

Rättspraxis vid rattfylleri

– en lägesbeskrivning med krav på förändringar



Säker trafik



Rapport mars 2007

Christer Folkesson och Lars Olov Sjöström

Innehållsförteckning

Inledning.....	3
Syften.....	3
Är rattfylleribrottens straffpåföljder brottsförebyggande?	4
Svensk trafiknykterhetslagstiftning.....	5
Historisk översikt	5
Juridiska principer av betydelse	6
Rattfylleri och grovt rattfylleri.....	11
Brottsförekomst.....	11
Lagstiftning.....	11
Rättspraxis.....	12
Lagstiftning och rättspraxis ur trafiksäkerhetsperspektiv.....	14
Rattfylleri under påverkan av narkotika	18
Lagstiftning.....	18
Rättspraxis.....	19
Lagstiftning och rättspraxis ur trafiksäkerhetsperspektiv.....	19
Eftersupning.....	21
Rättsläge och rutiner vid påstådd eftersupning.....	21
Norsk lag.....	21
Förutsättningar för en svensk eftersupningslag.....	22
Vår syn på problemet hävdad eftersupning	24
Vållande till annans död eller kroppsskada i förening med rattfylleribrott.....	26
Vållande till kroppsskada eller sjukdom.....	26
Vållande till annans död	27
Sammanfattning – MHF:s och NTF:s krav gällande lagstiftning och rättspraxis vid trafiknykterhetsbrott	31
1. Inför en lag om eftersupning!.....	31
2. Normalpåföljden vid grovt rattfylleri ska vara fängelse!.....	31
3. Skärp straffen för vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom!	31
4. Gör det obligatoriskt med personutredning vid grovt rattfylleri!.....	32
5. Fånga tidigt upp personer med alkoholproblem och erbjud vård och behandling!.....	32

Inledning

Den lagstiftning och rättspraxis som finns vid rattfylleribrott är föremål för en intensiv debatt i media, hos allmänheten och i riksdagen. Flera uppmärksammade utslag i de högre rättsinstanserna under de senaste åren har bidragit till att aktualisera frågan. Samtidigt har rattfylleri- och sjöfylleriutredningen, som presenterat sitt betänkande *Rattfylleri och sjöfylleri* (SOU 2006:12), kommit med en rad förslag. Betänkandet har remissbehandlas under 2006.

Organisationerna MHF och NTF vill verka för lagar och rättspraxis som kan bidra till en ökad trafiksäkerhet. Rapporten har sammanställts av Christer Folkesson och Lars Olov Sjöström vid MHF.

Vi vill särskilt tacka Wayne Jones (Rättsmedicinalverket), Tove Sporre (Brottsförebyggande rådet), Thomas Carlson (NTF), Hans Laurell och Bo Bjerre (Vägverket) för värdefulla synpunkter och material till denna sammanställning.

Syften

Rapportens och projektets syften är

- att sammanställa viktiga punkter i en kunskapsöversikt beträffande rattfylleribrott och hur de beivras enligt svensk lag och gällande rättspraxis. En fördjupad undersökning har gjorts beträffande företeelsen eftersupning.
- att med detta vetenskapligt underbyggda material driva opinion för att lagar och rättspraxis vid rattfylleribrott ska vara så effektiva och brottsförebyggande ur trafiksäkerhetssynpunkt som möjligt.

Är rattfylleribrottens straffpåföljder brottsförebyggande?

Ett grundläggande syfte med ett lands rättssystem är att reglera medborgarnas beteende för att upprätthålla den sociala ordningen och säkerheten. Straffen förväntas ha brottsförebyggande effekter och bidra till att samhällets lagar och regler efterlevs. Dessa mekanismer brukar beskrivas med hjälp av begreppen *allmänprevention* och *individualprevention*. Det förstnämnda begreppet syftar på den avskräckande effekt som straffet har på medborgarna i allmänhet. Det senare begreppet syftar på den verkan som straffet har på den straffades benägenhet att begå nya brott. En viktig förutsättning för en fungerande allmänprevention är att rättsreglerna stöds av den allmänna rättsuppfattningen och de sociala normerna.

I rapporten *Strategier för ökad regelefterlevnad på trafikområdet* redovisas viktiga resultat från sex europeiska forskningsprojekt inom trafiksäkerhetsområdet. Resultaten från dessa projekt pekar på att en ökad trafikövervakning i kombination med skärpta rättsliga sanktioner ger stora effekter på trafiksäkerheten. Beträffande trafiknykterhetsbrott konstateras att antalet brott minskar när kontrollen av förarnas nykterhet ökar. Den faktiska upptäcktsrisken är alltså en mycket betydelsefull faktor för benägenheten att begå trafiknykterhetsbrott.

De främsta orsakerna till att personer sätter sig vid ratten i onyktert tillstånd anges i rapporten vara alkoholism eller ”ungdomligt oförstånd”. För rattfyllerister med alkoholproblem är det angeläget att de rättsliga påföljderna tar fasta just på detta problem och inriktas på behandling och rehabilitering för att ge en god individualprevention. Denna grupp, som beräknas utgöra cirka 60 procent av rattfylleristerna kan nämligen inte förväntas ändra sitt beteende på grund av straffpåföljdernas allmänpreventiva påverkan. När det gäller de rattfyllerister som inte har alkoholproblem är möjligheterna att påverka allmänpreventivt betydligt större. Inte minst bland de yngre rattfylleristerna visar sig ofta bristande kunskaper och obearbetade attityder beträffande alkohol och bilkörning.¹

Den europeiska forskningen slår fast att lagstiftning, polisiärt arbete och sanktioner är verkningsfulla verktyg för att öka trafiksäkerheten och att minska antalet dödade och skadade i trafiken. Även ur ett nationellt svenskt perspektiv finns det anledning att verka för att rättssystemet på bästa sätt bidrar till en nykter och säker trafik.

¹ Svensson, Måns, *Strategier för ökad regelefterlevnad på trafikområdet. Lagstiftning, polisiärt arbete och sanktioner*, Lund 2005, s. 5-7, 17-19, 21-24, 28

Svensk trafiknykterhetslagstiftning

Historisk översikt

Den första straffbestämmelsen mot rattfylleri i Sverige infördes redan 1923. I lagen kombinerades berusning med hastighetsöverträdelse. Lagen ändrades 1925 så att det blev straffbart att vara ”synnerligen berörd av starka drycker” även om föraren hade respekterat gällande hastighetsbegränsning.²

1934 infördes en ny lag om blodundersökning i brottmål, bl.a. trafiknykterhetsbrott. I denna lag stadgades i 1 § andra stycket: ”att blodprov må tagas å den, som med skäl misstänkes ha fört motorfordon så påverkad av starka drycker, att han kan antagas inte ha ägt nödigt herravälde över sina handlingar”.³ Samma år fattade riksdagen beslut om en särskild lag om straff för vissa brott vid förande av motorfordon. Därmed reglerades rattfylleri inte längre i motorfordonsförordningen utan i en särskild lag.⁴

1941 infördes en s.k. promillelag med två promillegränser och det blev straffbart att köra motorfordon om blodalkoholhalten översteg en viss koncentration. Den lägre straffbarhetsgränsen sattes till 0,8 promille och den högre till 1,5 promille. Straffpåföljden vid minst 0,8 promille blev lägst 10 dagsböter och högst sex månaders fängelse. Den som greps med över 1,5 promille skulle straffas med högst ett års fängelse och vid mildrande omständigheter minst tjugofem dagsböter.⁵ Det svårare brottet fick senare beteckningen rattfylleri medan det lindrigare kallades rattnykterhet. Införandet av promillegränser innebar att promillenivån i sig var tillräckligt för att lagföra en misstänkt rattfyllerist.

1951 tillkom Trafikbrottslagen (1951:649), och bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott fördes över till denna lag. Dessutom infördes en bestämmelse om drograttfylleri i den nya lagen. 1957 sänktes ned nedre promillegränsen från 0,8 till 0,5 promille.⁶

Sedan 1989 kan förekomsten av alkohol i kroppen i mål om ansvar för trafiknykterhetsbrott även påvisas genom analys av utandningsluften.⁷ Koncentrationen av alkohol per liter utandningsluft omräknas då till motsvarande alkoholkoncentration i blod enligt en fastställd princip. Reglerna om trafiknykterhetsbrott reformerades ändrades från och med den 1 juli 1990. Den nedre promillegränsen sänktes ännu en gång, från 0,5 till 0,2 promille, medan den övre promillegränsen lämnades oförändrad. För normalgraden av brottet ändrades benämningen rattnykterhet till rattfylleri. Den grova graden, som tidigare kallats rattfylleri, fick den nya benämningen grovt rattfylleri. Därmed fick graderingen av brottet en utformning som motsvarar begreppen för övriga brott. 1990 års reform möjliggjorde också ett flexiblere påföljdssystem med ökat utrymme för icke frihetsberövande påföljder.⁸

² Andréasson, Rune och Jones, Wayne, *Alkohol och trafikbrott – en uppgift för rättskemin*, Stockholm 1999, s. 7-8

³ Vilgeus, Jan, *Rattfylleribrottets historia 70 år*, Stockholm 1995, s. 36

⁴ Rattfylleriutredningen, *Rattfylleri och sjöfylleri* (SOU 2006:12), 2006, s. 51

⁵ Vilgeus, Jan, *Rattfylleribrottets historia 70 år*, Stockholm 1995, s. 49

⁶ Rattfylleriutredningen, *Rattfylleri och sjöfylleri* (SOU 2006:12), 2006, s. 52

⁷ Andréasson, Rune och Jones, Wayne, *Alkohol och trafikbrott – en uppgift för rättskemin*, Stockholm 1999, s. 8

⁸ Norström, Thor och Andersson, Jan, *Från 0,5 till 0,2 promille. Vilken effekt fick 1990 års reform av trafikbrottslagen*, Stockholm 1996, s. 5

Promilleregeln hade före den 1 juli 1990 en exklusiv bevisverkan. Om den tilltalade visade sig ha en viss mängd alkohol i blodet eller utandningsluften så var saken klar. Han eller hon kunde dömas enligt tillämpligt lagrum om det inte genom annan bevisning kunde styrkas att gärningen i själva verket var allvarligare än vad den uppmätta alkoholpåverkan visade. Så är det fortfarande när det gäller normalgraden av brottet (rattfylleri). Beträffande grovt rattfylleri är det däremot så, att alkoholkoncentrationen endast är en av de omständigheter som ska beaktas vid den samlade bedömningen. I förarbetena till 1990 års lag underströks att de risker för trafiksäkerheten som brottet inneburit måste vara en avgörande faktor vid bedömningen.⁹

Den 1 februari 1994 skärptes lagstiftningen för grovt rattfylleri genom att gränsvärdet för grovt rattfylleri sänktes från 1,5 till 1,0 promille och att maximistrafket höjdes från ett till två års fängelse. Samtidigt ändrades bestämmelserna om vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom i 3 kap. 7 och 8 §§ brottsbalken. Det innebar en höjning av maximistrafket för vållande till annans död från fyra till sex år och för vållande till kroppsskada eller sjukdom till fyra år.¹⁰

1994 års ändringar i 3 kap. 7 och 8 §§ brottsbalken innebar dessutom att brott som begåtts i samband med trafiknykterhetsbrott, som huvudregel skulle bedömas som grovt.¹¹ Denna huvudregel ändrades genom en lagändring 2001, och ersattes av den mer generella reglering som gäller idag. Med nu gällande lag ska brottet beaktas som grovt

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 1 juli 1999 gjordes vissa ändringar i 4 och 4 a §§ trafikbrottslagen. Bland annat infördes ett nytt andra stycke i 4 §. Det innebar att det narkotikarelaterade rattfylleriet fick en slags motsvarighet till promilleregeln i första stycket, en nollgräns för alla typer av narkotikaklassade substanser i blodet. Undantag görs i de fall då ”narkotikan intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination.”¹² Normalpåföljden är böter för den som döms enbart för drograttfylleri. För grovt brott är påföljderna samma som vid grovt rattfylleri.¹³

