kriminalvården föreslå en påföljd utifrån de rehabiliteringsplaner som påbörjats.

### 8.3.3 Resultat

Skellefteåmodellen genomfördes under en treårig försöksperiod mellan 1999 och 2001 i Västerbottens län. Under den perioden inledde cirka 30 procent av dem som ertappades ett första samtal. Av hela gruppen fortsatte cirka 10 procent med någon typ av behandlingsåtgärd. Försöksverksamheten ledde också till att färre återföll i brott. (Antalet rattfyllerister var dock inte tillräckligt stort för att ge ett statistiskt säkert material.)

Även i de andra län där man arbetat utifrån modellen har cirka 10 procent av dem som ertappats påbörjat en behandling.

Det förhållandet att man erbjuder behandlingskontakten så snart gör att man fångar upp betydligt fler personer med missbruks-

problem än annars. Att man erbjuder även rattfyllerister som gripits för brott av normalgraden behandling innebär att man når en grupp som annars är mycket svår att nå.

I tre av Stockholms polisdistrikt har de samverkande myndigheterna beslutat att projektet skall permanentas på sätt att arbetsättet skall bli normalrutin för varje samverkande part.

## **8.4 Åtgärder som riktar sig mot unga förare**

### **8.4.1 Don't drink & drive m.m.**

Don't drink and drive är ett flerårigt nationellt projekt som leds av Vägverket och som riktar sig till ungdomar mellan 15 och 24 år. Projektet skall pågå fram till 2007. Syftet är att på olika sätt påverka ungdomar och öka deras insikter för att på så sätt bidra till att antalet alkohol- och drogrelaterade olyckor minskar.

I projektet, som bedrivs i samarbete med MHF, arbetar man med många olika typer av delprojekt såsom temadagar på gymnasieskolor, verklighetstroga rollspel kring svåra olyckor, webbportal, dokumentärfilm och studiematerial samt information i TV och radio.

MHF driver också andra projekt som riktar sig specifikt mot ungdomar bl.a. projektet Death Trip och "På en tiondel av en sekund".

### **8.4.2 Körkortsutbildning**

Regeringen har nyligen behandlat frågan om att göra problematiken med alkohol i trafiken obligatorisk i körkortsutbildningen.

I prop. 2003/04:160, Fortsatt arbete för en säker trafik, föreslog regeringen att dagens riskutbildning i körkortsutbildningen skall utvecklas så att den, förutom riskerna med körning på halt väglag, även tar upp andra risker i trafiken såsom trötthet och användande av alkohol och andra droger i samband med körning. I propositionen föreslog regeringen också att de som är handledare vid privat övningskörning tillsammans med eleven skall genomgå en obligatorisk introduktionsutbildning som skall ge ökad färdighet, kunskap och vägledning inför övningskörningen.

Från och med den 1 januari 2006 krävs det att den som ansöker om att bli godkänd som handledare för privat övningskörning med

personbil har genomgått en introduktionsutbildning tillsammans med sin blivande elev. Utbildningen skall pågå under 3 x 60 minuter och ett av delmomenten rör för trafiksäkerheten viktiga faktorer. Utbildningen får inte ske på distans utan det skall vara lärarledda lektioner.

Hur en utökad riskutbildning med inriktning på bl.a. alkohol och droger konkret skall se ut är ännu inte bestämt. För närvarande pågår ett arbete med att utveckla riskutbildningen inom Vägverket. Det finns ett förslag som innebär att riskutbildningen skall delas in i två delar och omfatta dels alkohol och andra droger samt trötthet, dels hastighet och körning på halt underlag samt bilbältesanvändning. Avsikten är att den utökade riskutbildningen skall träda i kraft den 1 oktober 2006.

## **8.5 Alkolås**

### **8.5.1 Inledning**

Alkolås är en elektronisk utrustning – kopplad till ett fordons tändsystem – vars syfte är att förhindra en förare från att starta och framföra ett fordon när alkoholhalten i utandningsluften överstiger en viss fastställd nivå. Vid förekomst av alkohol över 0,2 promille går motorn inte att starta. Under färd måste föraren också blåsa vid slumpmässiga kontroller. Om det finns alkohol i utandningsluften registreras det i alkolåsets minnesfunktion. Alkolås är således det ultimativa sättet för att hindra rattfylleri.

I oktober 2004 förordnade regeringen en särskild utredare med uppdrag bl.a. att utreda möjligheterna att införa krav på alkolås i alla nya bilar i Sverige senast år 2012.

### **8.5.2 Försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse**

Alkolås har varit i bruk i 15 år i framförallt USA och Kanada. Sedan februari 1999 pågår här i Sverige en frivillig försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse för personer som gjort sig skyldiga till trafiknykterhetsbrott. Som villkor gäller att körkortshavaren har ett alkolås inmonterat i sitt fordon och att denne förbinder sig att uppfylla vissa krav på bl.a. regelbundna tömningar av alkolåsets minne och regelbundna medicinska kontroller.

Försöksverksamheten syftar till att undersöka hur körkortshavaren förhåller sig till alkoholåset, vilken effekt det har ur nykterhets- och rehabiliteringssynpunkt samt till att utvärdera vilken potential alkoholåset har vad gäller att minska antalet återfall och därmed förbättra trafiksäkerheten. Försöksverksamheten syftar också till att få bättre uppgifter om effekten av alkoholåset i förhållande till effekten av körkortsåterkallelse.

Villkorstiden är två år och endast körning i Sverige är tillåten. Deltagandet sker på egen bekostnad. Den totala kostnaden uppgår till mellan 40 000 och 45 000 kr. För att få delta i alkoholåsetprojektet krävs att man kontrolleras av läkare med blod- och urinprovstagning var tredje månad. Under det andra året måste man leva så pass nyktert att det vid testerna inte visar sig finnas några förhöjda värden som en följd av alkoholkonsumtion. Försöksdeltagarna är också skyldiga att varannan månad kontrollera alkoholåsets funktion vid särskilt anvisade serviceverkstäder. Vid den kontrollen töms samtidigt alkoholåsets minne varigenom bl.a. startförsök med eller utan alkohol i utandningsluften registreras. Upprepade startförsök med påvisande av alkohol i utandningsluften medför hinder för fortsatt deltagande. Om dessa krav uppfylls får man efter försökstidens slut automatiskt tillbaka sin körkortsbehörighet. Om kraven inte följs utesluts man från fortsatt deltagande och indragningen av körkortet fortsätter att gälla.

Vägverket redovisade i september 2001 en delutvärdering av projektet fram till den 31 maj 2001, "Försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse, En första utvärdering av alkoholåsetförsöket". Den utvärderingen följdes av en kompletterande utvärdering från september 2002. I rapporterna redovisades bl.a. följande resultat.

- Alkoholåsetprogrammet medför klart förbättrade alkoholvanor under försökstiden för ett stort antal deltagare.
- Alkoholåsetprogrammet medför betydande vinster jämfört med körkortsåterkallelse vad gäller sjukskrivningstal.
- Alkoholåsetprogrammet medför en kraftig reduktion av rattfylleri-återfallen.
- En klart förbättrad trafiksäkerhet uppnås under försökstiden.

Härefter har Statistiska centralbyrån på uppdrag av Vägverket utvärderat försöket i ytterligare en rapport från juni 2005. Resultaten från de tidigare rapporterna bekräftades även här.

### 8.5.3 Alkolåsutredningen

Alkolåsutredningen lämnade sitt delbetänkande till regeringen den 1 september 2005, Alkolås – nyckel till nollvisionen, SOU 2005:72. I betänkandet uppskattade utredningen att en allmän användning av alkolås skulle minska antalet trafikdödade med cirka 100 personer och minska samhällets kostnader för trafikolyckor med cirka 6 miljarder kronor per år. Ett allmänt införande av alkolås skulle också minska behovet av andra åtgärder, exempelvis polisiära, och samtidigt minska kostnaderna inom flera olika samhällssektorer.

Alkolåsutredningen redovisade en rad åtgärder för att bl.a. få en ökad acceptans och användning av alkolås. Bl.a. föreslogs att körkortshavare med alkoholproblem, som inte är dömda för rattfylleri, måste genomgå ett alkolåsprogram för att få behålla körkortet. För att öka benägenheten att anmäla dessa förare föreslogs att länsstyrelserna skall få befogenhet att föreskriva alkolås i kombination med läkarintyg (alkolåsprogram) som villkor för fortsatt körkortsinnehav i stället för återkallelse av körkortet. Ordningen har likheter med pågående försök med villkorlig körkortsåterkallelse. Den stora skillnaden är att körkortshavaren inte måste ha gjort sig skyldig till ett rattfylleribrott innan han eller hon kan få ett alkolås. Alkolåsutredningen föreslog också ett obligatoriskt krav på alkolås för den som dömts för rattfylleri. De som dömts för rattfylleri skall således tvingas att installera alkolås i sina fordon. Frågorna kommer att behandlas närmare i Alkolåsutredningens fortsatta arbete.

Alkolåsutredningen redovisade vidare en preliminär strategi för hur ett obligatoriskt krav på alkolås för vissa eller alla fordonstyper skulle kunna genomföras. Alkolåsutredningen menar att regeringens arbete i första hand måste inriktas på regler för införande av alkolås inom EU vilket i sin tur skulle ge förutsättningar att arbeta med större flexibilitet och möjlighet för Sverige att inta en ledande roll i utvecklingsarbetet.

## 8.6 Läkarnas anmälningsplikt

Läkare har enligt 10 kap. 2 § körkortslagen (1998:488) en skyldighet att till länsstyrelsen anmäla en patient som av medicinska skäl är uppenbart olämplig att ha körkort. Ett diagnostiserat alkoholberoende eller alkoholmissbruk utgör ett sådant medicinskt skäl. I dessa fall bryts läkarens tystnadsplikt. Innan anmälan görs skall läkaren underrätta körkortshavaren. Att läkarna följer sina åligganden enligt den angivna lagen och faktiskt anmäler någon patient är dock inte särskilt vanligt.

