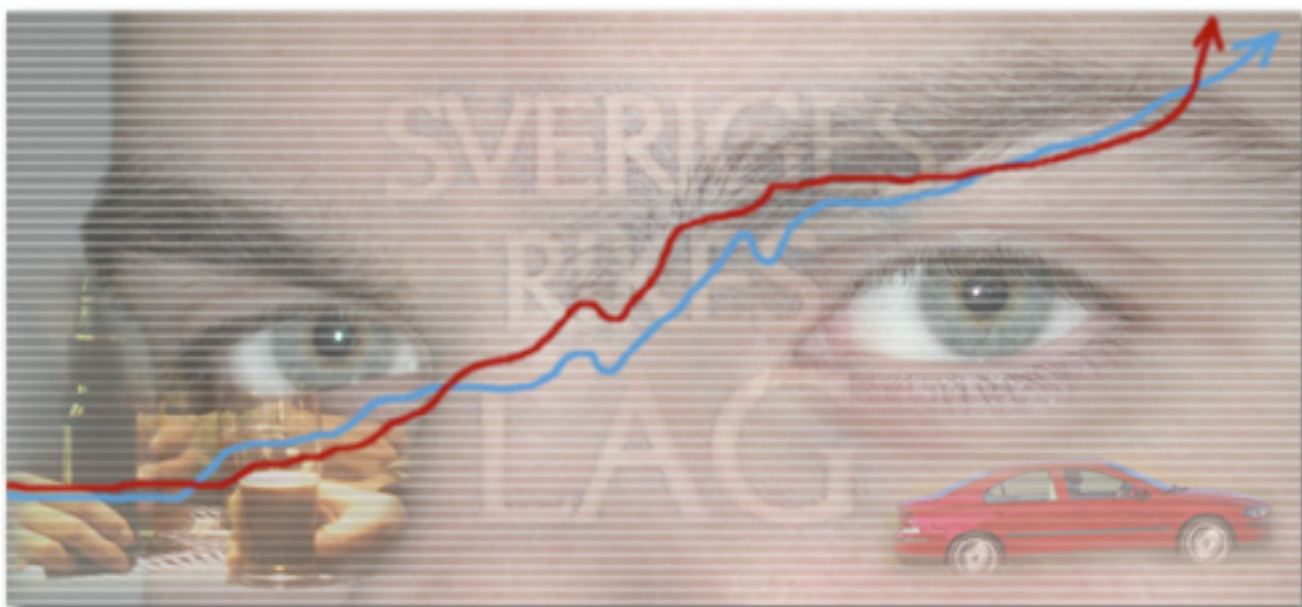


Vem bryr sig?

-rattfylleriets omfattning och konsekvenser



En rapport om rattfylleribrott och straffpåföljder i Sverige 1996-2000

5 miljoner
rattfulla i år
hälften
om 5 år



Maria Agge, Christer Folkesson, Lars Olov Sjöström

Motorförarnas Helnykterhetsförbund 2002

Innehållsförteckning

FÖRORD	1
INLEDNING.....	2
SYFTE	3
ARBETSMETOD	3
MATERIAL OCH AVGRÄNSNINGAR	3
FORSKNING OCH LITTERATUR	4
RATTFYLLERISTERNA I UNDERSÖKNINGSMATERIALET	6
PÅFÖLJDSUTVECKLING 1996 – 1999	13
LIKA INFÖR LAGEN?.....	20
HUR STORT ÄR RATTFYLLERIPROBLEMET I SVERIGE?	30
LIKHETEN INFÖR LAGEN OCH TINGSRÄTTERNAS PÅFÖLJDSVAL.....	33
PÅVERKANSPROGRAM FÖR RATTFYLLERISTER I KRIMINALVÅRDEN – VI BRYR OSS!.....	35
VAD VILL MHF? ÅTGÄRDA PROBLEMET – INTE BARA SYMTOMET!.....	39
SAMMANFATTNING.....	42
KÄLLOR OCH LITTERATUR.....	43
BILAGA 1	
BLANKETT FÖR REDOVISNING AV RATTFYLLERIDOMAR	44
BILAGA 2	
LAGSTIFTNING GÄLLANDE RATTFYLLERI	45
BILAGA 3	
BROTTMÅLSDOMEN OCH DESS FÖLJDER.....	47

Förord

Det är med stor tillfredsställelse som Motorförarnas Helnykterhetsförbund (MHF) nu kan presentera denna rapport om rattfylleribrott och straffpåföljder i Sverige. Rattfylleriet är idag ett av de allvarligaste problemen som behöver åtgärdas för att antalet döda och skadade i trafiken ska minska. Lagstiftning och rättspraxis är ett viktigt led i samhällets förebyggande insatser gällande rattfylleribrott. Vi hoppas att rapporten ska förmedla intressant information om utvecklingen inom detta område.