Juridiska principer av betydelse

Det svenska straffsystemets tre allmänt grundläggande principer likhets-, proportionalitets- och ekvivalensprinciperna har var för sig och tillsammans betydelse för lagstiftning och rättspraxis också vid rattfylleribrotten. *Likhetsprincipen* innebär att alla ska behandlas lika inför lagen och uttrycks i 1 kap 9 § i Regeringsformen.¹⁴ *Proportionalitetsprincipen* handlar om att straffet ska bestämmas utifrån brottets straffvärde. Enligt *ekvivalensprincipen* förtjänar brott med samma straffvärde samma bestraffning

Maria Norrman beskriver de tre principerna mera detaljerat i en uppsats i ämnet straffrätt och behandlar först *likhetsprincipen*:

⁹ Sterzel, Georg, *Studier rörande påföljdspraxis m.m.*, Stockholm 2003, s. 110-111

¹⁰ Rattfylleriutredningen, *Rattfylleri och sjöfylleri* (SOU 2006:12), 2006, s. 53

¹¹ Rattfylleriutredningen, *Rattfylleri och sjöfylleri* (SOU 2006:12), 2006, s. 208

¹² Sterzel, Georg, *Studier rörande påföljdspraxis m.m.*, Stockholm 2003, s. 112

¹³ Rattfylleriutredningen, *Rattfylleri och sjöfylleri* (SOU 2006:12), 2006, s. 175

¹⁴ Kungörelse (1974:152) om beslutad ny regeringsform

Det viktigaste stadgandet i sammanhanget torde dock vara 1 kap 9 § RF. I paragrafen sägs att domstolar, förvaltningsmyndigheter och andra som fullgör uppgifter inom den offentliga förvaltningen ska beakta allas likhet inför lagen samt iakttä skälighet och opartiskhet.

Rättvisesidén bygger på att lika fall ska behandlas lika. Samtidigt ska varje fall behandlas individuellt utifrån sin egenart. Här finns en viss motsägelse. Kanske kan tyckas att själva lagbrottet ska leda till en viss påföljd i samtliga fall och att lagbrottet i sig är det centrala. Skulle två fall vara att betrakta som rättsligt lika ska även påföljden bli densamma, eller åtminstone lika svår, för personerna som drabbas av påföljden. Av naturliga skäl kan omständigheterna i två likartade fall aldrig vara exakt lika. Här kan uppstå problem för lagstiftaren som måste sätta upp riktlinjer för vilka omständigheter som är av rättslig relevans och som ska beaktas vid val av påföljd. Lösningen vid påföljdsbedömningen kunde vara att den enskilde domaren helt mekaniskt tillämpade lagen utifrån det brott som begåtts. Detta skulle dock inte vara särskilt lyckat eftersom den rättvisepufffattning som de flesta människor har, hur tvetydig och mångsidig denna än må vara, bygger på något mer än en sådan juridisk- mekanisk uppfattning. De fall som ska behandlas lika är de som är lika utifrån en bedömning av fallens moraliskt relevanta aspekter.

Likhetsprincipen ska genomsyra lagstiftningen på alla nivåer och innebär att varje avvikelser från den måste framstå som allmänt godtagbar och kunna motiveras utifrån rimliga rättviseargument. Det torde t ex vara allmänt accepterat att en ung persons agerande inte kan straffas lika hårt eftersom den unge inte utvecklat ett moget omdöme. Huvudprincipen måste dock vara att alla ska behandlas lika inför lagen. Lagen måste därför utformas på ett sådant sätt att risken för godtyckliga bedömningar minimeras. Dessutom måste alla ges materiellt lika förutsättningar. Med de påföljdsalternativ som finns idag, som i stort bygger på den enskildes lämplighet, blir detta särskilt viktigt. Till exempel kan sägas att de personutredningar som görs för varje enskild individ måste hålla en viss standard eftersom domstolen stödjer sig på utredningen.¹⁵

Proportionalitets- och ekvivalensprinciperna är relevanta i förhållandet mellan brott och straff:

Principerna om proportionalitet och ekvivalens grundas ytterst på tanken om likhet inför lagen och även här är rättvisesidén central. Begreppet rättvisa kan delas upp i två delar, det formellt rätta och det materiellt rätta. Det formellt rätta torde vara det övergripande som ska finnas i varje rättssystem och utgör därmed grunden för rättslig likabehandling. Det materiellt rätta överensstämmer med den grundnorm som vid en enskild bedömning kan motiveras på ett rationellt sätt. Rättvisa implicerar att människor behandlas på ett sätt som är rätt. Rättviseargumentet kan förekomma både på kriminaliseringsnivå, vid fastställande av straffskala, och när det görs en bedömning i det enskilda fallet, av det konkreta straffvärdet. Principerna utgör alltså grunden vid bedömningen av vilken påföljd som ska drabba den brottslige. Likvärdigt abstrakt straffvärde innebär att brottstyper bör ha likartade straffskalor. På samma sätt bör likartade brottsituationer med samma konkreta straffvärde leda till samma straff.

Principerna om proportionalitet och ekvivalens är främst av relevans i förhållandet mellan en gärnings straffvärde och de påföljder som är föreskrivna för brottet. Straffet ska bestämmas utifrån brottets straffvärde enligt proportionalitetsprincipen. Samtidigt förtjänar brott med samma straffvärde samma bestraffning enligt ekvivalensprincipen. Lika straff för lika brott kan däremot uppfattas som orättvisa eftersom det i ena fallet kan finnas förmildrande omständigheter som inte föreligger i det andra. Avsikten med detta är emellertid inte att enskilda domares värderingar ska vara avgörande. Den absoluta målsättningen bör enligt lagstiftaren vara en så enhetlig behandling som möjligt så att straffnivån för olika brott är oberoende av vilken domare

¹⁵ Norrman, Maria, *Grovt rattfylleri – en analys utifrån likhets-, proportionalitets- och ekvivalensprinciperna*, Examensarbete Straffrätt 20 poäng, Lunds universitet, Lund 2002

som dömer i det enskilda fallet. Därmed är 29 kap 1 § BrB även av betydelse för ekvivalens- och proportionalitetsprinciperna.

Vidare kan proportionaliteten delas upp i absolut och relativ proportionalitet. Den absoluta proportionaliteten innebär att ett visst straff är direkt knutet till ett visst brott. Som exempel kan nämnas att alla fall av grovt rattfylleri undantagslöst skulle bestraffas med en månads fängelse utan beaktande av andra omständigheter. Relativ proportionalitet innebär, å andra sidan, att ett visst brott förtjänar ett strängare, samma, eller ett lindrigare straff än ett annat brott.

Påföljdsbestämningen ska inte ses som en avvägning mellan allmänpreventiva och individualpreventiva hänsyn i det enskilda fallet. Det är istället straffvärdet som ska bilda utgångspunkten men samtidigt ska hänsyn tas till individuella omständigheter i varje enskilt fall. Det finns många faktorer som påverkar straffvärdet och straffmätningen i det enskilda fallet. Beroende på olika omständigheter kan till synes lika brott tillmätas olika straffvärde och brott med samma straffvärde leda till olika påföljder.¹⁶

En annan betydelsefull princip är att grovt rattfylleri klassas som ett *artbrott*. Bakgrunden till detta begrepp och dess betydelse för svensk lagstiftning och rättspraxis diskuteras i en annan straffrättsuppsats från Lunds universitet:

Enligt 30 kap. 4§ 1 st. BrB skall i första hand lindrigare påföljd än fängelse användas. I tre fall är emellertid presumtionen den omvända. Dessa skäl räknas upp i 30 kap. 4§ 2 st. BrB och är: brottets straffvärde, art och återfall.

Artbrott är ett brott för vilket man dömer ett kortare fängelsestraff trots att varken straffvärdet eller återfallsfrekvensen talar för detta. Det handlar alltså om en särbehandling av vissa brott i påföljdshänseende. Det som är speciellt med denna företeelse är att det är allmänpreventiva överväganden som ligger till grund, och dessa överväganden hör egentligen hemma på lagstiftningsnivån. Således får alltså domstolen i sin påföljdsbestämning i dessa fall gå in på samma slags utredningar som lagstiftaren i normala fall gör.

De brott som utpekades i förarbetena som sådana som skulle tillhöra artbrottskategorin var mened, *rattfylleri*, vissa brott mot vapen- och jaktlagstiftningen, olovlig vistelse i riket, skattebrott samt vissa former av en brottstyp så som t ex oprovocerad gatumisshandel och våld och hot mot tjänsteman. Med tiden har genom praxis antalet artbrott ökat och omfattar i dag många fler.

Det handlar egentligen inte om en ny företeelse, det här med artbrott, utan denna särbehandling har funnits länge i praxis. 1989 reformerades påföljdssystemet och det var då *begreppet* artbrott infördes. Tidigare hade man motiverat dessa korta fängelsestraff såsom varande nödvändiga "av hänsyn till allmän laglydnad". Att man ville lagstadga denna särbehandling berodde på att allmänpreventiva hänsyn även fortsättningsvis, dvs efter reformen, skulle få beaktas, men att detta skulle ske genom lagstiftarens försorg och inte vid domstolarnas överväganden i enskilda fall. Däremot skulle allmänpreventionen inte få en självständig betydelse, utan straffmätningen skulle i första hand ske efter brottets klandervärdhet.

Förarbetena är överhuvudtaget mycket oklara i fråga om artbrottens bedömning och tillämpning. I propositionen 1987/88:120, som ledde fram till reformen, togs frågan om artbrott upp på ett tämligen knapphändigt sätt. Där nämndes i stort sett bara att det rörde sig om brott som av allmänpreventiva skäl skulle leda till fängelse redan första gången och att det skulle finnas möjligheter för domstolarna att väga in sådana omständigheter vid bedömningen av vilka straffskalor som skall gälla, som att

¹⁶ Norrman, Maria, *Grovt rattfylleri – en analys utifrån likhets-, proportionalitets- och ekvivalensprinciperna*, Examensarbete Straffrätt 20 poäng, Lunds universitet, Lund 2002

brottsligheten blivit mer utbredd eller antagit mer elakartade former. Det fastslogs också att det skulle finnas särskilda skäl för att inte döma till fängelse vid artbrott. De skälen är de som räknas upp i 30 kap. 9 § 2 st. BrB, och som kan leda till att skyddstillsyn döms ut i stället.

Genom praxis har antalet artbrott ökat. Det har till största del skett brottstyp för brottstyp och några generella riktlinjer har inte följts. Man kan emellertid urskilja olika omständigheter som kan leda till att ett brott klassificeras som artbrott: att en brottstyp blivit mer utbredd, att en brottstyp är svår att förebygga eller upptäcka, att brottstypen innefattar ett angrepp på den personliga integriteten, att brottstypen innefattar ett åsidosättande av respekten för rättsväsendet och dess företrädare samt att brottstypen påverkar möjligheterna att upprätthålla straffsystemets effektivitet.

När det handlar om artbrott är det viktigt att ha klart för sig att enbart det faktum att det är ett artbrott inte ensamt får leda till fängelse. I varje enskilt fall skall domstolen ta hänsyn till alla fakta och omständigheter innan den bestämmer sig för om det lämpliga straffet är fängelse eller inte, och denna bedömning skall ske även då det rör sig om ett brott av artkaraktär. Det finns stora skillnader mellan olika brottstyper när det gäller hur ofta skäl till särbehandling i påföljdshänseende finns. Därför måste domstolen i varje enskilt fall utgå ifrån hur pass starka "artskälen" är i just det fallet då den skall besluta vilken påföljden bör bli.