För att ta reda på om läkarnas benägenhet att anmäla patienter med alkoholproblem skulle öka om det fanns en möjlighet att som alternativ till körkortsåterkallelsen delta i alkoholprogram har Vägverket i en undersökning ställt frågor till 660 allmänläkare och psykiatriker. Enkätsvaren visade att läkarna i genomsnitt träffade två patienter per månad med diagnosen alkoholberoende. Medianvärdet för hur många patienter som anmäldes till länsstyrelsen var noll. Vägverkets beräkningar visar att andelen patienter med alkoholberoende som läkarna anmält under sitt yrkesverksamma liv endast är en av 1 000 patienter med diagnosen alkoholberoende. Den främsta orsaken till att man inte anmäler är den förväntade negativa patient/läkarrelationen. Andra faktorer som anges som hinder är den "polisiära" rollen och osäkerheten att diagnostisera alkoholsjukdom. Enkätsvaren visar slutligen att anmälningsbenägenheten skulle öka 40 gånger om möjligheten att delta i alkoholprogram fanns.

Vägverket har, på uppdrag av regeringen, utrett om systemet med läkares anmälningskyldighet kan förbättras. I rapporten, som presenterades den 1 december 2005, föreslås att Trafikmedicinska centrum skall skapas i hela landet. Dessa centrum skall vara expertenheter för utredning i frågor om lämpligheten att ha körkort och ge stöd till läkare i primärvården. Vidare föreslås att Vägverkets föreskrifter och medicinska krav för körkort skall kompletteras så att de ger läkarna stöd att bedöma när de är skyldiga att göra en anmälan om olämplighet vid olika sjukdomar och i vilka fall det är möjligt att i stället göra en muntlig överenskommelse med patienten. När en patient har fått ett muntligt körförbud skall det framgå av anteckningarna i journalen. Där bör det också framgå hur förbudet skall följas upp och om det skall omprövas. En läkare som inte följer anmälningskyldigheten och inte heller ger eller journalför ett muntligt körförbud skall då

kunna ställas till svars inför Hälso- och sjukvårdens ansvarsnämnd (HSAN).

## 8.7 Överväganden

**Utredningens bedömningar och förslag:** Polisens arbete med att öka antalet alkoholutandningsprov bör fortsätta. Minst två miljoner alkoholutandningsprov per år bör genomföras. Inte minst de särskilt anordnade trafiknykterhetskontrollerna skall förekomma i större utsträckning än i dag. Vidare skall varje möte med en trafikant medföra att nykterheten kontrolleras.

För att underlätta arbetet skall samtliga polismyndigheter ha särskilt utrustade fordon i vilka man med hjälp av en Evidenzer skall kunna slutföra merparten av utredningarna vid kontrollplatsen.

Den s.k. Skellefteåmodellen bör utvecklas till att bli ett obligatoriskt inslag i polisens utredningsarbete så snart misstanke om trafiknykterhetsbrott föreligger.

Arbetet med information och utbildning kring frågor om alkohol och trafik är viktigt och skall bedrivas brett. Vägverkets informationsinsatser skall riktas inte bara till ungdomar utan till samtliga vägtrafikanter.

Utredningen ansluter till Alkolåsutredningens uppfattning att ett allmänt införande av alkolås skulle minska antalet alkoholpåverkade förare och öka trafiksäkerheten avsevärt.

Polisens arbete med trafiknykterhetskontroller är en sådan åtgärd som har stor betydelse i arbetet med att bekämpa rattfylleriet. Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI) har i sina beräkningar kommit fram till att 100 000 fler alkoholutandningsprover på ett år ger 3–4 färre döda.<sup>1</sup> VTI anger därvid att det inte är osannolikt att den nedgång som skett under 1990-talet när det gäller dödsolyckor och andra personskadeolyckor med rattfyllerister inblandade till största delen kan hänföras till det ökade antalet utandningsprov och konsekvenserna för dem som ertappats. Forskning visar också att om det är stor sannolikhet att ertappas eller om trafikanterna subjektivt uppfattar det som en stor risk är det sannolikt att fler personer undviker att köra bil efter att ha druckit alkohol. Den

---

<sup>1</sup> VTI notat 71-2001, Några trafiksäkerhetsåtgärder och samhällsekonomi.



mest effektiva åtgärden tycks således vara när polisen slumpmässigt stannar förare i ständiga, omfattande och fullt synliga kontroller längs trafiklederna.<sup>2</sup>

I samband med att nykterheten kontrolleras visar polisen trafikanterna att det finns en reell risk för upptäckt av trafiknykterhetsbrott. Det trafikfarliga beteendet bryts omedelbart och den gripne kan dessutom komma under vård eller behandling för ett eventuellt missbruk, vilket i sin tur leder till färre onyktra förare i trafiken. Det finns alltså all anledning för polisen att ytterligare öka antalet utandningsprov. Att öka antalet utandningsprov till 2 000 000 per år måste anses vara ett rimligt mål. Av de uppgifter som redovisats ovan framkommer att inte ens 30 procent av de utförda alkoholutandningsproven gjorts i samband med särskilt anordnade kontroller. Inte minst de särskilt anordnade kontrollerna bör därför öka. (Här avses även riktade kontroller vid speciella platser.)

För att kunna arbeta mer effektivt har polismyndigheterna fått det nya bevisinstrumentet, Evidenzer, som underlättar arbetet vid just särskilda trafiknykterhetskontroller. Det är utredningens uppfattning att samtliga myndigheter bör använda sig av instrumentet i särskilt utrustade fordon för att göra det möjligt att slutföra merparten av utredningarna redan på kontrollplatsen. Även Rikspolisstyrelsens beslut om inköp av nya alkometrar till samtliga trafikpoliser och andra poliser i yttre tjänst bör effektivisera polisens arbete.

Arbetet med påverkan och attityder är viktigt. Vägverket är den myndighet som har ansvar för att påverkansarbete inom området alkohol och trafik bedrivs. I Vägverkets arbete med påverkansinsatser i frågor om alkohol och trafik är dels ungdomar, 15–24 år, dels personer med missbruksproblem, prioriterade.

Vägverkets arbete riktat till personer med missbruksproblem sker särskilt genom arbetet med projektet Samverkan mot alkohol och droger i trafiken. Projektet som utvecklats med den s.k. Skellefteåmodellen som förebild vänder sig till såväl dem som gjort sig skyldiga till grovt rattfylleri som dem som gjort sig skyldiga till rattfylleri av normalgraden. Projektets syfte är att minska antalet återfall genom att ge dem som gjort sig skyldiga till trafiknykterhetsbrott en möjlighet till behandling. Det finns ännu inte någon landsomfattande utvärdering av projektet. De utvärderingar

<sup>2</sup> För den bakomliggande studien redovisas i Alkoholinförelutredningens slutbetänkande, Gränslös utmaning – alkoholpolitik i ny tid, SOU 2005:25.

som gjorts lokalt visar dock att minst 10 procent av dem som gripits deltagit i någon form av behandling. Som utredningen diskuterat ovan i avsnittet om påföljder och verkställighet är det svårt att inom ramen för nu gällande påföljdssystem erbjuda dem som döms för rattfylleri av normalgraden någon form av behandling. Med Skellefteåmodellen når man alla som grips med ett erbjudande om behandling. Erbjudandet kommer omedelbart efter det att brottet rapporterats och möjligheten att förneka sin problematik minskas därmed. Det är utredningens uppfattning att verksamheten är mycket bra. Det utvecklingsarbete som Vägverket samordnar bör fortsätta så att verksamheten sprids över hela landet.

En konsekvent tillämpning av modellen kommer enligt utredningens uppfattning att öka möjligheterna att på ett tidigt stadium identifiera och fånga upp de personer som är i behov av vård och behandling. De påföljder som innehåller en mer genomgripande vård och behandling, främst skyddstillsyn med föreskrift om särskild behandlingsplan (s.k. kontraktsvård) kan då komma i fråga för fler rattfyllerister (se vidare avsnitt 5.8.1). Modellen bör därför permanentas och bli ett obligatoriskt inslag i polisens utredningsarbete vid misstanke om rattfylleri. Ett permanentande av modellen som obligatorisk arbetsmetod torde förutsätta att det i lagstiftningen föreskrivs en skyldighet för samverkande myndigheter att medverka. Som det redogjorts för i avsnitt 8.3.1 pågår det för närvarande en successiv utbyggnad av verksamheten, där målsättningen är att 75 procent av landets kommuner skall omfattas år 2007. Modellen har tillämpats med vissa regionala skillnader på olika orter. Det framstår under dessa förutsättningar som vare sig lämpligt eller nödvändigt att nu föreslå lagstiftning eller andra metoder för att säkerställa en obligatorisk tillämpning. Enligt utredningens bedömning bör modellen permanentas efter det att utbyggnaden skett över hela landet. För det fall en fortsatt och fullständig utbyggnad förutsätter lagstiftning, kan givetvis en annan bedömning behöva göras framöver.

Arbetet med påverkan mot ungdomar sker främst i form av projektet Don't drink and drive. Den kampanjen synes fungera mycket bra och borde kunna drivas även efter 2007. Av uppgifter, för vilka utredningen redogjort ovan i avsnitt 4, Brotts- och olycksfallsutvecklingen, framgår att andelen dödsolyckor är stor i gruppen av ungdomar mellan 15 och 24 år. Gruppen alkoholpåverkade förare i dödsolyckor är dock störst i gruppen 25–29 år.

Även ännu äldre personer är i inte obetydlig utsträckning inblandade i trafikolyckor. Att rikta påverkansinsatser endast mot dem mellan 15 och 24 år är inte tillräckligt. Det är utredningens uppfattning att informationskampanjer skall rikta sig till samtliga förare.

Alkolåsutredningen har i sitt delbetänkande, SOU 2005:72, angett att en allmän användning av alkolås skulle minska antalet döda i trafiken med cirka 100 personer per år. I betänkandet lämnade Alkolåsutredningen en rad förslag på åtgärder för att få en ökad användning och acceptans för alkolås. Bl.a. redovisade Alkolåsutredningen en preliminär strategi för hur ett obligatoriskt krav på alkolås i alla bilar skulle kunna genomföras. Alkolåsutredningen kommer att lämna sitt slutbetänkande den 1 juni 2006. Utredningen delar Alkolåsutredningens bedömning att ett allmänt införande av alkolås skulle minska antalet alkoholpåverkade förare och öka trafiksäkerheten avsevärt. Arbetet för införande av alkolås bör därför prioriteras och då inte minst arbetet inom EU eftersom gemenskapsrättens krav på fri rörlighet av varor har stor betydelse för hur Sverige kan agera.