Vi vill rikta ett VARMT TACK till alla som har möjliggjort rapportens tillkomst. NTF har gett ekonomiskt stöd till projektet och kommer att vara en betydelsefull samarbetspartner när det gäller rapportens användning i olika sammanhang under de närmaste åren. Vägverket har genom sin trafiknykterhetsexpert Hans Laurell tillfört rapporten värdefulla faktauppgifter.

Gerdbritt Mellberg hos MHF Region Öst har ägnat många timmar åt att dataregistrera alla blanketter från de olika tingsrätterna. Per Arnqvist och Leif Nilsson på Institutionen för matematisk statistik vid Umeå universitet har hjälpt oss med uppläggning och bearbetning av alla statistiska variabler i undersökningen. Utan vår referensgrupp av sakkunniga, bestående av Tove Sporre från Brottsförebyggande Rådet, Annika Hörnsten från Rattfylleriprogrammet vid frivården i Stockholm, professor emeritus Hans Klette och rådmann Patrick Baerselman från Sollentuna Tingsrätt, hade det varit svårt att analysera och strukturera vårt empiriska material. Sist men inte minst har vi anledning att tacka alla frivilliga funktionärer i MHFs regioner och lokalavdelningar som har ställt upp och arbetat med den omfattande genomgång av domar på tingsrätterna som ligger till grund för undersökningen.

Inledning

Frågor som påföljd och lagstiftning kring rattfylleri är centrala i MHFs arbete. I MHFs trafikpolitiska handlingsprogram kan man läsa: ”Radikala åtgärder måste till både vad gäller ändrad lagstiftning, polisövervakning och informationsåtgärder samt genom tillgång till tekniska lösningar såsom alkolås, elektroniska körkort etc.”

Under en längre tid har MHF uppfattat att straffpåföljden vid rattfylleridomar har förändrats så att fängelse/kontraktsvård numera tillhör ovanligheten. Då osäkerhet råder ansåg vi det angeläget att klarlägga vilka straff som utdöms vid rattfylleribrott.

Genom att följa den allmänna debatten, t.ex. i olika debattartiklar i massmedia, har vi noterat att det även inom rättsväsendet förs en debatt kring påföljder vid rattfylleri.

En åtgärd från MHFs sida är introduktionen av ett nytt påverkansprogram till svenskt rättsväsende. **The Victim Impact Panel Program – VIP – är ett amerikanskt preventionsprogram som utgår från konsekvenserna av rattfylleriet.**

Frivilligorganisationen MADD – Mothers Against Drunk Driving – har i drygt tio år aktivt arbetat med programmet i USA. De dömda tvingas lyssna till verkliga berättelser från rattfylleriets offer. Det är människor som har drabbats av stora traumatiska upplevelser – förlorat nära anhöriga eller själva blivit svårt skadade. Syftet är att rattfylleristen ska stå ansikte mot ansikte med de konsekvenser som brottet kan innebära. Detta bidrar till insikt i och förståelse för varför det är straffbart/förbjudet att köra alkoholpåverkad.

Syfte

Vår rapport har tre syften. *För det första* hoppas vi att rapporten ska ge impulser till en mera målmedveten och framgångsrik kamp mot rattfylleriet från samhällets sida. Trafiknykterhet är en angelägenhet som angår oss alla. *För det andra* är det vår intention att ge en saklig bild av hur rattfyllerilagstiftningen tillämpas i tingsrätterna som ett underlag för diskussioner såväl inom rättsväsendet som hos allmänheten. *För det tredje* vill vi förmedla kunskaper om rattfylleriproblemet ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Arbetsmetod

Under hösten 2000 samt våren 2001 har arbetet med att gå igenom domar vid tingsrätter avseende åren 1996 samt 1999 genomförts. Arbetet utfördes av MHFs funktionärer. Varje rattfylleridom dokumenterades genom fastställd blankett (bilaga 1) som har gett underlag till sammanställningen. Rattfylleridomarna ligger under allmänna mål, och varje dom i det allmänna registret måste gås igenom för att lokalisera de som är intressanta för oss. Av denna anledning krävdes en hel del personella insatser för att få fram det presenterade materialet. Närmare 200 funktionärer har ställt upp ideellt och utan ersättning för insamlingen av uppgifterna från tingsrätterna.

Blanketterna från de olika tingsrätterna registrerades i ett datorprogram av personalen hos MHF Region Öst i Jönköping. Därefter har en statistisk bearbetning av materialet gjorts i samverkan med Institutionen för matematisk statistik vid Umeå universitet. Med utgångspunkt från statistiken har projektarbetsgruppen bestående av Maria Agge, Christer Folkesson och Lars Olov Sjöström arbetat med rapporten. Som ett stöd vid utformningen av rapporten från undersökningen har en grupp sakkunniga medverkat vid två arbetsseminarier. Rapporten avslutas med några fristående artiklar som ur olika perspektiv anknyter till rattfylleriproblematiken och rattfyllerilagstiftningen.