De tre olika skäl som kan leda till fängelse skall inte heller bedömas var för sig. En sammanvägning skall alltid göras. Det kan vara så att varken brottets straffvärde, art eller den tilltalades tidigare brottslighet i sig räcker för att fängelse skall få ådömas, men att dessa skäl tillsammans är tillräckligt starka för denna påföljd. Således har olika brott olika högt "artvärde". Vid ett högt artvärde krävs i regel inte mer av straffvärdet än att det ligger på fängelsenivån för att fängelse skall få väljas som påföljd. Vid medelhögt artvärde krävs ett något högre straffvärde eller att återfallsfaktorn talar för fängelse. Och beträffande de brott där artvärdet är förhållandevis lågt bör det normala vara att fängelsepresumtion förutsätter antingen att det också rör sig om återfall relativt nära i tiden eller att straffvärdet ligger klart över allmänna fängelseminimum.

Alternativ till fängelse kan dömas ut trots att artbrott föreligger. I och med att nya påföljds- och verkställighetsformer har införts/införs, så öppnas möjligheterna upp. Det finns inga hinder mot att döma till kontraktsvård vid artbrottslighet. Inte heller mot att döma till samhällstjänst. Det har emellertid framgått av praxis att vid straffvärden som överstiger fängelse i sex månader är det mera tveksamt om samhällstjänst väljs som påföljd.

Samhällstjänst kan i dag vara ett särskilt skäl för både villkorlig dom och skyddstillsyn.

I och med detta, kan alltså de särskilda skälen för villkorlig dom i 30 kap. 7 § 2 st. BrB också räknas till de särskilda skäl för annan påföljd än fängelse som enligt propositionen pekades ut såsom varande de i 30 kap. 9 § 2 st. BrB.

Brottets art kan ha betydelse även på andra områden än påföljdsbestämningen. Som exempel kan ges när antalet böter skall bestämmas: ju högre "summan" av brottets straffvärde och artvärde är, desto större bör antalet dagsböter vara.

Även när man dömer till skyddstillsyn jämte fängelse enligt 28 kap. 3 § BrB, bör det vara möjligt att åberopa brottets art. Då krävs det dock att skyddstillsynsskäl är klart framträdande. När det gäller unga lagöverträdare gäller enligt 30 kap. 5 § BrB att fängelse får ådömas den som är under 18 år endast om det finns synnerliga skäl

för detta. Om den tilltalade har fyllt 18 men inte 21 år, gäller att det måste finnas särskilda skäl för fängelse med hänsyn till gärningens straffvärde ”eller annars”. Med ”eller annars” menas enligt förarbetena tidigare brottslighet och brottets art.¹⁷

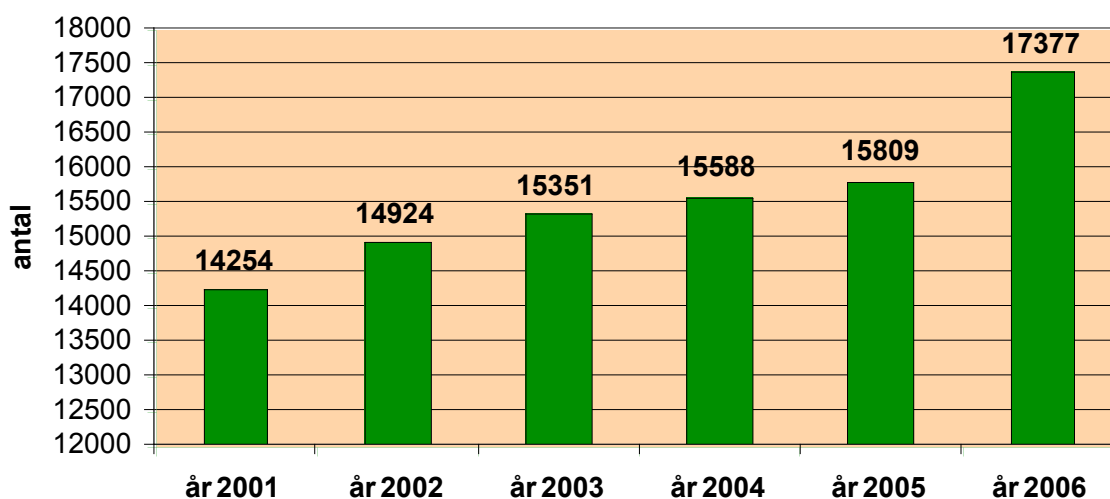
¹⁷ Nordberg, Linda, *En studie i artbrott*, Examensarbete Straffrätt 20 poäng, Lunds universitet, Lund 2000

Rattfylleri och grovt rattfylleri

Brottsförekomst

Under år 2006 anmäldes 17 377 brott med rubriceringen rattfylleri eller grovt rattfylleri. Den ökning av antalet anmälda brott som framgår av nedanstående tabell bör ses mot bakgrund av polisens ökade övervakning av trafiknykterheten under de senaste åren, bl.a. genom att fler utandningsprov tas än tidigare. Från år 1998 och fram till år 2006 har antalet utandningsprov som utförts av polisen ökat från drygt en miljon till 2 255 203. Rattfylleribrotten är i hög utsträckning *spaningsbrott*, d.v.s. brott som främst upptäcks genom polisens kontroller. Mörkertalet är stort och de faktiska rattfylleribrotten är betydligt fler än vad brottsstatistiken visar. Om polisen t.ex. minskar sin övervakning blir de anmälda rattfylleribrotten färre. En ökning av övervakningen ger motsatt effekt på brottsstatistiken.

Antal anmälda brott: rattfylleri, grovt rattfylleri



Tabell. Anmälda brott: rattfylleri, grovt rattfylleri.

Källa: Brottsförebyggande rådet, *Kriminalstatistik*¹⁸

Lagstiftning

De bestämmelser om rattfylleri som gäller idag återfinns i Lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (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 receptutfärdares ordination.

¹⁸ Uppgiften gällande år 2006 är preliminär.

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. Lag (1999:217).

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. Lag (1999:217).¹⁹

Rättspraxis

Rattfylleri

När det gäller *rattfylleri* förekommer rättsfall i mycket liten omfattning, mindre än 20 procent.²⁰ Det vanliga förfarandet vid lagföring av rattfylleri är att åklagarmyndigheten utfärdar ett strafföreläggande, och det är alltså dessa som bildar rättspraxis för brottet.²¹ De allra flesta som döms för rattfylleri döms till dagsböter. Den enskildes promillehalt avgör antalet dagsböter, som kan variera mellan 40 och 150 dagsböter.²²

Rattfylleri (bil och motorcykel)		Antal dagsböter
Promille i blodet	milligram per liter i utandningsluften	
0,2 t o m 0,49	0,10 t o m 0,24	40
därutöver t o m 0,59	därutöver t o m 0,29	60
därutöver t o m 0,69	därutöver t o m 0,34	80
därutöver t o m 0,79	därutöver t o m 0,39	100
därutöver t o m 0,89	därutöver t o m 0,44	120
därutöver till 1	därutöver till 0,5	150

Tabell: Riksåklagarens tabell för dagsböter vid olika nivåer av rattfylleri

Grovt rattfylleri

Vid *grovt rattfylleri* förekommer påföljderna böter, fängelse, villkorlig dom, skyddstillsyn och överlämnande till särskild vård. I Brottsbalken kapitel 25-31 finns reglerna om påföljderna och om straffmätning och påföljdsval. Fram till 1999 var grovt rattfylleri ett utpräglat artbrott²³ i svensk rättspraxis. Det innebar att fängelse var den normala påföljden om

¹⁹ Rättsnätets hemsida: www.notisum.se den 2 augusti 2006

²⁰ Sporre, Tove, "Rattfylleri" I: *Brottsutvecklingen i Sverige 1998-2000*, Brottsförebyggande Rådet 2001. s. 238

²¹ Sterzel, Georg, *Studier rörande påföljdspraxis m.m.*, Stockholm 2003, s. 113

²² Rattfylleriutredningen, *Rattfylleri och sjöfylleri* (SOU 2006:12), 2006, s. 113

²³ Begreppet "artbrott" används som definition av vissa brott som anses motivera fängelsestraff trots att de inte har ett särskilt högt straffvärde. Det handlar om brott som av allmänpreventiva skäl normalt anses ska medföra ett kort fängelsestraff, exempelvis grovt rattfylleri. Begreppet lanserades i samband med 1989 års reformering av

det inte fanns särskilda skäl att välja annan påföljd. En månads fängelse var en mycket vanlig påföljd vid grovt rattfylleri.

Den 1 januari 1999 permanentades möjligheten att döma till skyddstillsyn i kombination med samhällstjänst vid grovt rattfylleri. Vid samma tidpunkt infördes möjligheten att döma till villkorlig dom med samhällstjänst. MHF:s stora undersökning av rattfylleridomar åren 1996 och 1999 visar att den senare påföljden omedelbart fick ett starkt genomslag. Antalet villkorliga domar ökade kraftigt, från 6,1 procent 1996 till 24,3 procent 1999. Samtidigt skedde en minskning av antalet fängelsedomar, från 58,3 procent 1996 till 42,7 procent 1999. Påföljden skyddstillsyn var ungefär lika vanlig 1996 som 1999 (30,5 procent respektive 28,6 procent).²⁴ Observera att MHF:s statistik endast behandlar grovt rattfylleri utan andra åtalspunkter! Därefter har andelen fängelsedomar återigen ökat medan skyddstillsyn och villkorlig dom med samhällstjänst har minskat. Ett tydligt trendbrott beträffande påföljdsval vid grovt rattfylleri skedde redan mellan åren 2002 och 2003. År 2002 dömdes 42,4 procent av de grova rattfylleristerna till fängelse. Året därpå hade andelen fängelsedömda ökat till 52,7 procent, d.v.s. med mer än 10 procent! Påföljden villkorlig dom med samhällstjänst minskade sin andel från 26,3 procent 2002 till 19,7 procent 2003 (minus 6,6 procent).

Brottsförebyggande rådets kriminalstatistik för 2005 visar att 55,6 procent av domarna avseende grovt rattfylleri innebar fängelse, 18,3 procent villkorlig dom med samhällstjänst och 21 procent skyddstillsyn.²⁵

År	Fängelse	Skyddstillsyn	Villkorlig dom med samhällstjänst
2001	2121	1323	1298
2002	2285	1336	1418
2003	2872	1173	1076
2004	2838	1099	1007
2005	2897	1096	1101

Tabell: de vanligaste påföljderna vid grovt rattfylleri åren 2001-2005, antal domar. Källa: BRÅ

Denna förändring av rättspraxis bör ses mot bakgrund av att Högsta Domstolen i ett avgörande den 18 december 2002 valde fängelse framför villkorlig dom med föreskrift om samhällstjänst. HD:s agerande föregicks av en debatt hos allmänhet och politiker om påföljdsval vid rattfylleri, bl.a. utifrån MHF:s rapport *Vem bryr sig* som publicerades under våren 2002. I HD:s dom betonades att domstolen har att göra en helhetsbedömning i det enskilda fallet vid val av påföljd. För att villkorlig dom med samhällstjänst ska kunna komma i fråga gäller framför allt att alkoholkoncentrationen i förarens blod eller utandningsluft varit förhållandevis låg samt att körningen kan bedömas ha medfört ringa eller liten trafikfara under rådande förhållanden. I det aktuella fallet var förarens promillehalt 1,61 promille och körningen hade skett en försommarkväll på en huvudinfart till ett större samhälle. Det måste, enligt HD, anses ha inneburit en trafikfara som inte varit ringa.²⁶

påföljdssystemet (se propositionen 1987/88:120). Zila, Josef & Jareborg, Nils, *Straffrättens påföljdslära*, Stockholm 2006, s. 138-142

²⁴ Agge, Maria, Folkesson, Christer & Sjöström, Lars Olov, *Vem bryr sig? – rattfylleriets omfattning och konsekvenser*, Stockholm 2002, s. 15-16

²⁵ Brottsförebyggande rådet, *Kriminalstatistik 2002, 2003 och 2005*, www.bra.se den 3 oktober 2006

²⁶ Rattfylleriutredningen, *Rattfylleri och sjöfylleri* (SOU 2006:12), 2006, s. 111-112

Sedan år 1997 kan vi alltså se en utveckling där fängelsedomarna först minskat kraftigt med en lägsta nivå strax efter millennieskiftet 2000 för att sedan åter igen öka vilket framgår av nedanstående tabell.