## 9 Vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom

### 9.1 Inledning

I justitieutskottets betänkande 2002/03:JuU10 anförde utskottet att riksdagen som sin mening borde ge regeringen till känna att den kommande utvärderingen av rattfyllerilagstiftningen också skulle omfatta vållande till annans död i samband med rattfylleri. Riksdagen biföll utskottets hemställan.

Bakom utskottets hemställan fanns en riksdagsmotion Ju268 (v), i vilken begärdes att ansvar för dråp skulle kunna dömas ut vid rattfylleri med vållande till annans död som följd. Med anledning av motionen uttalade utskottet bl.a. följande.

Utskottet anser att det finns anledning att se mycket allvarligt på brott som innebär att någon som är påverkad av alkohol eller andra medel vid framförande av motorfordon orsakar andra människors död. Skillnaden i straffvärde mellan ett uppsåtligt dödande och ett grovt oaktsamt dödande i samband med rattfylleri kan, som anfördes i motiven till den skärpning av bestämmelsen om vållande till annans död som skedde 1994, i vissa fall framstå som mycket liten. Enligt utskottets mening och som också framhålls i motion Ju268 bör frågan om straffansvar när en person under rus och vid framförande av motorfordon dödar en annan bli föremål för översyn. Frågan om grovt vållande till annans död är komplicerad. Bestämmelsen om att brottet skall anses som grovt om gärningsmannen, när det krävs särskild uppmärksamhet eller skicklighet, har varit påverkad av alkohol eller något annat medel omfattar inte endast vållande till annans död i samband med trafikolyckor. Även t.ex. olyckor i arbetslivet, felbehandling inom sjukvården, vådaskjutningar vid jakt eller militärövningar, flyg-, båt- och tågolyckor omfattas av bestämmelsen. Härtill kommer att dråp, som motionärerna hänvisar till, är ett uppsåtligt brott med straffskalan fängelse från sex till tio år. En ändring i bestämmelsen rörande grovt vållande till annans död i linje med motionärernas önskemål kan få konsekvenser som är svåra att överblicka.

Utskottet har även tidigare behandlat motionsyrkanden som gällt grovt rattfylleri i kombination med vållande till annans död, se bl.a. bet. 2001/02:JuU10 s. 26 f. Utskottet har då angett att vållande till annans död respektive kroppsskada eller sjukdom normalt sett är att bedöma som grovt brott om brottet begåtts i samband med onykterhet i trafik, att gällande lagstiftning varit utformad på ett ändamålsenligt sätt och att det inte funnits anledning att ändra i lagstiftningen.

I utredningens direktiv tar regeringen upp de lagändringar som gjordes år 1994 och som innebar dels att den omständigheten att gärningsmannen samtidigt gjort sig skyldig till rattfylleri särskilt skall beaktas vid bedömning av om brotten vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom skall bedömas som grova, dels att straffmaximum höjdes för båda brotten. Vidare anges att det finns anledning att nu utvärdera vilket genomslag lagändringarna har fått i rättstillämpningen och överväga om det finns något behov av förändringar.

## 9.2 Gällande rätt

Enligt 3 kap. 7 § brottsbalken döms den som av oaktsamhet orsakar annans död för vållande till annans död till fängelse i högst två år, eller om brottet är ringa, till böter. Om brottet är grovt föreskrivs fängelse i lägst sex månader och högst sex år. Enligt 3 kap. 8 § brottsbalken döms den som av oaktsamhet åsamkar annan sådan kroppsskada eller sjukdom som inte är ringa till böter eller fängelse i högst sex månader. Om brottet är grovt döms till fängelse i högst fyra år. Bestämmelserna tar sikte på dels trafiksituationer, dels andra typer av situationer som inbegriper ansvarsfulla eller särskilt farliga uppgifter.

För att någon skall kunna dömas till ansvar för vållande till annans död eller vållande till kroppsskada eller sjukdom krävs givetvis att denne har orsakat offrets död, skada eller sjukdom och att detta har skett genom oaktsamhet. Det krävs inte bara ett orsakssamband mellan gärningen och effekten utan också att oaktsamheten varit relevant i förhållande till den inträffade effekten.

Vid bedömning av om brottet är grovt skall domstolen särskilt beakta om gärningen har innefattat ett medvetet risktagande av allvarligt slag eller om gärningsmannen, när det krävts särskild

uppmärksamhet eller skicklighet, har varit påverkad av alkohol eller något annat medel eller annars har gjort sig skyldig till en försummelse av allvarligt slag.

För att påverkan av alkohol eller något annat medel skall kunna beaktas som en försvårande omständighet måste den, på samma sätt som angetts ovan, ha haft någon betydelse för effekten. Detta följer av det grundläggande kravet på ett orsakssamband mellan oaktsamheten och den brottsliga effekten. Det krävs dock inte att alkoholpåverkan varit den enda, eller ens den främsta, orsaken till att effekten har uppstått. Det kan räcka med att påverkan har satt ned omdömet eller reaktionsförmågan på ett sätt som bidragit till händelseförloppet. Ju högre påverkansgraden är desto mindre torde krävas för att visa ett orsakssamband mellan berusningen och effekten (prop. 2000/01:85 s. 49). Om gärningsmannen har varit så påverkad som sägs i 4 a § 1 eller 2 p. trafikbrottslagen torde man kunna utgå från att det föreligger ett samband mellan berusningen och dödsfallet eller den skada som uppkommit genom olyckan (prop. 1993/94:44 s. 68).

Gör föraren samtidigt sig skyldig till rattfylleri och vållande till annans död eller vållande till kroppsskada eller sjukdom anses två brott föreligga. Över dessa två döms i brottskonkurrens. Att man dömer i brottskonkurrens medför att straffmaximum för grovt rattfylleri och grovt vållande till annans död med tillämpning av 26 kap. 2 § andra stycket 2 brottsbalken blir åtta års fängelse. Dömer man för vållande till kroppsskada (grovt brott) i kombination med grovt rattfylleri blir straffmaximum i stället sex års fängelse.

### 9.3 1994 och 2001 års lagändringar

#### *1994 års ändringar*

Bestämmelserna om vållande till annans död respektive kroppsskada eller sjukdom skärptes genom en lagändring den 1 februari 1994 (prop. 1993/94:44).

Väg- och sjöfyllerikommittén hade, i sitt betänkande SOU 1992:131, ifrågasatt om inte brotten vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom, som inte sällan förekom i samband med rattfylleri, bedömdes mildare än vad som kunde anses rimligt. Enligt kommittén skulle en strängare bedöm-

ning av dessa i egentlig mening grova brott kunna främjas om det i lagtexten angavs vilka omständigheter som särskilt borde beaktas vid bedömningen av om ett sådant brott skulle anses som grovt och om det förhållandet att brottet begåtts i trafik och under självförvållat rus angavs som en av dessa omständigheter.

Att en alkohelpåverkad person kört på och skadat någon som avlidit till följd av skadorna betraktades före år 1994 oftast inte som grovt vållande till annans död.

De ändringar som gjordes i 3 kap. 7 och 8 §§ brottsbalken innebar dels att brott, när det begåtts i samband med trafiknykterhetsbrott, som huvudregel skulle bedömas som grovt, dels att maximistraffet för grovt brott höjdes till sex respektive fyra års fängelse.

Lagrummen fick följande lydelser.

7 § 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, 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.

Beträffande *requisitet för grovt brott* förde departementschefen inledningsvis ett resonemang (prop. 1993/94:44 sid. 46) kring en mer generell regel som skulle bli tillämplig vid olika typer av farlig verksamhet där gärningsmannen varit påverkad. Hon konstaterade att det med hänsyn till inriktningen på det aktuella lagstiftningsärendet inte kunde komma ifråga att allmänt sett pröva vilka omständigheter som borde leda till att brottet bedömdes som grovt. Dock fanns det skäl att överväga den frågan i annat sammanhang och att regeringen avsåg att återkomma till det. Departementschefen fortsatte:

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

Som bakgrund till *höjningen av straffmaximum* anfördes i propositionen (s. 49 f) att en avsevärd skillnad i och för sig ofta föreligger i straffvärde mellan uppsåtliga och oaktsamma gärningar av samma slag men att det finns situationer där skillnaden i straffvärde mellan ett uppsåtligt brott och ett grovt oaktsamt brott framstår som mycket liten. Det kan vara, anfördes vidare, 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 angavs fall där någon i hotfullt syfte siktar på en annan person med ett skarpladdat vapen och vapnet gått av. Straffvärdet för ett sådant förfarande närmar sig i vissa fall nivån för straffminimum för dråp. Motsvarande resonemang torde, enligt departementschefen, kunna tillämpas på vissa fall av grovt vållande till annans död i samband med trafik-

nykterhetsbrott. Det kan nämligen, fortsatte hon, förekomma fall där den som i alkoholpåverkat tillstånd framför motorfordon gör sig skyldig till ett så utpräglat risktagande att det visar sig att han varit i det närmaste helt likgiltig inför effekterna av sitt handlande. Som exempel nämndes fall där en berusad bilförare medvetet styr sitt fordon mot annan och därvid kör på och dödar denne och gärningen i subjektivt hänseende ligger på gränsen till eventuellt uppsåt. För att åstadkomma erforderligt utrymme för straffmätning i sådana exceptionella fall föreslogs således en höjning av straffmaximum för de aktuella vållandebrotten.

Beträffande höjningen av straffmaximum för vållande till kroppsskada eller sjukdom anförde departementschefen (s. 50):

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.

#### *2001 års ändringar*

Genom en lagändring år 2001 (prop. 2000/01:85, JuU25 och rskr. 224) byttes det tidigare exemplet på när brottet som huvudregel skulle bedömas som grovt – då gärningen begåtts vid framförande av motorfordon och föraren varit påverkad av alkohol eller annat medel – ut mot den mer generella reglering som gäller i dag.