År	Antal fängelsedomar	Totalt lagförda	Procent
1997	3334	4948	67
1998	3408	5023	68
1999	2381	4896	49
2000	2215	5051	44
2001	2121	5154	41
2002	2285	5437	42
2003	2872	5499	52
2004	2838	5233	54
2005	2897	5251	55

Tabell: antal och andel fängelsedomar vid grovt rattfylleri. Källa: BRÅ

Lagstiftning och rättspraxis ur trafiksäkerhetsperspektiv

Utgångspunkten för MHF och NTF är att lagstiftning och rättspraxis vid rattfylleri ska bidra till en *ökad trafiksäkerhet*. Rattfylleri är idag ett av våra största trafiksäkerhetsproblem. Onyktra förare svarade år 2005 för minst 25 procent av dödsolyckorna, enligt uppgifter från Vägverket.²⁷ Alkolåsutredningen gör bedömningen att 20 procent av de svåra kroppsskadorna i trafiken uppstår i alkoholrelaterade olyckor. Utredningens skattning har gjorts med hjälp av underlag från Statens väg- och transportforskningsinstitut.²⁸

Rattfyllerilagstiftningen kan, tillämpad av en fungerande rättskedja (polis, åklagare och domstolar), bidra till att minska antalet alkoholrelaterade olyckor. BRÅ konstaterar i en rapport att ”rattfylleri är ett av de få brott där direkta preventiva effekter av lagstiftningen kunnat beläggas”. Som exempel på detta förhållande nämns lagstiftningen 1990 och 1994 vars positiva effekter har kunnat beläggas av forskare.²⁹ Här kan rapporterna *Från 0,5 till 0,2 promille. Vilken effekt fick 1990 års reform av trafikbrottslagen?* samt *Rattfylleri. Utvärdering av 1994 års reform av trafiknykterhetslagstiftningen* nämnas.³⁰

Som trafiksäkerhetsaktörer är MHF och NTF angelägna om att rattfylleribrotten ur rättslig synpunkt betraktas och lagförs som allvarliga brott. Det är ett förhållningssätt som också har ett starkt folkligt stöd. Mer än 90 procent av svenskarna anser att straffet för rattfylleri borde vara hårdare, enligt Vägverkets årliga trafiksäkerhetsenkät.³¹ Rattfylleri- och sjöfylleriutredningen anför som sin uppfattning att ”grovt rattfylleri också fortsättningsvis skall anses vara ett brott av sådan art att påföljden i första hand skall bestämmas till fängelse.”³²

²⁷ Vägverket, *Alkohol, droger och trafik*, Borlänge 2006, s. 5

²⁸ Alkolåsutredningen, *Öppna möjligheter med alkolås* (SOU 2006:72), 2006, s. 75

²⁹ Brottsförebyggande rådet, *Brottsutvecklingen i Sverige 2001-2003*, BRÅ-rapport 2004:3, s. 272

³⁰ Andersson, J. & Norström, T., *Från 0,5 till 0,2 promille. Vilken effekt fick 1990 års reform av trafikbrottslagen?* BRÅ-PM 1996:3., Stockholm 1996, Brottsförebyggande rådet, *Rattfylleri. Utvärdering av 1994 års reform av trafiknykterhetslagstiftningen*, Brå-rapport 1998:7, Stockholm 1998

³¹ Vägverket, *Alkohol, droger och trafik*, Borlänge 2006, s. 8

³² Rattfylleriutredningen, *Rattfylleri och sjöfylleri* (SOU 2006:12), 2006, s. 17

Många rattfyllerister har alkoholproblem som kräver rehabiliteringsinsatser. Den forskning kring rattfyllerister som under flera år har bedrivits vid Karolinska Institutet i Solna genom projektet KAPUBRA (Kartläggning, Prevention, Uppföljning och Behandling av Rattfyllerister) visar att mer än hälften (59 %) av 2 104 motorfordonsförare gripna för misstanke om rattfylleri hade alkoholproblem i form av riskabla eller skadliga alkoholvanor, och var femte (18 %) hade svåra alkoholproblem enligt AUDIT-testet. AUDIT är en förkortning av "Alcohol Use Disorders Identification Test". Det är en strukturerad intervju för att fånga riskkonsumenter i tämligen tidigt skede. AUDIT har tagits fram inom WHO och är utprovat i flera länder. Professor Hans Bergman på Karolinska Institutet har översatt och kvalitetssäkrat AUDIT till svenska förhållanden.³³

För de rattfyllerister som missbrukar alkohol finns bara två lösningar som är acceptabla ur ett trafiksäkerhetsperspektiv, behandling av missbruksproblemet och/eller användning av alkoholås. Risken för återfall bland rattfylleristerna måste beaktas och andelen återfallsrattfyllerister tenderar för närvarande att öka. Av de personer som lagfördes för rattfylleri eller grovt rattfylleri år 1995 gjorde sig 6 procent skyldiga till samma brott inom ett år och 13 procent inom tre år. Efter 1995 har återfallsfrekvensen ökat. Av de personer som lagfördes för rattfylleri eller grovt rattfylleri år 2000 återföll 10 procent i samma brott inom ett år och 21 procent inom tre år.³⁴ Det är därför mycket angeläget att utveckla SMADIT ("Skellefteåmodellen") och motsvarande arbetssätt för att effektivare fånga upp rattfyllerister med alkoholproblem.³⁵

Personutredning

Enligt Lagen om särskild personutredning i brottmål (1991:2041) ska yttrande inhämtas från Kriminalvården i vissa fall. Det gäller när det behövs en särskild utredning om en persons personliga förhållanden för att kunna avgöra påföljdsfrågan eller beträffande åtgärder som kan antas bidra till att den misstänkte avhåller sig från fortsatt brottslighet. Av förarbetena framgår det att man tänkte sig att lagen skulle få stor betydelse vid trafiknykterhetsbrott. Under åren efter 1991 ökade också valet av påföljden skyddstillsyn i de fall då personutredning hade föregått domen.

Idag genomförs personutredning i ungefär 90 procent av fallen med grovt rattfylleri. Tidigare har det påtalats att personutredningarnas har varit av skiftande kvalitet och med regionala skillnader avseende metodiken. Kriminalvården har emellertid under de senaste åren utvecklat nya metoder för personutredning (ASI och MAPS) som enligt uppgift ska möjliggöra enhetligare och kvalitativt bättre personutredningar.³⁶

Vi vill därför i denna fråga ansluta oss till Rattfylleri- och sjöfylleriutredningens förslag så som det är formulerat i delbetänkandet:

³³ Saunders, J. B. , Aasland, O. G. , Babor, T. F. , de la Fuente, J. R. och Grant, M., "Development of the Alcohol Use Disorders Identification Test (AUDIT): WHO collaborative project on early detection of persons with harmful alcohol consumption. II." I: *Addiction*, 88, 1993, s. 791-804, Bergman, Hans & Källmén, Håkan, "Alcohol use among Swedes and a psychometric evaluation of the alcohol use disorders identification test". I: *Alcohol and Alcoholism* Vol. 37, Nr. 3, 2002, s. 245-251, Bergman, Hans, *Rapport till Vägverket 2002-01-11*, Karolinska Institutet

³⁴ Brottsförebyggande rådet, kriminalstatistik: "Återfall i samma brott", www.bra.se, den 12 december 2006

³⁵ SMADIT betyder samverkan mot alkohol och droger i trafiken

³⁶ ASI och MAPS är förkortningar av "Addiction Severity Index" och "Monitoring Area Phase System"

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.³⁷

Rattfylleri leder så gott som alltid till att körkortet återkallas. Bara vid halter på 0,2–0,3 promille finns möjlighet till varning i stället för återkallelse. Rutinerna för körkortshandläggningen sammanfattas i skriften *Alkohol, droger och trafik*:

Normalt varierar spärrtiden mellan 2 och 12 månader för rattfylleri. Om rattfylleriet är grovt, alltså minst 1,0 promille, ska spärrtiden vara lägst 12 månader. Den som dömts för rattfylleri eller grovt rattfylleri måste ansöka om ett nytt körkortstillstånd för att få tillbaka körkortet. En sådan ansökan kan ges in till länsstyrelsen tidigast 6 månader före spärrtidens utgång. Ansökan beviljas tidigast 2 månader innan spärrtiden har gått ut. Om spärrtiden är högst 12 månader behöver den dömde inte göra ett nytt förarprov. Om spärrtiden är längre än 12 månader måste den dömde däremot avlägga nytt förarprov, med kunskapsprov och körprov. Den som gör sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri under prövotiden måste alltid avlägga ett nytt förarprov. Den som har dömts till grovt rattfylleri ska till ansökan om körkortstillstånd bifoga ett särskilt läkarutlåtande som styrker att han/hon inte är opålitlig i nykterhetshänseende, så kallad utvidgad lämplighetsprövning. Det innebär att han/hon under sex månader ska gå på läkarkontroller och att laboratorieprover ska lämnas under tiden.³⁸

Körkortsåterkallelse och alkoholprogram

Syftet med att i enlighet med Körkortslagen återkalla körkortet, t.ex. vid rattfylleri, är att trygga trafiksäkerheten. Konsekvenserna av att förlora körkortet kan dock vara förödande för den som har gjort sig skyldig till rattfylleri. Det innebär ofta ekonomiska förluster och i en del fall arbetslöshet. Om personen i fråga har begynnande eller utvecklade alkoholproblem finns det en stor risk att körkortsåterkallelsen leder till ett ökat missbruk. Därmed ökar också risken för återfall i nya rattfylleribrott om han eller hon väljer att köra trots att körkortet återkallats.

Vägverkets trafikmedicinska expertis har i jämförande studier kunnat visa en anmärkningsvärt ökad sjukfrånvaro och ett ökat antal vård dagar hos de personer som på vanligt sätt fått körkortet återkallat på grund av rattfylleri. Ett bra alternativ till detta förfarande är programmet villkorlig körkortsåterkallelse med alkoholås, som enligt samma studier väsentligt minskar de problem som en körkortsåterkallelse medför. Deltagarna i alkoholåsprogrammet uppvisar ett signifikant mindre behov av sjukhusvård och en mindre sjukfrånvaro både jämfört med sig själva före deltagande i programmet och i förhållande till den förstnämnda gruppen.³⁹

Enligt körkortslagen har läkare skyldighet att anmäla den patient som av medicinska skäl är uppenbart olämplig att ha körkort till länsstyrelsen. Ett sådant medicinskt skäl är diagnostiserat alkoholberoende. En undersökning som gjorts av Vägverket visar dock att det

³⁷ Rattfylleriutredningen, *Rattfylleri och sjöfylleri* (SOU 2006:12), 2006, s. 157

³⁸ Vägverket, *Alkohol, droger och trafik*, Borlänge 2006, s. 11

³⁹ Bjerre, Bo (red.), *Försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse. En första utvärdering av alkoholåsförsöket*, Borlänge 2001, Bjerre, Bo, *Försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse. En uppdaterad och kompletterande utvärdering*, Borlänge 2002, Bjerre, Bo, "Primary and secondary prevention of drink driving by the use of alcohol lock device and program: Swedish experiences". I: *Accident Analysis & Prevention*, Volume 37, November 2005, s. 1145-1152, samt Bjerre, Bo, Marques Paul, Selén, Jan & Thorsson, Ulf, "A Swedish alcohol ignition interlock programme for drink-drivers: effects on hospital care utilization and sick leave", artikel för publicering i tidskriften *Addiction* 2007 (Oxford)

praktiskt taget aldrig sker. Bara en av 1 000 patienter med alkoholproblem anmäls idag. Den enkätstudie som gjordes i samband med undersökningen visar dock att anmälningarna uppskattningsvis skulle öka 40 gånger för patienter med diagnosen alkoholberoende, om dessa fick möjlighet att delta i alkoholprogram.⁴⁰ Mot bakgrund av att det finns cirka 300 000 personer i Sverige med känt alkoholberoende/missbruk och att många av dessa har bil och körkort ser vi det som en viktig trafiksäkerhets- och folkhälsoinsats att erbjuda möjlighet att ansöka om villkorlig körkortsåterkallelse för de körkortshavare som av detta skäl anmäls till länsstyrelsen av läkare.