För att ge ytterligare vägledning för bedömningen av när brottet vållande till annans död eller vållande till kroppsskada eller sjukdom skall anses som grovt ansågs det nu vara lämpligt att rekvisitet gällande grovt brott fick en mer generell utformning. I lagtexten anges nu i stället två huvudsituationer där brottet bör bedömas som grovt. Bestämmelserna har följande lydelse.

7 § 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. Vid bedömning av om brottet är grovt skall särskilt beaktas

1. om gärningen har innefattat ett medvetet risktagande av allvarligt slag, eller

2. om gärningsmannen, när det krävts särskild uppmärksamhet eller skicklighet, har varit påverkad av alkohol eller något annat medel eller annars gjort sig skyldig till en försummelse av allvarligt slag.

8 § Den som av oaktsamhet orsakar annan person sådan kroppsskada eller sjukdom som inte 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. Vid bedömning av om brottet är grovt skall särskilt beaktas

1. om gärningen har innefattat ett medvetet risktagande av allvarligt slag, eller

2. om gärningsmannen, när det krävts särskild uppmärksamhet eller skicklighet, har varit påverkad av alkohol eller något annat medel eller annars gjort sig skyldig till en försummelse av allvarligt slag.

Den nya lydelsen innebar i fråga om vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom i kombination med rattfylleribrott inte någon förändring i sak i förhållande till vad som gällt tidigare. Situationen regleras nu i andra punkten. Där förutsätts att en situation föreligger som ställer krav på särskild uppmärksamhet eller skicklighet. Den omständigheten att gärningsmannen varit påverkad av alkohol eller något annat medel skall då särskilt beaktas vid bedömningen av om brottet är grovt.

#### **9.4 Något om gränsdragningen mellan vållande till annans död och uppsåtligt dödande**

Ett dödande som skett uppsåtligt rubriceras normalt som mord eller dråp och ett dödande som skett av oaktsamhet som vållande till annans död. Således skall brott där någon, som är påverkad av alkohol eller andra medel vid framförande av fordon, uppsåtligen orsakar andra människors död bedömas som mord eller dråp. Orsakas döden i stället av oaktsamhet skall gärningen rubriceras som vållande till annans död.

Varken uppsåtsbegreppet eller oaktsamhetsbegreppet närmare innebörd är lagreglerade. Innehållet i dessa begrepp har i stället kommit att utvecklas i doktrin och rättspraxis.

Uppsåt föreligger enligt svensk rätt till att börja med när gärningsmannen inser att en viss följd kommer att inträffa eller att en viss omständighet föreligger. För att uppsåt i denna form skall föreligga fordras inte att gärningsmannen är fullständigt säker på sin sak; det räcker med vad som brukar kallas praktisk visshet.

Uppsåtsbegreppet omfattar vidare de uppsåtsformer som brukar benämnas direkt och indirekt uppsåt. Med direkt uppsåt avses att gärningsmannen haft avsikt att åstadkomma effekten antingen som ett mål i sig eller som ett genomgångsled till ett mål. Med indirekt uppsåt avses att gärningsmannen visserligen inte haft för avsikt att åstadkomma effekten men har insett att den är nödvändigt förbunden med det mål till vilket han syftar. Vid båda dessa uppsåtsformer kan uppsåt föreligga trots att gärningsmannen endast insett risken för en viss effekt eller för att en viss omständighet förelegat. Grunden för att tillskriva gärningsmannen uppsåt är således närmast dennes inställning till effekten, att denne eftersträvat effekten eller insett att effekten kommer att inträffa som en bieffekt till en eftersträvad följd.

Frågan om var den nedre gränsen för uppsåt – gränsen mellan uppsåt och oaktsamhet – skall dras har under lång tid diskuterats. Tidigare drogs den nedre gränsen för uppsåt genom användning av eventuellt uppsåt (med hypotetiskt prov). Vid bedömningen av om ett eventuellt uppsåt förelåg företogs en prövning i två steg. I det första steget prövades om gärningsmannen insett möjligheten att en viss följd skulle inträffa eller att en viss omständighet förelåg. Om svaret blev jakande gick man vidare till det andra steget. I detta steg krävdes att domstolen vid ett hypotetiskt prov fann att gärningsmannen skulle ha utfört gärningen även om han eller hon varit säker på att följden/effekten skulle inträffa. Blev svaret på frågan negativt förelåg inte uppsåt utan oaktsamhet.

Högsta domstolen har i flera mål under senare år fört diskussioner kring att ersätta det eventuella uppsåtet med andra former för uppsåtets nedre gräns. I NJA 2004 s. 176 har domstolen, efter en noggrann genomgång av tre olika modeller för att bestämma uppsåtets nedre gräns, stannat för det s.k. likgiltighetsuppsåtet. I ett första led skall gärningsmannen, precis som vid det eventuella uppsåtet, ha insett att det förelåg en risk för att gärningen skulle medföra en viss effekt eller att en viss omständighet förelåg. För att uppsåt till effekten eller omständigheten skall anses föreligga krävs dessutom att gärningsmannen är likgiltig, inte endast till risken utan också till

förverkligandet av effekten eller förekomsten av omständigheten. Domstolen anförde:

Det avgörande är således att förverkligandet av effekten eller förekomsten av omständigheten, vid gärningstillfället inte utgjorde ett för gärningsmannen relevant skäl för att avstå från gärningen. Har gärningsmannen handlat i förlitan på att effekten inte skulle förverkligas eller gärningsomständigheten föreligga har han inte varit likgiltig i denna mening även om hans inställning kan framstå som lättsinnig. I sak motsvarar ett på detta sätt uppfattat likgiltighetsuppsåt vad som ovan sagts angående direkt och indirekt uppsåt i de fall som gärningsmannen inte insett att effekten skulle inträda utan endast att det förelåg en risk för detta. Sammanfattningsvis talar övervägande skäl för att uppsåtets nedre gräns bör förstås på det sätt som nu sagts. Vad som förutom insikt i risken är avgörande är således gärningsmannens inställning eller attityd vid gärningstillfället. Endast om det står klart att han haft en positiv eller i vart fall likgiltig inställning till effektens förverkligande eller förekomsten av gärningsomständigheten skall gärningen bedömas som uppsåtlig.

I fallet drar Högsta domstolen även upp riktlinjer för bevisbedömningen. Domstolen, som anmärker att riktlinjer av angivet slag måste behandlas med försiktighet, hänvisar till ett tidigare avgörande, NJA 2002 s. 449, och anger:

Av avgörandet får således anses framgå bl.a. att utgångspunkten för bedömningen skall vara omständigheterna vid gärningen, att insikt om att det förelåg en mycket hög sannolikhet normalt är tillräckligt för att uppsåt skall anses föreligga, att hänsynslöst beteende, upprörd sinnestämning och gärningsmannens intresse i gärningen är omständigheter som kan göra att uppsåt får anses föreligga även om det inte förelåg en mycket hög sannolikhet samt att uppsåt i allmänhet inte kan anses föreligga när risken enligt gärningsmannens föreställning inte var avsevärd.

Oaktsamhet förekommer i två former; medveten och omedveten. Medveten oaktsamhet kan sägas vara detsamma som att gärningsmannen insett möjligheten/risken att en viss effekt skulle inträffa eller att en viss omständighet förelåg, utan att uppfylla kraven för uppsåt (inte eftersträvat följden, inte varit likgiltig inför följden eller omständigheten etc.). Omedveten oaktsamhet föreligger om gärningsmannen inte haft insikt om risken för en viss följd eller för att en viss omständighet förelåg, men borde ha insett denna.

Enligt de bedömningar som hittills gjorts i praxis har en rattfyllerist som orsakat någons död som regel dömts för vållande till annans död. Även om gärningsmannen åtminstone ibland kan

ha insett att hans körning skulle kunna orsaka en trafikolycka med en viss utgång, har det varit svårt att finna det styrkt att denne skulle ha fört bilen om han varit säker på att så skulle ske. Frågan kan naturligtvis ställas om övergången från eventuellt uppsåt (med hypotetiskt prov) till likgiltighetsuppsåt medför att utrymmet för att bedöma nu aktuella gärningar som uppsåtliga brott har ökat.

Som Högsta domstolen framhöll i NJA 2004 s. 176 ligger de båda uppsåtsbegreppen – åtminstone vad gäller utfallet – mycket nära varandra. En viss skillnad kan i praktiken uppkomma därigenom att vissa faktorer hänförliga till gärningsmannens person och karaktär, som möjligen kunde vara relevanta vid bedömningen av det hypotetiska provet, numera måste betraktas som irrelevanta. Det saknas emellertid skäl att tro att Högsta domstolens nya praxis kommer att medföra några generella förändringar vad gäller domstolarnas uppsåtsbedömningar i fall av rattfylleri och vållande till annans död. På samma sätt som tidigare måste gärningsmannen ha insett att det fanns en risk för att han skulle komma att köra på och döda någon. Detta krav är gemensamt för eventuellt uppsåt (med hypotetiskt prov) och likgiltighetsuppsåt. I denna del har således ingen förändring skett. För att uppsåt skall anses föreligga krävs enligt likgiltighetsuppsåtet härutöver att gärningsmannen var likgiltig till effektens förverkligande, dvs. till att någon skadas, dödas etc. Inte heller i denna del kan likgiltighetsuppsåtet anses vara vidare än det eventuella uppsåtet med hypotetiskt prov. Visserligen kan en person som kör bil påverkad av alkohol på ett sätt sägas vara likgiltig, men likgiltigheten gäller *risken för att* någon kommer till skada, inte *att* någon kommer till skada (vilket fordras för att man skall kunna konstatera uppsåt).

Det är dock viktigt att peka på att det ovan sagda inte innebär att rattfyllerister aldrig kan anses ha uppsåt till skador osv. Fall kan naturligtvis förekomma där gärningsmannen har kört rattfull och insett att hans handlande skulle komma att få effekten att någon dödades. På samma sätt kan det finnas fall där gärningsmannen inser risken för skador eller dödsfall och där denne också är likgiltig inför effekten och således skall dömas för uppsåtligt brott.

Sammantaget är det emellertid, med den uppsåtslära som gäller enligt svensk rätt, knappast möjligt att annat än i undantagsfall bedöma nu aktuella gärningar som uppsåtliga. Ovan redovisade resonemang är giltiga även på vållande till kroppsskada eller sjukdom i förhållande till misshandel.