Krav från MHF och NTF

NTF kräver i sin policy att fängelsestraff, elektroniska fotbojor och samhällstjänst ska kombineras med rehabiliteringsinsatser och krav på alkohol, att personundersökningar ska genomföras och följas upp. Vidare kräver NTF att straffskalans övre del utnyttjas i högre grad vid rattfylleribrott och att tillämpningen ska vara enhetlig.⁴¹ MHF delar synpunkterna i NTF:s policy och understryker i sitt eget trafikpolitiska program att man kommer att verka för att en effektivare rehabilitering av rattfyllerister ska ske.⁴²

Både MHF och NTF anser att personutredning alltid ska ske vid grovt rattfylleri. Vidare ställer vi oss bakom Alkoholutredningens förslag att alla som har gjort sig skyldiga till rattfylleri får krav på att endast köra fordon med alkohol som villkor för fortsatt körkortsinnehav. I en aktuell forskningsstudie som genomförts av VTI på uppdrag av Försäkringsförbundet beräknas antalet personskadeolyckor minska med 80 personskador per år 10 år efter införandet om dömda rattfyllerister tvingas installera alkohol. De samhällsekonomiska beräkningar som gjorts i studien visar att det minskade antalet personskadeolyckor under de första 10 åren värderas till drygt 1,7 miljarder kronor.⁴³ Den verkliga samhällsekonomiska vinsten torde i själva verket vara betydligt större än rapportens skattningar med hänsyn taget till de felkällor som finns i polisens rapportering avseende misstänkta alkoholpåverkade förare.

Det skulle dessutom vara en god insats för trafiksäkerheten att i enlighet med Alkoholutredningens förslag ge möjlighet att ansöka om villkorlig körkortsåterkallelse för de som bedöms vara opålitliga i nykterhetshänseende och därför anmäls till länsstyrelsen av läkare.

⁴⁰ Bjerre, Bo, Heed, Birgitta och Kers, Sara, *Alkohol som alternativ till körkortsåterkallelse. En attitydundersökning bland läkare*, Borlänge 2004, s. 4-5, 9-10

⁴¹ *Vad anser NTF – NTF:s policy 2006-2007*, Stockholm 2005

⁴² *MHF:s trafikpolitiska program*, Stockholm 2006

⁴³ Wiklund, Mats, *Trafiksäkerhetseffekter av alkohol. En registerstudie*, Linköping 2006, s. 6, 32-34

Rattfylleri under påverkan av narkotika

Lagstiftning

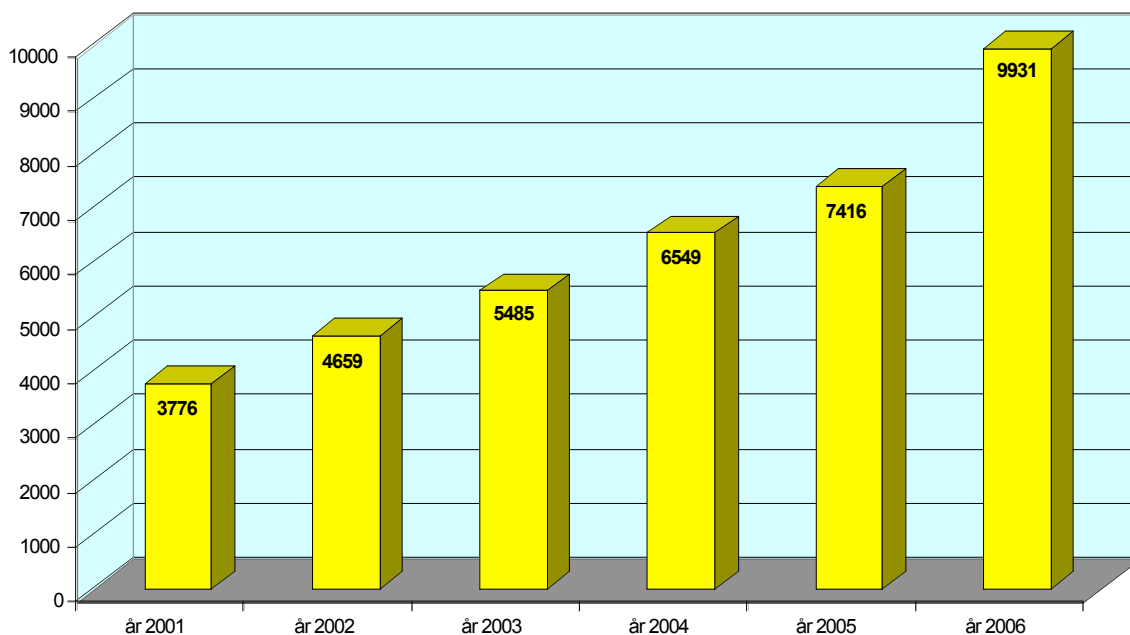
Gällande bestämmelser om rattfylleri under påverkan av narkotika framgår av Lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen). Andra stycket i 4 § trafikbrottslagen lyder efter införda ändringar den 1 juli 1999:

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.

Samtidigt som ändringarna i Trafikbrottslagen avseende rattfylleri under påverkan av narkotika trädde i kraft infördes Lag (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken. Lagen innebär att polisen har rätt att genomföra ögonundersökning på förare som kan misstänkas för drograttfylleri. Det får alltså inte ske rutinmässigt och utan föregående misstanke. Ögonundersökningen sker med hjälp av pupillometer för att mäta pupillens storlek, en penna för att kontrollera eventuella ryckningar i ögat när den misstänkte ska följa pennan med blicken och en ljuskälla, t.ex. ficklampa, för att testa ljuskänsligheten. Förare som misstänks för drograttfylleri får lämna blodprov.

Antalet anmälda drograttfylleribrott har ökat mycket kraftigt sedan 1999 då lagen fick sin nuvarande lydelse. Ökningen beror till stor del på att polisens har utökat narkotikainsatserna och blivit skickligare på att känna igen drogpåverkade förare. När nu polisen dessutom har ökat antalet utandningsprov under flera år och därmed kommit i kontakt med fler förare är det rimligt att anta att detta indirekt också har ökat upptäcktsrisken för drograttfyllerister.

Antal anmälda brott - rattfylleri under påverkan av narkotika



Källa: Kriminalstatistik från BRÅ⁴⁴

Det bör påpekas att antalet *misstänkta personer* som misstänks för rattfylleri under påverkan av narkotika är betydligt lägre än antalet *anmälda brott*, vilket framgår av följande tabell.

Misstänkta personer drograttfylleri				
År	Män	Kvinnor	Okänt kön	Totalt
2001	1600	189	2	1791
2002	2253	298	4	2555
2003	2668	348	6	3022
2004	3003	401	5	3409
2005	3373	471	13	3857

Källa: Kriminalstatistik från BRÅ

Förekomsten av rattfylleri under påverkan av narkotika kan i ett längre tidsperspektiv förväntas återspegla narkotikasituationen i stort, enligt CAN:s undersökningar. Sedan 1980-talet har tillgängligheten på cannabis, amfetamin, heroin och kokain ökat kraftigt och beslagen av dessa droger har fördubblats. Samtidigt har priserna på dessa preparat i stort sett halverats, räknat i reellt penningvärde.⁴⁵ Antalet personer lagförda för narkotikabrott har ökat från cirka 10 000 år 1996 till mer än 19 000 år 2005.⁴⁶ Det finns starka skäl att befara att denna utveckling också kommer att generera en ökad förekomst av drograttfylleri.

Rättspraxis

Som vi skriver i vår rapport *Drograttfylleri, Brottet, rättskipningen och vår trafiksäkerhet* förekommer åtalpunkten rattfylleri under påverkan av narkotika ofta tillsammans med andra brott. Narkotikabrott, olovlig körning och andra trafikbrott förekommer ofta i samma åtal, och kombinationer av stöld, rån, misshandel är inte heller ovanliga. Rapporten visar dessutom att drograttfylleri nästan alltid utgör det lindrigaste brottet med hänsyn till straffvärdet. Antalet domar med drograttfylleri som huvudbrott är lågt.⁴⁷

Det finns ännu inga avgöranden från högre instanser i rättsväsendet av betydelse för rättspraxis för brottet rattfylleri under påverkan av narkotika. Man skulle kunna säga att drograttfylleriet ur ett rättsligt perspektiv inte är komplicerat utan att lägre instanser följer den tillämpning som lagstiftaren har förutsatt. Ur ett trafiksäkerhetsperspektiv är drograttfylleri ett allvarligt brott där det fortfarande saknas relevant forskning.

Lagstiftning och rättspraxis ur trafiksäkerhetsperspektiv

Rattfylleri under påverkan av narkotika är ett mycket allvarligt trafiksäkerhetsproblem. Vi vet att en drogpåverkad person kan vara livsfarlig som förare. Fortfarande vet vi dock ganska lite om förekomsten av drograttfyllerister i trafiken. Det beror dels på att polisen inte får göra rutinmässiga kontroller om förare är påverkade och dels på att det idag saknas sållningsinstrument som motsvarar de utrustning som polisen använder för sina nykterhetstester i trafiken. En komplicerande faktor när det gäller drogpåverkan i trafiken är den mängd olika preparat som används. De rättskemiska analyserna av prover tagna på

⁴⁴ OBS! Siffran för år 2006 är preliminär.

⁴⁵ Centralförbundet för alkohol och narkotikaupplysning, *Drogutvecklingen i Sverige 2006*, Stockholm 2006, s. 23

⁴⁶ Brottsförebyggande Rådet, *Narkotikastatistik 2005*, Rapport 2006:8, Stockholm 2006, s. 11

⁴⁷ Agge, Maria, Folkesson, Christer och Sjöström, Lars Olov, *Drograttfylleri. Brottet, rättskipningen och vår trafiksäkerhet*, Stockholm 2005

misstänkta drograttfyllerister som görs hos Rättsmedicinalverket visar att det förekommer mer än 100 olika narkotiska substanser.

MHF pekar i sitt trafikpolitiska program på behovet av en ökad information för att medvetandegöra om drogernas negativa påverkan av trafiksäkerheten. Denna information bör också beröra de problem som finns med trötthet och trafikfarliga mediciner i trafiken.⁴⁸ NTF kräver i sin policy att metoder för att påvisa drogpåverkan ska utvecklas. I policyn föreslås också att läkare och apotekspersonal ska informera om trafiksäkerhetseffekterna av vissa sjukdomar och mediciner.⁴⁹

MHF anser att det finns starka skäl att hålla drograttfylleriutvecklingen under uppsikt och att bedriva ett kraftfullt arbete mot förekomsten av droger i trafiken. Polisen måste få ökade resurser till att bekämpa drograttfylleriet. Polisen borde bl.a. ges möjlighet att genomföra slumpmässiga kontroller av andra droger än alkohol. Vi kan konstatera att när det gäller rattfylleri under påverkan av narkotika så går det nästan två brott på varje misstänkt. Detta gör att det är fortfarande en förhållandevis liten grupp polisen lyckas ertappa. Därmed kan vi konstatera att de flesta som upptäcks av polisen redan är kända missbrukare och kriminella. På samma sätt som vid rattfylleri och grovt rattfylleri måste rehabilitering och vård prioriteras.