## 9.5 Skadeståndsansättning till anhöriga

Någon möjlighet för anhöriga att få skadeståndsansättning för psykiskt lidande till följd av att en anhörig dödsdats fanns i princip inte före år 1993. Möjligheten att få skadestånd för personskada som lett till döden reglerades i 5 kap. 2 § skadeståndslagen (1972:207). Enligt den bestämmelsen utgick ersättning dels för begravningskostnader och i skälig omfattning annan kostnad till följd av dödsfallet, dels för förlust av underhåll. Till anhörig som hade bevittnat att någon dödsdats genom exempelvis en trafikolycka kunde ersättning för personskada enligt 5 kap. 1 § skadeståndslagen dock utgå.

Genom Högsta domstolens avgörande i fallen NJA 1993 s. 41 I och II kom praxis att ändras när det gällde rätten till ersättning vid uppsåtligt dödande. I domarna uttalade domstolen att det fanns anledning att i rättspraxis inta en mindre restriktiv hållning än tidigare beträffande möjligheterna för närstående att få ersättning för sina psykiska besvär i samband med att en anhörig dödsdats. Domstolen stannade för en lösning som innebar att ersättning skulle utgå till personer som drabbats av psykiska besvär till följd av att en närstående blivit uppsåtligen dödad men utslöt inte att ytterligare utvidgning av skadeståndsmöjligheterna skulle kunna ske genom ny lagstiftning.

Frågan om ersättning för personskada till personer som stått den avlidne särskilt nära när ett dödsfall orsakats av grov vårdslöshet prövades av Högsta domstolen i fallet NJA 1996 s. 377. I målet var det fråga om nära anhöriga, en syster samt föräldrarna, till en 11-årig pojke som påkörts av en rattfyllerist och senare samma dag avlidit till följd av de skador han åsamkats vid påkörningen. Domstolen konstaterade att dödsfallet om hade orsakats genom en grov vårdslöshet från skadevållarens sida som låg mycket nära ett uppsåtligt handlande. Särskilt med hänsyn därtill ansåg Högsta domstolen att de skador som drabbat de anhöriga skulle anses ersättningsgilla. I ett annat fall där en närstående dödsdats genom vårdslös handling som ej utgjort grovt vållande tillerkändes de anhöriga däremot inte ersättning för sveda och värk (se NJA 1999 s. 632).

Genom ändringar i skadeståndslagen, som trädde i kraft den 1 januari 2002, följer numera av 5 kap. 2 § första stycket 3 att i de fall där personskada lett till döden, ersättning skall betalas för personskada som till följd av dödsfallet åsamkats någon som stod

den avlidne särskilt nära. Regleringen innebär en utvidgning i förhållande till tidigare praxis. Enligt bestämmelsen skall skadestånd betalas även när dödandet skett genom oaktsamhet som inte varit grov.

## **9.6 De nya bestämmelsernas genomslag i domstolarnas praxis – genomgång av meddelade domar**

### **9.6.1 Vållande till annans död i kombination med rattfylleri-brott**

#### **Inledning**

Utredningen har gått igenom så gott som samtliga tingsrättsdomar där åtal för vållande till annans död i samband med rattfylleribrott har lett till fällande domar under åren 1991–1992, 1994–1996 och 2001–2004.

Utredningen har också, i förekommande fall, gått igenom hovrättens dom i målet. Det har dock beträffande vissa av domarna som meddelats vid tingsrätterna mellan åren 1991 och 1994 inte varit möjligt att få fram hovrättens dom. För domar från år 1995 och framåt har uppgifter om hovrättsdomen däremot funnits att tillgå.

För varje år finns i bilaga 2 en kort sammanfattning av domarna med uppgift om hur gärningarna rubricerats, vilken påföljd som dömts ut samt även för sådana omständigheter som påverkat domstolens bedömning av straffvärde och påföljd.

De domar där även annan brottslighet förekommit i sådan mån att det påverkat straffvärde och påföljd har inte tagits med i denna sammanställning.

#### **Iakttagelser**

##### *Straffvärde och påföljdsbedömningar samt iakttagelser i övrigt*

Vid domstolarnas bedömning av åtalen kan man urskilja vissa omständigheter som har haft särskild betydelse när det gäller att bedöma allvaret i gärningarna och gärningarnas straffvärde.



Ofta har domstolen inledningsvis gjort en bedömning av hur den aktuella körningen har gått till. Finns det uppgifter om att det varit fråga om en särskilt farlig körning har detta påverkat straffvärdet.

Domstolarna synes också ha gjort skillnad mellan fall där det fordon som gärningsmannen kört gått av vägen och krockat med ett träd, ett berg eller dylikt med följd att en medpassagerare avlidit och fall där andra trafikanter varit inblandade, exempelvis kollisioner med andra fordon och påkörningar av cyklister eller fotgängare. Generellt tycks domstolarna ha sett allvarigare på de senare fallen och dessa har därmed också oftast renderat i längre straff.

När en medpassagerare har avlidit har domstolarna vid bedömningen i vissa fall beaktat om medpassageraren själv varit berusad, om denne varit medveten om att gärningsmannen varit berusad och kanske saknat körkort, om medpassageraren frivilligt följt med på färden samt också om medpassageraren använt bilbälte eller ej.

I de fall där den som avlidit befunnit sig i ett annat fordon eller varit fotgängare eller cyklist har domstolarna ofta beaktat om den avlidne själv på något sätt påverkat händelseförloppet.

Vid bestämmande av påföljden har, utöver gärningsmannens ålder och tidigare brottslighet, i varierande grad det förhållandet att gärningsmannen själv drabbats av allvarlig kroppsskada påverkat bedömningen (30 kap. 4 § och 29 kap. 5 § första stycket 1 brottsbalken).

Vid genomgången har det visat sig att det i de allra flesta domar även ingår andra trafikrelaterade brott. Det är således vanligt att gärningsmannen, vid sidan av vållande till annans död, också har gjort sig skyldig till vårdslöshet i trafik. Vidare har flera av de dömda gjort sig skyldiga till olovlig körning. Att gärningsmannen även har dömts för annat trafikrelaterat brott torde dock ha påverkat straffvärdet endast marginellt.

De unga lagöverträdarna i åldern 15–21 år utgör en relativt stor andel av hela gruppen. Under de flesta åren uppgick andelen unga lagöverträdare till mer än 20 procent av hela gruppen.

Det förhållandet att det är många olika omständigheter som påverkar domstolens bedömning av gärningens allvar och straffvärde kan innebära att det möter vissa svårigheter att dra slutsatser kring på vilka sätt och i vilken omfattning lagändringarna den 1 februari 1994 har påverkat rättstillämpningen. Vid en uppdelning av de genomgångna domarna i ålderskategorier, en med gärningar begångna före den 1 februari 1994, en med gärningar

begångna relativt snart efter den 1 februari 1994, en med gärningar under åren 2001–2003 och en med gärningar begångna under allra senaste tid (2004) kan dock tydliga skillnader avseende rubricering och påföljdsbestämning iakttas.

#### *Åren 1991–1992 och 1994*

För åren 1991–1992 och 1994 kan till en början konstateras att det endast i några enstaka fall stämde för grovt brott. Straffen har i de fall där gärningarna bedömts som grova bestämts till fängelse mellan sex månader och ett år och tre månader. I något enstaka fall har påföljden bestämts till villkorlig dom och dagsböter främst på grund av gärningsmannens ålder. I det fall där straffet bestämdes till fängelse ett år och tre månader vittnade anhöriga till gärningsmannen om att denne tidigare samma dag uppgett att han skulle köra ihjäl sig. Vidare vittnade en medtrafikanter om att gärningsmannen fört sitt fordon i motsatta körbanan trots att han inte gjort någon omkörning. I två fall bestämdes påföljden till ett års fängelse. Det ena fallet gällde en person som körde in i bakpartiet på en polisbil till följd varav en polisman omkom och en polisman erhöll svåra kroppsskador. Det andra fallet gällde en person som bakifrån körde på en 11-årig pojke, som gick på en trottoar, till följd varav pojken slungades tio meter i luften, slogs i marken och avled av skadorna.

I flera fall där brottet bedömts enligt normalgraden har påföljden bestämts till villkorlig dom och dagsböter. I de flesta fall har påföljden dock bestämts till ett kortare fängelsestraff om några månader. I några enstaka fall har man bestämt längre fängelsestraff om sex, åtta eller tio månader. I något fall har man också dömt till skyddstillsyn i förening med behandlingsplan.

Två av fallen från år 1991 refererades i RH. Hovrätten höjde i båda fallen straffet; i det ena fallet från två till åtta månaders fängelse och i det andra fallet från tre till sex månaders fängelse. Även två av fallen från år 1992 refererades i RH. Också i de fallen höjdes straffet, från tre till sex månaders fängelse respektive från sex till tio månaders fängelse.

I tre av fyra fall där gärningarna begåtts efter 1994 års lagändringar har åklagaren stämt för grovt brott. Straffet bestämdes i två av fallen till ett års fängelse och i det tredje fallet till sex månaders fängelse. Ett av fallen refererades i RH 1995:78 och hovrätten

angav då särskilt att man vid sin bedömning beaktat den lagändring som trätt i kraft den 1 februari 1994.

#### *Åren 1995–1996*

Även i andra fall under slutet av åren 1994 och 1995–1996 har domstolarna beaktat det förhållandet att det skett en lagändring som innebär dels att nu aktuella gärningar normalt skall bedömas som grovt brott, dels att maximistraflet höjts från fyra till sex års fängelse.

Det har under dessa år i flertalet av fallen stämts för grovt brott. Det går även att se en tendens till att betydligt längre straff har dömts ut än tidigare. Påföljden har i de flesta fallen bestämts till fängelse mellan sex månader och ett år. Variationerna i straffmätningen är emellertid tämligen stora vilket kan ha sin förklaring i att de nya reglerna ännu inte fått fullt genomslag i praxis.

I det fall där det dittills längsta fängelsestraffet om ett och ett halvt år dömdes ut dödades en av två medpassagerare. Den tilltalade hade 3,0 promille alkohol i blodet. I tingsrättens dom, som även omfattade tillgrepp av fortskaffningsmedel, angav domstolen särskilt att det nya strängare synsättet borde slå igenom vid straffmätningen. Domen fastställdes av hovrätten i oktober 1995.

I ett fall där gärningsmannen kört på och dödat en cyklist, som inte på något sätt varit medvållande till olyckan, bestämdes påföljden till fängelse åtta månader. Likaså bestämdes straffet till åtta månaders fängelse efter en frontalkollision mellan två personbilar som fick till följd att föraren av den bilen med vilken kollisionen skedde avled.

Under åren 1995–1996 finns ett fall där varken vållandebrottet eller rattfylleribrottet bedömdes som grovt. Påföljden bestämdes i det fallet till villkorlig dom jämte 100 dagsböter.

För de unga lagöverträdarna har påföljderna varierat mellan överlämnande till vård enligt socialtjänstlagen, villkorlig dom och kortare fängelsestraff.

Vid en jämförelse mellan de fall där man dömt för grovt brott redan före den 1 februari 1994 och de fall där man har dömt för grovt brott efter den 1 februari 1994 har några egentliga skillnader i bedömningarna av straffvärdet inte kunnat iakttas. Den stora skillnaden är i stället att man efter den 1 februari 1994 har dömt för grovt brott betydligt oftare än tidigare. Detta har i och för sig

inneburit en betydande skärpning av straffen för i övrigt jämförbara gärningar.

#### *Åren 2001–2003*

Jämfört med vad som gällde under åren 1995–1996 ser man under åren 2001–2003 att olikheterna i straffmätningen har jämnats ut mellan domstolarna och att straffen generellt har skärpts. Det förekommer under dessa år i princip inte kortare fängelsestraff än åtta till tio månader och straffen är ofta längre än så. I de fall där andra än medpassagerare omkommit har straffet regelmässigt bestämts till fängelse ett år eller längre.

Från år 2002 finns två fall där domstolen har bestämt påföljden till två års fängelse. Det ena fallet rörde en 13-årig cyklist som kördes på bakifrån och skadades så illa att han avled omedelbart. Detta fall kan jämföras med fallet från oktober 1992 där en person som körde på en 11-åring som promenerade på en trottoar med följd att denna avled dömdes till ett års fängelse. Vidare kan jämföras med fallet från oktober 1996 där en cyklist som färdades på vägrenen blev påkörd och dödad. Gärningsmannen dömdes i det fallet till fängelse åtta månader. Det andra fallet där två års fängelse dömdes ut var en frontalkollision mellan två bilar till följd varav en person i det fordon med vilket kollisionen skedde avled och tre skadades. Vidare avled medpassageraren i det fordon som fördes av gärningsmannen. Även det fallet går att jämföra med tidigare fall där omständigheterna varit liknande och där ett eller ett och ett halvt års fängelse dömts ut. En jämförelse kan även göras med fallet från år 1996 där en person, efter en frontalkollision mellan två bilar och där föraren av det mötande fordonet dödades, dömdes till fängelse åtta månader.

Straffmätningen beträffande de unga lagöverträdarna har fortfarande varierat stort. I något fall har man överlämnat till vård enligt socialtjänstlagen. I något fall har man dömt till villkorlig dom och böter. Beträffande en 17-årig gärningsman bestämdes påföljden till skyddstillsyn med samhällstjänst 70 timmar. I två fall, som gällde 18–20-åringar, dömdes till sex månaders fängelse. Dessutom ansåg en tingsrätt att det förelåg synnerliga skäl att döma en 17-åring till fängelse för grovt rattfylleri och grovt vållande till annans död och bestämde påföljden till slutna ungdomsvård fyra månader.

Den domen ändrades dock av hovrätten som överlämnade åt socialnämnden att föranstalta om erforderlig vård inom socialtjänsten.

Den lagändring som skedde den 1 juli 2001, då det i lagtexten tidigare angivna exemplet på när vållande till annans död var att bedöma som grovt brott (då gärningen begåtts vid framförande av motorfordon och föraren varit påverkad av alkohol eller annat medel) ändrades till den mer generella reglering som gäller i dag, har inte haft någon påverkan på bedömningarna, vilket ju inte heller var avsikten.

Under perioden före år 1996 förde anhöriga endast i undantagsfall talan om skadestånd med begäran om ersättning för psykiskt lidande till följd av att en närstående avlidit efter en trafikolycka.

Vid genomgången av domarna från åren 2001–2003 kan man konstatera att 1996 års fall från Högsta domstolen har fått ett tydligt genomslag i praxis. Under denna period begärde närstående i princip alltid ersättning för psykiskt lidande till följd av anhörigas bortgång i samband med grovt vållande till annans död och rattfylleribrott. 1996 års fall samt även den lagändring som gjordes i skadeståndslagen den 1 januari 2002 har således fått avsedd effekt.

#### *År 2004*

Under år 2004 synes praxis ha stabiliserats och underrätterna har nu i övervägande andelen fall dömt till fängelse ett år och sex månader eller längre. I ett fall där en person dödades och en annan blev allvarligt skadad bestämdes påföljden till två års fängelse. I ett annat fall körde en bilist in i ett avspärrat trafikolycksområde och förorsakade en persons död. En annan person skadades allvarligt. Påföljden bestämdes i det fallet till fängelse två år och sex månader. I ytterligare ett fall, där två pojkar på en moped dödades, bestämde tingsrätten påföljden till två års fängelse. Hovrätten satte dock ner straffet till fängelse ett år och sex månader. Domstolarna har vid bestämmande av påföljden ofta resonerat kring hur farlig den aktuella körningen varit.

Från år 2004 finns också målet från Trelleborgs tingsrätt och Hovrätten över Skåne och Blekinge där en berusad lastbilschaufför förorsakade fem människors död. Chauffören dömdes till fyra års fängelse.

Det finns också någon dom där tingsrätten överlämnat åt socialnämnden att föranstalta om erforderlig vård förenad med

maximalt antal timmar ungdomstjänst samt några domar där påföljden bestämts till skyddstillsyn med föreskrift om kontraktsvård.

Det senaste fallet som finns att redovisa är det som avgjordes genom Högsta domstolens dom den 19 oktober 2005. Detta var första gången som Högsta domstolen tog ställning till straffmätningen i ett mål gällande grovt rattfylleri och grovt vållande till annans död efter 1994 års reform. Målet gällde en man som hade fört sitt fordon på en länsväg med en alkoholkoncentration i blodet uppgående till 2,17 promille. I närheten av en korsning med en annan länsväg körde han av oaktsamhet på en kvinna som var ute och gick med sitt barnbarn i en barnvagn. Kvinnan och barnet avled till följd av skadorna.

Vid bestämmande av straffvärdet angav Högsta domstolen bl.a. följande.

BR valde att vid 18-tiden en eftermiddag företa en bilfärd mot Umeå trots att han före avfärden hade intagit alkohol svarande mot en mycket hög promillehalt i blodet. BR avsåg att färdas en lång sträcka, drygt sju mil tur och retur, på en länsväg vid en tidpunkt då trafiken inte kunde förväntas vara låg. Enligt vad han själv uppgett var han väl bekant med den vägkorsning han kom att passera strax före olycksplatsen som mycket farlig. Han kände också till att det förekom många fordon vid en verkstad som låg strax efter korsningen, att det brukade röra sig fotgängare vid korsningen och att det fanns en busshållplats i närheten. Han hade därför anledning att vara särskilt uppmärksam när han närmade sig korsningen. Att han trots detta inte i tid såg IE med barnvagn före kollisionen, som uppenbarligen inträffade endast en kort sträcka efter vägkorsningen, är i enlighet med hovrättens dom att tillskriva att han var påverkad av alkohol. I enlighet med hovrättens dom har han också med hänsyn till väg- och trafikförhållandena framfört bilen med för hög hastighet.

BRs färd slutade med en olycka av allra allvarligaste slag. Det har emellertid inte kommit fram något som visar att BR varit i det närmaste helt likgiltig inför de effekter som kunde följa av hans färd (jfr prop. 1993/94:44 s. 49). Den högre delen av straffskalan aktualiseras därmed inte. Utgångspunkten för bedömningen är i stället att BR som bilförare under de ovan angivna förhållandena påtagit sig en uppgift som krävt särskild uppmärksamhet och skicklighet; dödsolyckan har orsakats av en alkoholrelaterad bristande uppmärksamhet och alltför hög hastighet vilket inneburit att det vållande till annans död som BR gjort sig skyldig till har bedömts som grovt brott. Den närmare graden och karaktären av BRs oaktsamhet har även betydelse för bestämmandet av straffvärdet inom den strafflatitud som föranleds av att gärningarna bedöms som grova. Utöver de omständigheter som föranleder att brotten är att bedöma som grova föreligger dock inte

några försvarande omständigheter. Det finns inte heller några förmildrande omständigheter att beakta.

Högsta domstolen ansåg att det att hovrätten bestämda fängelsestraffet om ett år och sex månader fick anses innefatta en sådan i förhållande till tiden före 1994 års reform skärpt syn på brott av här aktuellt slag som avsågs med reformen, att straffet motsvarade brottens straffvärde och fastställde därmed hovrättens domslut.

### **9.6.2 Vållande till kroppsskada eller sjukdom i kombination med rattfylleribrott**

Utredningen har när det gäller vållande till kroppsskada eller sjukdom i kombination med rattfylleribrott begränsat genomgången av domar till åren 1992, 2002 och 2003. Genomgången begränsar sig också till domar från underrätterna.

Under år 1992 stämdes och dömdes det för grovt brott endast i ett av fjorton fall. Under år 2002 var siffrorna de motsatta. Då stämdes och dömdes det för grovt brott i 15 av de 17 fall som utredningen har gått igenom. I övrigt var förhållandena relativt likartade. Alla gärningsmän utom någon enstaka dömdes också för grovt rattfylleri. Flera dömdes även för olovlig körning och vårdslöshet i trafik.