Brottsförebyggande rådet har i skriften *Drograttfylleri. Omfattning, olycksrisker och bevisproblem* (PM 1998:3) beskrivit drogpåverkade förare som en brottsfrekvent grupp. Författaren konstaterar att brottsbelastningen i gruppen misstänkta för drograttfylleri är markant högre än hos andra delar av befolkningen. Han hävdar dessutom att drogpåverkade förare utgör en allvarlig riskgrupp i trafiken. Var tredje person som ingick i den undersökta gruppen (122 av 378 personer) och som återfanns i registret för lagförda hade varit inblandade i en trafikolycka. Endast 26 personer av dessa var oskadade. De flesta 57 personer fick lindriga skador, 36 personer fick svåra skador och 3 personer omkom.⁵⁰

Vidare måste det till mer forskning för att utreda hur de olika narkotiska preparaten påverkar trafiksäkerheten. Idag drar vi slutsatser utifrån hur vi uppfattar de narkotiska preparatens påverkan av människa och överför detta på trafiken. Detta ger kanske en fingervisning vad som kan hända i tragikmiljön men några säkra förutsättningar har vi inte. Vi förstår att det föreligger ett moraliskt dilemma när det gäller att forska på kliniska försök eftersom det är förbjudet att använda narkotika i Sverige.

Om nollvisionens mål ska kunna uppnås får inte alkohol och droger tillåtas att äventyra trafiksäkerheten och ta människoliv ute på vägarna.

⁴⁸ MHF:s trafikpolitiska program, Stockholm 2006

⁴⁹ Vad anser NTF – NTF:s policy 2006-2007, Stockholm 2005

⁵⁰ Solarz, Artur, *Drograttfylleri, omfattning, olycksrisker och bevisproblem. Resultat från sex undersökningar*, BRÅ PM 1998:3, Stockholm 1998, s. 50-52

Eftersupning

Rättsläge och rutiner vid påstådd eftersupning

I samband med utredning av misstänkt rattfylleri eller grovt rattfylleri förekommer det ibland att föraren hävdar att alkohol intagits efter körningen. Det kan skapa problem för utredningen och leda till att åtal inte väcks eller att det blir en friande dom i domstol. Utöver de rättsliga aspekterna bör det understrykas att hävdande av s.k. eftersupning skapar ett betydande merarbete samt ökade kostnader för rättsväsendet.

För att kunna bedöma om ett påstående om eftersupning är sant krävs att ett blodprov och två urinprov har tagits på den misstänkte. Då finns möjlighet att genom jämförelser mellan blodalkoholhalt och urinalkoholhalt bedöma när alkoholförtäringen har skett. Alkoholens uppträdande i urinen har nämligen ett annat förlopp än i blodet, framförallt genom en tidsmässig fördröjning. Förutsättningen för att göra en korrekt bedömning är dock att inte alltför lång tid har förflutit från körningen, i alla fall inte mer än två timmar.

Dessa bedömningar kräver en god rättskemisk kompetens. Polis- och åklagarmyndigheterna begär därför i många fall sakkunnigutlåtanden från Rättskemiska avdelningen vid Rättsmedicinalverket och från Kontrollenheten vid Statens kriminaltekniska laboratorium. Det skapar, framförallt för Rättsmedicinalverket, ett betydande merarbete. Under de senaste åren har det rört sig om så mycket som 130-140 ärenden varje år hos Rättsmedicinalverket.⁵¹ Tendensen är dessutom ökande. Under 2006 har Rättsmedicinalverket tagit emot över 200 ärenden. I så gott som samtliga fall kan påståendet om eftersupning betraktas som ett rent påhitt.⁵²

Norsk lag

I Sverige finns ingen lagreglering mot eftersupning. I Norge däremot regleras eftersupning i 22 § andra stycket Vegtrafikkloven. Bestämmelsen, som infördes 1959, har följande lydelse:

Fører av motorvogn må ikke nyte alkohol eller ta annet berusende eller bedøvende middel i de første seks timer etter at han er ferdig med kjøringen, når han forstår eller må forstå at det kan bli politiettersøking på grunn av kjøringen. Dette forbudet gjelder likevel ikke etter at blodprøve eller utåndingsprøve er tatt, eller politiet har avgjort at slik prøve ikke skal tas.

En motorfordonsförare får alltså inte dricka alkohol eller inta något annat berusningsmedel de första sex timmarna efter en körning när han förstår eller borde förstå att den kan föranleda en polisundersökning. Förbudet gäller inte om polisen har tagit utandnings- eller blodprov eller har fattat beslut om att det inte ska tas. Syftet med lagen är att hindra bevisförstöring beträffande en förars tillstånd vid körning. Brott mot bestämmelsen bestraffas med samma påföljder som vid rattfylleri, d.v.s. böter eller fängelse.

⁵¹ Rattfylleriutredningen, *Rattfylleri och sjöfylleri* (SOU 2006:12), 2006, s. 259-261

⁵² Muntlig uppgift från Wayne Jones, Rättsmedicinalverket den 28 februari 2007

Förutsättningar för en svensk eftersupningslag

Möjligheten att införa en bestämmelse mot eftersupning enligt norsk modell har diskuterats i flera statliga trafiknykterhetsutredningar. Likaså har genom åren ett antal riksdagsmotioner lagts fram med förslaget att kriminalisera eftersupning. Hittills har det dock inte lett till någon lagändring. I rattfylleriutredningens betänkande *Rattfylleri och sjöfylleri* (SOU 2006:12) föreslås inte heller någon lagstiftning i frågan. Som motiv anförs följande:

Sammanfattningsvis kan konstateras att invändningar om eftersupning i praktiken inte är något stort problem. Sådana invändningar förekommer endast i en mycket liten del av samtliga rattfylleriärenden. Polis och åklagare kan också i de allra flesta fall motbevisa oriktiga påståenden om eftersupning. Mot bakgrund härav och då en kriminalisering av eftersupning skulle strida mot de grundläggande principer som gäller för nykriminalisering anser utredningen att en regel som kriminaliserar eftersupning inte bör införas.

Rattfylleriutredningens enkätundersökning

Rattfylleriutredningen har genomfört en enkätundersökning hos polismyndigheter och åklagarkamrar som vi har kunnat ta del av. Enkätsvaren indikerar att eftersupningsproblemet är betydande. Antal ärenden som handlagts vid respektive myndighet där invändningar om eftersupning förekommit varierar mellan 145 och drygt 700. Den i polismyndigheternas enkät svar genomsnittligt uppskattade andelen rattfyllerifall där eftersupning hävdats är 21,8 procent. Några av polismyndigheterna hävdar att invändningar om eftersupning har förekommit i så mycket som 80-90 procent av fallen.

En fråga i enkäten till polismyndigheterna var: ”Har det förekommit, och i så fall hur ofta, att invändningen lett till att föraren inte blivit rapporterad på grund av dåliga förutsättningar att lagföra vederbörande.” Den beräknade andelen på grund av hävdad eftersupning ej rapporterade har angivits genom att välja ett procentintervall bland ett antal olika alternativ på enkätformuläret. Av enkätsvaren framgår att det förekommer förvånansvärt ofta. Den genomsnittliga andel som på detta sätt har angivits är hela 8,6 procent.

I de fall där föraren, trots hävdande av eftersupning, har rapporterats händer det att åtal för rattfylleri inte väcks sedan ärendet kommit in till åklagarmyndigheten (eller att lagföring sker för rattfylleri i stället för grovt rattfylleri). En fråga till åklagarkamrarna i rattfylleriutredningens enkätundersökning var: ”I hur många ärenden har det förekommit att åtal inte väckts på grund av en invändning om eftersupning”. De flesta av åklagarkamrarna har angett en omfattning som sträcker sig från enstaka fall till ett drygt tiotal.

Slutligen händer det i enstaka fall att den misstänkte frias i domstol. Av åklagarkamrarnas enkät svar framgår att det förekommer, men att det är ovanligt att en invändning om eftersupning leder till en friande dom.

Hävdande av eftersupning ger alltså flera möjligheter att undkomma ansvar på tre nivåer:

1. genom att ärenden inte rapporteras av polisen eller att fall med polisen som förundersökningsledare skrivs av
2. genom att åklagare inte väcker åtal
3. genom att bristande bevisning leder till att ett väckt åtal leder till friande dom i domstol

Enkätundersökningen visar också att 55,9 procent av de svarande åklagarkamrarna och 57,5 procent av de svarande polismyndigheterna vill ha en eftersupningslag. Det står således klart att en klar majoritet inom både polisen och åklagarväsendet tar ställning för en lagändring. Många av polismyndigheternas svar ger dessutom uttryck för en stark frustration över nuvarande ordning vilket kan belysas med några citat ur enkätmaterialen:

– ”Stötande för rättskänslan att man kan ljuga och undgå lagföring.”

– ”De personer som oftast förekommer i dessa sammanhang är brottsligt belastade och/eller ungdomar som lärt sig att man kan klara sig undan straff genom att hävda eftersupning. Vår uppfattning är att man medvetet kör alkoholpåverkad för att man anser sig ha goda chanser att klara sig. Det krävs tydliga signaler i form av föreslagen lagstiftning för att så långt som möjligt få bort detta problem.”

– ”Om det kommer en liknande lagstiftning som i Norge skulle det gå att spara mycket resurstid och kostnader för analyser mm, då det skulle bli lättare att styrka brott. Då de allra flesta hävdar eftersupning även om de sagt något annat i inledningsskedet så krävs det stora resurser för att reda ut brottet, vilket är ett problem.”

– ”Vi på ordningsavdelningen anser att problematiken med eftersupningen utgör ett problem i sådan utsträckning att det finns behov av lagstiftning liknande den som redan finns i Norge. Detta konstaterande grundar jag på egna, andras erfarenheter samt framför allt trafikpolisens utredningsavdelning som anser detta vara en lagstiftning som borde hjälpa oss ytterligare i kampen mot rattfylleriet på våra vägar.”

Även i åklagarkamrarnas svar ges intressanta motiveringar för införandet av en eftersupningslag:

– ”Det är ingen tvekan om att en förändrad lagstiftning vore önskvärd liknande den som finns i Norge. Även om det endast är ett fåtal ärenden som nedlagts pga att brott inte kan styrkas så är det inte försumbart. Jag vill påstå att det är klart förankrat i det allmänna rättsmedvetandet att man inte ska köra bil med alkohol i kroppen. Därför blir det stötande att inte kunna lagföra personer som med en invändning om eftersupning går fria. Ibland har det lyckats att med utgångspunkt från uppmätta värden i analysbevisen och angiven mängd alkohol som druckits efter körningen ändå visa att vid körningen har det funnits straffbar alkoholhalt i blodet. Emellertid har åklagaren bevisbördan för att ett fordon förts av påverkad förare medan den misstänkte föraren inte behöver svara på frågor eller vara sanningsenlig beträffande eventuell efterförtäring och det kan leda till bevissvårigheter. Vid en ändrad lagstiftning tror jag också att polisen mer aktivt skulle eftersöka en förare som försvunnit från t ex en trafikolycksplats eller där det kommit tips om misstänkt rattfylleri men polisen inte hunnit stoppa vederbörande under färd.”

– ”Det utgör inte ett problem antalsmässigt, men utredningen blir ofta omfattande för att kunna vederlägga invändningen. Det förekommer också att förundersökning får inledas om mened begångna av vittnen som åberopats för att styrka invändningen. Det är naturligtvis inte bra att ett antal rattfyllerister klarar sig från åtal och dom med en oriktig invändning om eftersupning. Den norska modellen synes därför väl värd att utreda.”

– ”Det är klart stötande att rattfylleribrott inte lagförs då det framstår som uppenbart att hävdad eftersupning är en efterhandskonstruktion. Vidare åtgår stora utredningsresurser till att vederlägga påståenden om eftersupning...”

Synpunkter från SKL och RMV

I sitt remissyttrande över rattfylleriutredningens betänkande (SOU 2006:12) beklagar Statens kriminaltekniska laboratorium att utredningen inte föreslår en eftersupningslag:

Av betänkandet framgår att invändningar om eftersupning för det mesta är svåra att få någon rättsida på. Invändningarna låter sig i dessa fall svårligen motbevisas, och de vållar både polis och åklagare betydande merarbete. I de fall när invändningen gäller en situation där det bara finns alkoholutandningsprov är det praktiskt taget omöjligt att reda ut om påståendet är falskt. Mot den här bakgrunden och med hänsyn till att antalet fall som det inte går att bringa någon klarhet i inte är försumbart och frågan således inte saknar kriminalpolitisk betydelse, anser Laboratoriet att saken borde ha fått en annan lösning än den Utredningen föreslagit.⁵³

För Rättskemiska avdelningen vid Rättsmedicinalverket innebär invändningar om eftersupning att det krävs ökade arbetsinsatser av kvalificerade specialister. Detta påpekas bl.a. i Rättsmedicinalverkets årsredovisning 2006:

Avdelningen har noterat att behovet av yttranden och sakkunniguppdrag har ökat jämfört med tidigare, i första hand i trafikärenden, vilket innebär att erfarna handläggares tid att hantera löpande ärenden minskar och behovet av flera handläggare har blivit uppenbart.⁵⁴

Frågan om behovet av en eftersupningslag behandlas också i Rättsmedicinalverkets yttrande över rattfylleriutredningens betänkande (SOU 2006:12):

Rättsmedicinalverkets erfarenhet av att när påstående om eftersupning förekommer är detta påstående nästan utan undantag falskt. Som påpekas i utredningen leder invändningar om eftersupning till betydande merarbete för rättsväsendet. Enligt Rättsmedicinalverkets uppfattning bör det övervägas om s.k. eftersupning skall kriminaliseras.⁵⁵

Vår syn på problemet hävdad eftersupning

Vi anser att det finns starka skäl för införandet av en bestämmelse mot eftersupning i Trafikbrottslagen. I remissyttrandet över Rattfylleriutredningens betänkande 2006 skriver MHF:

Att införa en regel som kriminaliserar eftersupning är en fråga som MHF driver och avser att fortsätta driva trots utredningens förslag och ståndpunkt att kriminalisering inte bör införas. MHF ställer sig tveksamt till den ringa omfattning av eftersupning som utredningen kommer fram till. De signaler som kommer till vår kännedom pekar på en större utbredning. För att klargöra detta avser MHF att göra en egen utredning i frågan. Vi vill peka på den lagstiftning som finns i Norge och som där fungerar väl. Det finns ingenting som talar emot att den skulle fungera även i Sverige. MHF anser att utredningen släpper denna fråga alltför lätt. Vi ifrågasätter att problemet skulle vara löst genom att polisen tar flera urinprov och blodprov. Det är kanske möjligt, men vi har svårt att tro att polisen i realiteten har tillräckliga resurser för att kunna genomföra detta. Utöver polisens ökade insatser krävs stora resurser för att inhämta sakkunnigutlåtanden i efterhand.⁵⁶

⁵³ Statens kriminaltekniska laboratorium, *Yttrande, Delbetänkandet Rattfylleri och sjöfylleri (SOU 2006:12)* den 9 maj 2006

⁵⁴ Rättsmedicinalverket, *Årsredovisning 2006*, s. 29

⁵⁵ Rättsmedicinalverket, *Yttrande, Delbetänkandet Rattfylleri och sjöfylleri (SOU 2006:12)* den 10 maj 2006

⁵⁶ Motorförarnas Helnykterhetsförbund, *Yttrande, Delbetänkandet Rattfylleri och sjöfylleri (SOU 2006:12)* den 9 maj 2006

Vi finner det anmärkningsvärt att Rattfylleriutredningen har tonat ned de tydliga signaler om problemets omfattning och konsekvenser som enkätundersökningen hos åklagarkammare och polismyndigheter enligt vår mening ger. Dessa signaler överensstämmer också med de erfarenheter som förmedlats till oss från personal vid Rättsmedicinalverket och från nämndemän i tingsrätter i olika delar av landet.

En bestämmelse om eftersupning skulle spara avsevärda personella och ekonomiska resurser hos polisen, åklagarväsendet och Rättsmedicinalverket vilka idag tas i anspråk för att trygga bevisning i rattfylleriåtal. Det skulle förhindra att vissa rattfylleriåtal undgår lagföring genom att ljuga. Sist men inte minst skulle det motivera polisen att aktivt eftersöka förare som försvunnit från trafikolycksplatser. Idag är det oerhört många sådana ärenden som aldrig blir utredda. En lagändring som kriminaliserar eftersupning täpper inte bara till ett möjligt kryphål för misstänkta rattfylleriåtal. Det bidrar också till att polisen kan gripa fler rattfylleriåtal, vilket ökar trafiksäkerheten.

Vållande till annans död eller kroppsskada i förening med rattfylleribrott

Vållande till kroppsskada eller sjukdom

Förekomst av vållande till kroppsskada eller sjukdom i förening med rattfylleribrott

Av den sammanställning av vållandebrott i förening med rattfylleribrott som Rattfylleriutredningen fått från Brottsförebyggande rådet framgår det att antalet fall med denna brottskombination är cirka 15 per år. Under år 2002 har BRÅ registrerat 17 fall.

Lagstiftning

Gällande rätt framgår av 3 kap. 8 § Brottsbalken:

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 krävs särskild uppmärksamhet eller skicklighet, har varit påverkad av alkohol eller något annat medel eller annars gjort sig skyldig till en försummelse av allvarligt slag. Lag (2001:348).

De situationer där ovanstående bestämmelser tillämpas är antingen i trafiken eller i andra sammanhang som omfattar ansvarsfulla eller riskabla uppgifter. Om förutsättningarna för att döma någon till ansvar för vållande till annans död, kroppsskada eller sjukdom skriver Rattfylleriutredningen:

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.⁵⁷

De ändringar i lagen som infördes den 1 februari 1994 (prop.1993/94:44) innebar att brott, när det begåtts i samband med trafiknykterhetsbrott, som huvudregel skulle bedömas som grovt.

Rättspraxis

Rattfylleriutredningens genomgång av domar 2002 och 2003 visar att straffen under 2002 varierade mellan fängelse och skyddstillsyn i kombination med samhällstjänst och/eller föreskrift om behandling. Detta år dömdes det för grovt brott 15 av de totalt 17 fallen. De utdömda fängelsestraffen låg på mellan två och åtta månader.

Under år 2003 var fängelsestraffen i genomsnitt kortare, som regel mellan en och sex månader. I en dom där gärningsmannen tidigare vid flera tillfällen gjort sig skyldig till likartad brottslighet med narkotikabrott, olovlig körning, rattfylleri och smitning samt grovt vållande till kroppsskada bestämdes påföljden till fängelse ett år och sex månader. Omständigheterna vid brotten uppvisar stor variation, framförallt när det gäller omfattningen av de skador som förorsakats målsägandena. Vissa personer är eller har förutsättningar för att bli helt återställda medan andra har blivit invalidiserade för livet.⁵⁸

⁵⁷ Rattfylleriutredningen, *Rattfylleri och sjöfylleri* (SOU 2006:12), 2006, s. 206

⁵⁸ Rattfylleriutredningen, *Rattfylleri och sjöfylleri* (SOU 2006:12), 2006, s. 223-224

Lagstiftning och rättspraxis ur trafiksäkerhetsperspektiv

Rattfylleriutredningen menar att de lagändringar som genomfördes år 1994 har fått tillräckligt genomslag i rättstillämpningen och att det inte finns behov av några ytterligare förändringar.

I departementspromemorian *Vållandebrotten i trafiken* hävdas emellertid att ”det är motiverat att anlägga en skärpt syn på allvarliga regelöverträdelser och annan grov oaktsamhet i trafiken som leder till att människor dödas eller skadas.” Som skäl för detta synsätt anförs följande principiella utgångspunkt:

Vållande till annans död och vållande till kroppsskada som sker i samband med rattfylleri eller andra grova överträdelser av viktiga trafikregler är brott som utmärks av ett mycket medvetet och påtagligt risktagande och det är därför befogat att ifrågasätta huruvida 1994 års straffskärpningar har fått tillräckligt genomslag.⁵⁹

Vi ställer oss också bakom denna utgångspunkt och kräver att en skyndsam översyn av lagen med utgångspunkt från departementspromemorians överväganden. Att framföra ett motorfordon i alkohol- eller drogpåverkat tillstånd är enligt vår mening ett aktivt val som visar fullständig likgiltighet för andra människors liv och hälsa. Förekomsten av alkohol- och drogpåverkade förare är idag det största enskilda hindret för förverkligandet av nollvisionens mål och delmål.

I promemorian föreslås att det skall införas nya lagar för vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom vid fordonstrafik. Följande utformning föreslås:

I trafikbrottslagen införs två nya brott som särskilt reglerar situationer då någon av oaktsamhet vållar annans död eller kroppsskada eller sjukdom vid framförande av motorfordon eller spårvagn.

Vid bedömning av om brotten är grova skall särskilt beaktas om föraren i samband därmed även har gjort sig skyldig till

1. grov vårdslöshet i trafik enligt 1 § andra stycket, eller
2. rattfylleri eller grovt rattfylleri enligt 4 eller 4 a §§.

Vid vållande till annans död vid fordonstrafik skall endast fängelse finnas i straffskalan. Straffet skall vara fängelse i högst två år. Är brottet grovt skall straffet vara fängelse i lägst ett och högst sex år. För vållande till kroppsskada eller sjukdom vid fordonstrafik föreskrivs böter eller fängelse högst sex månader. Är brottet grovt skall straffet vara fängelse i lägst sex månader och högst fyra år.⁶⁰

Vållande till annans död

Förekomst av vållande till annans död i förening med rattfylleri

Rattfylleriutredningen har från Brottsförebyggande rådet fått en sammanställning av samtliga domar på vållande till annans död i kombination med rattfylleri för ett antal år mellan 1991 och 2004. Av följande tabell hur vanlig denna brottskombination är:

År	1991	1992	1994	1995	1996	2001	2002	2003	2004
Antal domar	18	15	11	5	10	9	16	8	17

Tabell. Antal domar avseende vållande till annans död i förening med rattfylleri.

Källa: BRÅ, Sammanställning av kriminalstatistik till Rattfylleriutredningen

⁵⁹ Justitiedepartementet, *Vållandebrotten i trafiken* (DS 2006:7), 2006, s. 20-23

⁶⁰ a.a. s. 30

Lagstiftning

Gällande rätt framgår av 3 kap. 7 § Brottsbalken.

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. Lag (2001:348).

Även för detta brott gäller att de situationer där ovanstående bestämmelser tillämpas är antingen i trafiken eller i andra sammanhang som omfattar ansvarsfulla eller riskabla uppgifter. Förutsättningarna för att döma till ansvar beskrivs i ovanstående avsnitt om vållande till kroppsskada eller sjukdom. Lagen ändrades till sin nuvarande lydelse den 1 februari 1994 (prop. 1993/94:44).

Rättspraxis

Rattfylleriutredningens genomgång av domar 2002 och 2003 visar att olikheterna i straffmätningen jämfört med praxis vid mitten av 1990-talet har jämnats ut mellan domstolarna. Generellt har också straffen skärpts, vilket innebär att det i princip inte förekommer kortare fängelsestraff än åtta till tio månader. Under år 2004 har underrätterna i de flesta fall dömt till fängelse ett år och sex månader eller längre.