Under år 1992 var det i nio av fallen en annan bilist, en fotgängare eller en cyklist som blev skadad. I fem av fallen var det en medpassagerare som blev skadad. Alla gärningsmän utom två dömdes till fängelse. Straffen varierade mellan en och sex månaders fängelse. Av de övriga två dömdes en till villkorlig dom och dagsböter och en till skyddstillsyn med särskilda föreskrifter. En av dem som dömdes till fängelse i sex månader hade kört på en cyklist som åsamkats svåra skador i huvudet och på armar och ben. En gärningsman som dömdes till fängelse i fem månader hade åsamkat en kvinna som stod och väntade vid en vägkant komplicerade underbens- och armbågsfrakturer samt en skallskada.

Under år 2002 var det i tolv av fallen en annan bilist, en fotgängare eller en cyklist som skadades och i fem av fallen en medpassagerare. Straffen varierade mellan fängelse och skyddstillsyn i kombination med samhällstjänst och/eller föreskrift om behandling. I ett fall där gärningsmannen dömdes för vållande till kroppsskada, grovt brott, rattfylleri, vårdslöshet i trafik och

smitning bestämdes påföljden till villkorlig dom med samhällstjänst. Utdömda fängelsestraff ligger på mellan två och åtta månader. I ett fall där en tidigare utdömd skyddstillsyn undanröjdes utdömdes fängelse tio månader. I ett av fallen där åtta månaders fängelse dömdes ut var skadorna så svåra att allt talade för att den skadade skulle bli invalidiserad för resten av livet. I det andra fallet hade den skadade fått frakturer på nyckelben, bröstben, revben och halsryggraden. En gärningsman, som var påverkad av såväl alkohol som narkotika, körde på en sjuårig flicka, som var ute och cyklade med sin mamma. Till följd av påkörningen ådrog sig flickan en bäckenfraktur, sårskador och blåmärken. Gärningsmannen dömdes till sex månaders fängelse.

Under år 2003 ligger fängelsestraffen som regel mellan en och sex månaders fängelse. I några fall har domstolen överlämnat till socialnämnden att föranstalta om erforderlig vård. I några fall har man dömt till skyddstillsyn och i ett fall till villkorlig dom och böter. Från år 2003 finns också en dom där påföljden bestämts till fängelse ett år och sex månader. Gärningsmannen hade där gjort sig skyldig till likartad brottslighet vid ett flertal tillfällen; dels narkotikabrott, olovlig körning, rattfylleri och smitning, dels grov vårdslöshet i trafik, narkotikabrott, olovlig körning, grovt rattfylleri och smitning, dels narkotikabrott, olovlig körning och rattfylleri, dels grov vårdslöshet i trafik, grovt vållande till kroppsskada, olovlig körning och smitning.

Liksom vid vållande till annans död är det en rad olika omständigheter som påverkar domstolarnas bedömningar. Inte minst de skador som åsamkats målsägandena varierar stort i nu aktuella domar. Det rör sig om allt från personer som är eller kommer att bli helt återställda till personer som har blivit helt invalidiserade.

Vid genomgången av domar har utredningen konstaterat ett klart genomslag av lagändringarna år 1994. Det är endast i några enstaka fall som gärningarna härefter inte bedömts som grova. Vid en jämförelse mellan liknande fall kan man vidare konstatera att straffen blivit något längre efter lagändringarna. Genomslaget är dock inte lika uttalat som när det gäller grovt vållande till annans död.



## 9.7 Överväganden

**Utredningens bedömning:** De lagändringar som genomfördes år 1994 har fått genomslag i rättstillämpningen genom att vållande till annans död eller vållande till kroppsskada eller sjukdom i kombination med rattfylleribrott i de allra flesta fall nu bedöms som grovt brott och genom att påföljderna har skärpts.

För grovt vållande till annans död och grovt rattfylleri i brottskonkurrens uppgår straffmaximum i dag till åtta års fängelse. Nuvarande straffskalor – där maximistraffet för grovt vållande till annans död möter minimistraffet för dråp – är utformade på ett ändamålsenligt sätt och det saknas anledning att ytterligare höja straffet. Inte heller bör minimistraffet höjas.

För grovt vållande till kroppsskada eller sjukdom och grovt rattfylleri i brottskonkurrens uppgår straffmaximum i dag till sex års fängelse. Straffskalan står i rimlig relation till straffskalan för grovt vållande till annans död samt även till straffskalorna för misshandel respektive grov misshandel. Inte heller här finns det någon anledning att förändra straffskalan.

### 9.7.1 Lagändringarnas genomslag i rättstillämpningen

Den genomgång av domar som utredningen har gjort visar helt klart att de lagändringar som genomfördes år 1994 i fråga om brotten vållande till annans död respektive vållande till kroppsskada eller sjukdom har fått genomslag i rättstillämpningen.

Efter lagändringarna har vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom i kombination med rattfylleribrott normalt rubricerats som grovt brott vilket också har inneburit att straffvärdet för gärningarna har bedömts vara högre än tidigare. En skärpning har således skett både vad gäller brottsrubricering och straffmätning. Vad gäller straffmätningen måste skärpningen anses vara påtaglig. Domstolarna ser uppenbarligen allvarigare på den här typen av brott nu.

Före 1994 års reform bestämde domstolarna i normalfallet straffet för rattfylleri och vållande till annans död till ett kortare fängelsestraff. Numera bedöms brotten som grova och fängelsestraffets längd varierar i normalfallet mellan ett och två års fängelse. Under de senaste åren finns vissa tecken på att straffen har skärpts ytterligare. Under år 2004 har man i flera fall dömt ut

fängelse i två år eller mer. Det längsta straff som dömts ut är fyra års fängelse för en lastbilschaufför som i berusat tillstånd vållade fem människors död.

I Högsta domstolens ovan redovisade dom från oktober 2005, fastställdes underrätternas dom på fängelse ett år och sex månader för grovt rattfylleri och grovt vållande till annans död. I rättsfallet uttalade Högsta domstolen att straffet på ett år och sex månader fick anses innefatta en sådan, i förhållande till tiden före 1994 års lagändring, skärpt syn på brott av det här slaget som avsågs med reformen år 1994. Det straff som utmättes av Högsta domstolen ligger visserligen inte i det allra översta skiktet av den praxis som utvecklats i underrätterna, men det låter sig inte utan vidare sägas att domen avviker från eller utgör ett avståndstagande från denna praxis. Domen avser det enskilda fallet och under andra omständigheter kan straffvärdet naturligtvis bedömas vara högre. Här bör observeras att Högsta domstolen påpekade att det i det aktuella fallet – utöver de omständigheter som gjorde brottet grovt – inte fanns några särskilda försvårande eller förmildrande omständigheter.

När det gäller vållande till kroppsskada eller sjukdom är utvecklingen inte lika klar men enligt utredningens uppfattning har en straffskärpning kommit till stånd även om genomslaget inte är lika tydligt som beträffande vållande till annans död.

Sammanfattningsvis kan utredningen konstatera att lagändringarna fått genomslag i rättstillämpningen såväl vad beträffar rubricering som straffmätning.

### 9.7.2 Behov av förändringar

#### *Inledning*

Frågan är om den skärpta syn på nu aktuella brott som kom till uttryck i 1994 års lagstiftning fått tillräckligt genomslag i rättstillämpningen eller om det finns behov av ytterligare förändringar.

#### *Allmänt om straffskalor och straffmätning*

Bestämmelser om straffmätning finns i 29 kap. brottsbalken. I 1 § första stycket finns den grundläggande bestämmelsen enligt vilken straffmätning skall ske. Utgångspunkten för straffmätningen skall

med beaktande av intresset av en enhetlig rättstillämpning vara den tillämpliga straffskalan och den aktuella brottslighetens straffvärde. Det förhållandet att en lång rad olika faktorer påverkar straffvärdet i varje enskilt fall medför dock att två till det yttre mycket likartade gärningar med hänsyn till övriga omständigheter kan ha helt olika straffvärde.

Andra stycket innehåller en uppräkningslista av de faktorer som särskilt skall beaktas vid bedömningen av ett brotts straffvärde. Straffvärdet skall bestämmas med beaktande av den skada, fara eller kränkning som gärningen har inneburit (objektiva omständigheter), vad gärningsmannen insett eller borde ha insett om detta samt de avsikter eller motiv som han haft (subjektiva omständigheter). Vilken form av uppsåt som föreligger eller hur grov oaksamheten har varit är också av betydelse för bedömningen.

I 29 kap. 2 § brottsbalken finns en exemplifierande uppräkningslista av omständigheter som ökar straffvärdet. En motsvarande uppräkningslista av omständigheter som minskar straffvärdet finns i 3 §.

I sammanhanget bör framhållas att det svenska påföljdssystemet i grunden bygger på principerna om proportionalitet, ekvivalens och likabehandling. Detta betyder för det första att domstolarna skall tillse att ett brott ges ett straffvärde som avspeglar det konkreta brottets svårhet i relation till andra konkreta brott inom samma brottstyp (ett allvarigare fall av grovt rattfylleri och grovt vållande till annans död skall således åsättas ett högre straffvärde än ett mindre allvarligt fall). Vidare innebär principerna om proportionalitet- och ekvivalens att det bör föreligga straffvärdemässig harmoni mellan olika brottstyper. Om ett konkret brott inom en brottstyp bedöms vara allvarigare än ett konkret brott inom en annan brottstyp bör följaktligen det förra brottet åsättas ett högre straffvärde. Jämförelser mellan olika brottstyper kan emellertid vara vanskliga att göra (hur jämför man t.ex. värdet av egendom i jämförelse med kroppsangrepp av olika slag?) samt även – när bedömningen sker i domstol – påverkas av att straffskalorna inte alltid har konstruerats uteslutande med hänsyn tagen till brottstypens straffvärde.

*Straffskalornas utformning*

En första fråga att ta ställning till är om straffskalorna, som kan sägas vara utgångspunkten vid en straffvärdebedömning, är ändamålsenligt utformade. Straffskalan för grovt vållande till annans död sträcker sig från fängelse i sex månader till fängelse i sex år. När någon döms för både grovt rattfylleri och grovt vållande till annans död utökas, enligt 26 kap. 2 § brottsbalken, straffskalan på så sätt att straffmaximum för brottsligheten blir fängelse i åtta år.

När straffskalan för grovt vållande till annans död diskuteras måste man också hålla i minnet att straffskalan för dråp, dvs. den lindrigare formen av uppsåtligt dödande, sträcker sig från fängelse i sex år till fängelse i tio år.