Två domar från högre rättsinstanser bör nämnas i sammanhanget. Det är dels det uppmärksammade målet från Trelleborgs tingsrätt och Hovrätten över Skåne och Blekinge från år 2004 gällande en berusad lastbilschaufför som förorsakade fem människors död. Chauffören dömdes till fyra års fängelse.⁶¹

Det andra målet avgjordes genom dom i Högsta domstolens den 19 oktober 2005. Målet gällde en man som med 2,17 promilles alkoholkoncentration i blodet hade framfört sitt fordon längs en länsväg och i närheten av en korsning med en annan länsväg kört på en kvinna som var ute och gick med sitt barnbarn i en barnvagn. Både kvinnan och barnet avled till följd av skadorna. I Högsta domstolen fastställdes det av hovrätten tidigare bestämda fängelsestraffet om ett år och sex månader.⁶² Det är första gången som Högsta domstolen har tagit ställning till ett mål gällande grovt rattfylleri och grovt vållande till annans död efter 1994 års reform. Högsta domstolen skriver:

Genom en lagändring år 1993 (i kraft den 1 februari 1994) skärptes synen på brotten grovt rattfylleri och vållande till annans död. Gränsvärdet för grovt rattfylleri sänktes då från 1,5 till 1,0 promille alkohol i blodet och straffmaximum höjdes från fängelse ett år till två år. Samtidigt föreskrevs att om brottet vållande till annans död hade begåtts vid förande av motorfordon, man vid bedömning av om brottet var grovt skulle särskilt beakta om gärningsmannen varit påverkad av alkohol eller något annat medel. Vidare höjdes straffmaximum för vållande till annans död från fängelse fyra år till sex år i de fall brottet är grovt. Med höjningen ansågs att erforderligt utrymme gavs för straffmätning i sådana exceptionella fall då gärningen i subjektivt hänseende ligger på gränsen till

⁶¹ Rattfylleriutredningen, *Rattfylleri och sjöfylleri* (SOU 2006:12), 2006, s. 220-221

⁶² Högsta domstolens dom i Mål nr B 4379-04 meddelad i Stockholm den 19 oktober 2005.

eventuellt uppsåt (prop. 1993/94:44 s. 49). Maximistraflet bestämdes efter det straffminimum som gäller för dråp. Straffminimum, fängelse sex månader, behölls oförändrat.

Straffskalan för vållande till annans död, grovt brott, är enligt 3 kap. 7 § andra stycket brottsbalken alltjämt densamma. Den nuvarande lydelsen av 3 kap. 7 § andra stycket brottsbalken kom till år 2001, då det i paragrafen fördes in fler vägledande exempel på omständigheter som kan föranleda att brottet vållande till annans död bedöms som grovt (prop. 2000/01:85). Vid bedömningen skall enligt paragrafens andra stycke 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 försummelse av allvarligt slag.

BR har framfört en bil på en länsväg med en alkoholkoncentration som två timmar efter bilfärden uppmättes till 2,17 promille i blodet. I närheten av korsningen till en annan länsväg har han av oaktsamhet kört på IE och hennes barnbarn AA och därigenom vållat deras död. För att bestämma påföljden för dessa gärningar måste först straffvärdet bedömas.

Vid bedömningen av straffvärdet skall enligt 29 kap. 1 § andra stycket brottsbalken särskilt beaktas den skada, kränkning eller fara som gärningen inneburit, vad den tilltalade insett eller borde ha insett om detta samt de avsikter eller motiv som han haft. 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 plats där olyckan inträffade och han uppfattade den vägkorsning som 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 bedömts som grova. Utöver de omständigheter som föranleder att brotten är att bedöma som grova föreligger dock inte några försvårande omständigheter. Det finns inte heller några förmildrande omständigheter att beakta.

Riksåklagaren har gjort gällande att den skärpta syn på nu aktuell typ av vållandebrott som kom till uttryck i 1993 års reform inte fått genomslag i sådan utsträckning som avsågs. När det gäller praxis före 1993 års reform kan nämnas att i rättsfallet NJA 1965 s. 404 påföljden stannade vid fängelse två månader för en bilförare, som med över 1,00 promille alkohol i blodet under mörker körde på och vållade en motorcyklists död (vårdslöshet i trafik, rattonykterhet och vållande till annans död). I fyra refererade

hovrättsavgöranden från åren 1992 och 1993 (alla avseende gärningar begångna före 1993 års lagändringar) låg påföljden för grovt rattfylleri och vållande till annans död i spannet fängelse sex månader – tio månader (se RH 1992:89 och 1993:1, 3 och 25).

Det av hovrätten bestämda fängelsestraffet på ett år sex månader får anses innefatta en sådan i förhållande till tiden före 1993 års reform skärpt syn på brott av här aktuellt slag som avsågs med reformen och får anses motsvara brottens straffvärde. Med beaktande av straffvärdet och brottslighetens art kan någon annan påföljd än fängelse inte komma i fråga annat än om det finns alldeles speciella skäl. Några sådana skäl finns inte i förevarande fall. Fängelsestraffet bör bestämmas till det av hovrätten fastställda.

Lagstiftning och rättspraxis ur trafiksäkerhetsperspektiv

Av samma skäl som redovisats i föregående avsnitt beträffande vållande till kroppsskada eller sjukdom vill vi se en ny straffbestämmelse i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott; vållande till annans död vid fordonstrafik. I NTF:s policy framförs krav på att straffskalans övre del i högre grad ska utnyttjas vid rattfylleribrott. Det kan dock inte ske med nuvarande lagstiftning och rättspraxis för vållandebrotten i trafiken, vilket framgår av detta avsnitt från Högsta domstolens domskäl i det rättsfall som redovisats på föregående sidor:

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.

Det innebär att vi ytterst sällan kan förvänta oss påföljder i den övre delen av straffskalan. Problemet är uppsåtsbegreppet så som det har utvecklats i doktrin och rättspraxis vid vållandebrott. Rattfylleriutredningens skriver i sitt betänkande:

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.⁶³

Påståendet att straffskalorna för vållande till annans död respektive för dråp möter varandra är måhända korrekt i teorin men inte i praktiken där vi ser ett stort glapp mellan de högsta straffen vid vållande till annans död och minimistraffet vid dråp. Som trafiksäkerhetsorganisationer ser vi bara en möjlighet att på kort sikt lösa detta dilemma, nämligen att införa en ny straffbestämmelse i Trafikbrottslagen i enlighet med departementspromemorians förslag. Att låta denna fråga vila i avvaktan på en översyn av hela vållandebrottsproblematiken skulle med säkerhet leda till många års dröjsmål med denna angelägna förändring i Trafikbrottslagen.

⁶³ Rattfylleriutredningen, *Rattfylleri och sjöfylleri* (SOU 2006:12), 2006, s. 225

Sammanfattning – MHF:s och NTF:s krav gällande lagstiftning och rättspraxis vid trafiknykterhetsbrott

Rattfylleri är ett allvarligt trafiksäkerhetsproblem och orsakar minst en tredjedel av de dödliga trafikolyckorna i vägtrafiken i Sverige. En effektiv lagstiftning och rättspraxis är viktiga verktyg för samhällets insatser mot problemet. Vi kräver därför att följande åtgärder vidtas för att minska förekomsten av rattfylleri och att förbättra trafiksäkerheten.

1. Inför en lag om eftersupning!

Det förekommer med jämna mellan rum att förare lämnar falska påståenden om s.k. eftersupning vilket utgör ett problem vid utredningar av misstänkta brott. I Norge finns sedan 1959 en lag som förbjuder förare av motorfordon att dricka alkohol inom sex timmar efter en körning, när han eller hon förstår eller borde förstå att det kan bli en polisundersökning på grund av körningen. Förbudet gäller inte om blodprov eller utandningsprov har tagits eller om polisen har bestämt att ett sådant inte ska tas. Straffet för brott mot denna bestämmelse är desamma som för rattfylleri. I den svenska riksdagen har det framförts krav på att eftersupning ska kriminaliseras. Rattfylleri- och sjöfylleriutredningen anser dock inte att någon regel som kriminaliserar eftersupning bör införas.

Vi anser att en eftersupningslag behövs i Sverige. Påståenden om eftersupning skapar ett betydande merarbete för polis, åklagare och rättsmedicinsk expertis och ger varje år ett antal friande domar vid misstänkt rattfylleri. Dessutom förekommer det att förundersökningar vid misstänkt rattfylleri läggs ner av samma skäl. Nuvarande ordning innebär att det finns ett kryphål i trafiknykterhetslagstiftningen som bör täppas till. En majoritet av polismyndigheterna och åklagarkamrarna stöder införandet av en eftersupningslag.

2. Normalpåföljden vid grovt rattfylleri ska vara fängelse!

Avsikten med nuvarande lagstiftning var enligt förarbetena att normalpåföljden vid rattfylleri skulle vara fängelse. Införandet av möjligheten att döma till villkorlig dom med samhällstjänst år 1999 ledde till en ökad andel av villkorliga domar och därmed till försämrad vård och behandling. Den som döms till villkorlig dom får nämligen inget behandlingsprogram. Genom rättsfall som prövats i HD har andelen fängelsesdomar återigen ökat efter år 2002.

Vi anser, i likhet med Rattfylleri- och sjöfylleriutredningen, att normalpåföljden vid grovt rattfylleri ska vara fängelse. Det är ett allvarligt brott som förorsakar en stor andel av dödsfallen och de svåra skadorna i trafiken. Påföljden villkorlig dom med samhällstjänst bör enbart användas då synnerliga skäl finns.

3. Skärp straffen för vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom!

Rattfylleri- och sjöfylleriutredningen anser att nuvarande straffskalor är utformade på ett ändamålsenligt sätt och att straffen inte bör höjas ytterligare. Utredningen vill inte heller höja minimistraffet. Vi delar inte denna uppfattning. Den som färdas i trafiken har rätt att förvänta sig att medtrafikanterna gör sitt bästa för att följa trafikreglerna och att inte ta risker. Att köra onykter är ett medvetet och allvarligt risktagande som visar att man är likgiltig för andra människors liv och hälsa.

Vi instämmer därför i stället i vad som skrivs i justitiedepartementets promemoria *Vållandebrotten i trafiken* (Ds 2006:7):

Det är motiverat att anlägga en skärpt syn på allvarliga regelöverträdelser och annan grov oaktsamhet i trafiken som leder till att människor dödas eller skadas.

Vårt förslag är att lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott kompletteras med två nya straffbestämmelser på det sätt som beskrivs i promemorian. De nya straffbestämmelserna blir vållande till annans död vid fordonstrafik och vållande till kroppsskada eller sjukdom vid fordonstrafik. Minimistrafvet för vållande till annans död vid fordonstrafik ska vara ett års fängelse. Brottet ska alltid betraktas som grovt. Minimistrafvet för vållande till kroppsskada eller sjukdom vid fordonstrafik, grovt brott, skall vara sex månaders fängelse.

4. Gör det obligatoriskt med personutredning vid grovt rattfylleri!

För domstolen är tillgången till en grundlig personutredning ett viktigt verktyg för att kunna välja påföljd. Vid grovt rattfylleri förordnas personutredning i de flesta fall. Andelen förordnade personutredningar varierar dock mellan tingsrätterna. Dessutom är kvaliteten på dessa mycket skiftande och nyttjas olika av domstolarna. Vi ställer oss bakom rattfylleri- och sjöfylleriutredningens förslag om att yttranden från Kriminalvården alltid ska inhämtas i mål om ansvar för grovt rattfylleri.

5. Fånga tidigt upp personer med alkoholproblem och erbjud vård och behandling!

Projektet KAPUBRA (Kartläggning, Prevention, Uppföljning och Behandling av Rattfyllerister) vid Karolinska institutet har visat att närmare 60 procent av de misstänkta rattfylleristerna har alkoholproblem i form av riskabla eller skadliga alkoholvanor. Det är angeläget att dessa personer så snart som möjligt får den vård och behandling som de behöver för sitt alkoholmissbruk. Om så inte sker innebär det ökade risker för återfall i nya rattfylleribrott. Andelen återfallsrattfyllerister har enligt Brottsförebyggande rådets statistik ökat under en följd av år.

Vi kräver att insatserna för att fånga upp och rehabilitera förare med alkoholproblem stärks genom att:

- A. utveckla SMADIT ("Skellefteåmodellen") och motsvarande arbetssätt,
- B. göra alkoholprogram som ett villkor för fortsatt körkortsinnehav för alla som gjort sig skyldiga till rattfylleri,
- C. ge möjlighet att ansöka om villkorlig körkortsåterkallelse för personer som av läkare anmäls till länsstyrelsen med anledning av diagnostiserat alkoholberoende och därmed riskerar att få körkortet återkallat.