Som regel finns avsevärda skillnader i straffvärde mellan uppsåtliga och oaktsamma brott. Ett uppsåtligt brott anses ha ett högre straffvärde än ett oaktsamt brott. Det är främst graden av likgiltighet som gärningsmannen visar inför andra människors liv och hälsa samt inför andra skyddsvärda intressen som gör att rättsordningen typiskt sett ser allvarigare på uppsåtliga än på oaktsamma gärningar. Enkelt uttryckt kan sägas att gärningsmannen vid uppsåt är likgiltig inför att en viss följd (t.ex. en skada) inträffar, medan gärningsmannen, vid oaktsamhet är likgiltig inför att det finns en risk för skadan (medveten oaktsamhet) eller likgiltig inför huruvida det finns en sådan risk (omedveten oaktsamhet).

Här kan finnas anledning att framhålla att de jämförelser som ibland görs mellan grovt vållande till annans död i kombination med grovt rattfylleri å ena sidan och dråp å andra sidan är missvisande. I de förstnämnda fallen är gärningsmannen visserligen i större eller mindre utsträckning likgiltig *inför risken att någon dör*, men han eller hon är inte, såsom i fall av dråp, likgiltig *inför det faktum att någon dör*. Det faktum att gärningsmannen vid grovt vållande till annans död i kombination med grovt rattfylleri har uppsåt i förhållande till att han eller hon framför ett fordon i berusat tillstånd är naturligtvis inte detsamma som att han eller hon har uppsåt till att någon dör; fråga är i stället om ett uppsåtligt *risktagande* – som är både oönskat och klandervärt – där risken har förverkligats. Det sagda hindrar naturligtvis inte att det kan finnas fall av grovt vållande till annans död i kombination med grovt rattfylleri där man ligger mycket nära gränsen för uppsåtligt dödande. Dessa fall torde emellertid vara ovanliga.

Som förklaring till att straffvärdet för oaktsamhetsbrott allmänt sett är lägre har också brukat anföras att effekten av ett sådant brott inte omfattas av gärningsmannens uppsåt utan inträffar endast slumpvis (se t.ex. SOU 1986:14 s. 139–140). I de allra flesta fall går det exempelvis inte att förutsäga att en körning i onyktert tillstånd skall komma att leda till att någon dödas eller skadas.

I linje med de tankegångar som refererats ovan är straffet för grovt vållande till annans död (som är ett oaktsamhetsbrott) lägre än straffet för dråp eller mord (som är uppsåtliga brott). Straffet för grovt vållande till annans död är fängelse lägst sex månader och högst sex år och straffet för dråp är fängelse lägst sex år och högst tio år.

Enligt utredningens uppfattning måste det, med hänsyn till vad som anförts om den straffvärdemässiga betydelsen av huruvida gärningsmannen agerat uppsåtligen eller av oaktsamhet, anses rimligt att straffskalan för grovt vållande till annans död inte överlappar straffskalan för dråp. Oaktsamma gärningar bör – allt annat lika – anses ha ett lägre straffvärde än uppsåtliga. En höjning av straffskalan för grovt vållande till annans död skulle därför – åtminstone om den övre delen av straffskalan verkligen kom till användning – rimligen behöva följas av en justering också av straffskalan för dråp (vilket i sin tur kan ha betydelse för andra brottstyper).

Inte heller om man ser på straffskalan för grovt rattfylleri i kombination med grovt vållande till annans död för sig, kan utredningen se att det finns skäl att höja straffmaximum. Enligt gällande rätt sträcker sig straffskalan för denna brottkombination från fängelse i sex månader till fängelse i åtta år. Denna straffskala räcker utan vidare till också för sådana situationer där ett oaktsamt beteende gränsar till ett uppsåtligt. Det är svårt att tänka sig fall av grovt rattfylleri och grovt vållande till annans död som har ett så högt straffvärde att detta motsvarar sju eller åtta års fängelse.

Nuvarande straffskalor – där maximistraffet för grovt vållande till annans död möter minimistraffet för dråp – är således enligt utredningen utformade på ett ändamålsenligt sätt.

Utredningen ser heller inte någon anledning att föreslå en höjning av minimistraffet för grovt vållande till annans död utan anser att den straffskala som i dag gäller står väl i paritet med straffen för annan brottslighet. Man måste härvid också ha i åtanke att brottet grovt vållande till annans död kan avse vitt skilda situationer och att straffvärdet hos olika gärningar kan variera

mycket. Vill man åstadkomma en generell höjning av straffen för denna typ av brottslighet bör detta ske vid en samlad översyn av straffskalorna i vårt straffsystem.

När det gäller grovt vållande till kroppsskada eller sjukdom så är maximistraflet fyra års fängelse medan minimistraflet för grov misshandel är fängelse ett år. Straffsätserna överlappar därmed varandra på ett sätt som inte är fallet vad gäller vållande till annans död och dråp. Denna överlappning kan emellertid motiveras bl.a. med hänvisning till att effekten, dvs. kroppsskadan, kan vara mycket mer varierande när det gäller vållande till kroppsskada och misshandel än när det gäller vållande till annans död och dråp (exempelvis kan vållandebrottet gälla total invalidisering, medan misshandeln gäller skador som läks på några veckor).

Maximistraflet för grovt vållande till kroppsskada eller sjukdom ligger under maximistraflet för grovt vållande till annans död. De straffsätser som gäller står i rimlig proportion till varandra och utredningen anser därför inte heller här att det finns skäl att föreslå ändringar i nu gällande regler.

#### *Domstolarnas användning av straffskalan*

Enligt den straffmättningspraxis som tillämpas av domstolarna är det, i vart fall vid gradindelade brott, vanligt att strafftidens längd ligger relativt nära straffminimum medan den övre delen av straffskalan utnyttjas mer sällan. Vid några brott, t.ex. narkotikabrott, är dock spridningen större (vilket framför allt beror på att lagstiftaren ansett att det vid dessa brottstyper är nödvändigt att ta hänsyn till internationella straffnivåer, se t.ex. SOU 1986:14 s. 146).

Denna praxis hänger samman med att den övre delen av straffskalan normalt inte är avsedd för mer ordinär brottslighet av det aktuella slaget utan för exceptionella fall som inträffar mer sällan. Man kan säga att det i ett straffsystem som bygger på proportionalitetstanken, dvs. att straff bör utmätas efter brotts svårhet, är nödvändigt att tillse att man inte tidigt når den övre delen av straffskalan (och i princip aldrig når straffmaximum), eftersom det då kommer att saknas möjlighet att ge uttryck för att senare förövade gärningar är ännu allvarigare än de som tidigare bedömts.

Vad gäller den svårare graden av olika brott tillkommer att olika försvårande omständigheter då ofta redan beaktats vid gradindel-

ningen med den följden att det lägsta straffet redan ligger betydligt högre än vad som är normalstraff för den lindrigare graden av brottet.

Straffen för grovt vållande till annans död i samband med rattfylleribrott ligger numera i de flesta fall mellan ett och två års fängelse, dvs. klart över minimistraffet om sex månaders fängelse men dock i den nedre delen av straffskalan för grovt brott. Praxis i nu aktuella mål är således på intet sätt anmärkningsvärd och kan knappast sägas ligga lägre än vad som, på ett generellt plan, tillämpas av domstolarna vid andra typer av brott.

I sammanhanget bör vidare betonas att straffvärdet för grovt rattfylleri i kombination med grovt vållande till annans död är starkt beroende av omständigheterna i det enskilda fallet. Av stor betydelse är exempelvis hur oaktsam körningen varit (hur mycket körningen avvek från aktsam körning), hur oaktsam gärningsmannen varit (har gärningsmannen insett risken för dödsfall, t.ex. vid en farlig förbifart vid ett övergångsställe, eller varit omedvetet oaktsam?) och vilken betydelse den oaktsamhet som ligger i själva rattfylleriet haft för olyckan. Utredningen kan inte ställa sig bakom ett synsätt enligt vilket grovt vållande till annans död i kombination med grovt rattfylleri schablonmässigt tillmäts ett visst (högre) straffvärde än andra fall där oaktsamheten varit lika stor.

Det har under lång tid saknats ett prejudicerande fall när det gäller grovt vållande till annans död i kombination med rattfylleribrott. I den allmänna debatten har det återkommande förts fram synpunkter på att straffen för grovt vållande till annans död i kombination med rattfylleribrott skall skärpas. En sådan diskussion uppkom också efter Högsta domstolens ovan nämnda dom. I enlighet med vad som ovan anförts kan – även om generella uttalanden med nödvändighet blir litet missvisande – sägas att straffen för grovt vållande till annans död i kombination med rattfylleribrott nästan har fördubblats sedan början på 1990-talet. I det nyss nämnda rättsfallet konstaterar Högsta domstolen att praxis tidigare låg på fängelse mellan sex och tio månader. Numera ligger praxis i de flesta fall på fängelse i ett år och sex månader eller mer. Utredningen kan inte se att det i denna situation finns anledning att ytterligare skärpa straffmätningen för grovt vållande till annans död i kombination med grovt rattfylleri (och det finns därför inte heller skäl att ändra straffskalorna för att åstadkomma en sådan skärpning). Det bör här också erinras om att det finns en risk för att straffen för grovt vållande till annans död i kombination

med grovt rattfylleri då inte skulle komma att stå i proportion till hur andra fall av grovt vållande till annans död bedöms.

Utredningen vill i detta sammanhang också nämna hur påföljden för motsvarande gärningar ser ut i några närbelägna länder. Internationella domarunionen (International Association of Judges) ställde inför sitt möte i november 2005 frågor till ländernas delegater kring straffmätning. En av frågorna till delegaterna var vilken påföljd som skulle ha ådömts en 40-årig tidigare ostraffad person som med en promille alkohol i blodet kört över på fel sida vägbanan och kolliderat med ett mötande fordon vars förare avled. Från Norge angav man att den tilltalade skulle ha ådömts en påföljd om fängelse ett år och nio månader, från Danmark svarade man fängelse ett år och sex månader och från Tyskland mellan ett och två års fängelse. Från Italien svarade man att straffet är fängelse mellan ett och fem år och att man i det här fallet troligen skulle ha dömt till ett års villkorat fängelse.