Material och avgränsningar

Material gällande rattfylleridomar har insamlats vid 79 av landets 95 tingsrätter, och vi har valt att titta på åren 1996 och 1999. Följande tingsrätter saknas i vårt material: Gotland, Handen, Huddinge, Mariestad, Mölndal, Nacka, Skövde, Solna, Strömstad, Södertälje, Södra Roslagen, Tierp, Trollhättan, Uddevalla, Varberg och Vänersborg.

Underlaget består av 10 661 domar. Åren 1996 och 1999 valdes med utgångspunkt från att 1996 hade lagändringen 1994 fått fullt utslag samt att 1999 utgjorde det senaste avslutade kalenderåret när undersökningen började hösten 2000. Den 1 februari 1994 infördes en ny och strängare lag. Den innebar att gränsen för grovt rattfylleri sänktes från 1,5 till 1,0 promille och att maximistrafket höjdes från ett års fängelse till två. I förarbetet till lagstiftningen framgick att fängelse skulle vara normal påföljd. Annan påföljd skulle bara utdömas i undantagsfall.

Utredningen fokuserar främst på grovt rattfylleri utan andra åtalpunkter. Detta beror på att materialet innehåller alla domar för grovt rattfylleri men endast de fall av rattfylleri som åklagaren lämnat över till domstolen. Övriga rattfylleridomar handläggs hos åklagaren som strafförelägganden och finns inte med i materialet. De flesta diagram är gjorda utifrån grovt rattfylleri utan andra åtalpunkter. När det gäller promillehalt har alla rattfylleridomar tagits med. För att kunna göra en rättvis jämförelse av påföljder vid grovt rattfylleri har vi valt att studera rattfylleridomar utan andra åtalpunkter.

Forskning och litteratur

Det kan vara på sin plats att här ge en kortfattad orientering beträffande den forskning och litteratur som finns publicerad inom området. I boken *Rattfylleribrottets historia 70 år* redogör lagman Jan Vilgeus för utvecklingen från den första rattfylleribestämmelsen 1923 och fram till den lagstiftning som trädde i kraft den 1 februari 1994.¹ Vilgeus belyser grundligt de diskussioner och förarbeten som lett fram till de olika lagförslagen.

Rättsmedicinalverkets rapport *Alkohol och trafikbrott – en uppgift för rättskemin* redovisas hur de vetenskapliga framstegen beträffande analys av alkohol i blod och utandningsluft har påverkat lagstiftning och undersökningsverksamhet.²

Hans Klette, professor emeritus i straffrätt, har genomfört flera undersökningar gällande tillämpningen av rattfyllerilagstiftningen. Med syftet att undersöka om olikhet inför lagen förelåg vid påföljdsvalet vid rattfylleri studerade professor Klette domar och rättsstatistik för åren 1979-82. Ett frågeformulär som skickats ut till brottmålsdomare på tingsrätterna kompletterade det empiriska materialet med frågor om personundersökning, offentlig försvarare m.m.³ I en senare undersökning har professor Klette granskat tingsrätternas påföljdsval vid rattfylleri efter 1994 års lagstiftning. Resultatet av undersökningen presenteras i en artikel längre fram i denna rapport.

År 1996 publicerade Brottsförebyggande Rådet (BRÅ) ett PM med titeln *Från 0,5 till 0,2 promille – Vilken effekt fick 1990 års reform av trafikbrottslagen?* I rapporten utvärderas effekten av den sänkta promillegränsen, och författarna konstaterade att en statistiskt säkerställd positiv effekt kunde påvisas både på dödsolyckor och singelolyckor. Rapporten visar också på det tydliga sambandet mellan totalkonsumtionen av alkohol i samhället och de alkoholrelaterade trafikolyckorna.⁴

På uppdrag av regeringen genomförde BRÅ en utvärdering av 1994 års lagreform avseende grovt rattfylleri m.m. (*Rattfylleri – Utvärdering av 1994 års reform av trafiknykterhetslagstiftningen*) Utvärderingen, som avsåg såväl kostnader som konsekvenser till följd av reformen, publicerades 1998⁵. Den samlade bedömningen i rapporten var att 1994 års reform bidragit till en minskning av rattfylleribrotten. BRÅ konstaterar att andelen grova rattfyllerister som dömdes till fängelse inte ökade märkbart efter 1994 trots att det i förarbetena till lagen uttalats att fängelse skulle vara normalpåföljd vid grovt rattfylleri. Vidare framhålls betydelsen av att polisen utvecklar och effektiviserar sin kontrollverksamhet beträffande rattfylleri.

I BRÅs rapport *Brottsutvecklingen i Sverige 1998-2000* behandlar Tove Sporre rattfylleriet i ett av kapitlen. Där konstateras bl.a. att den anmälda rattfylleribrottsligheten från att ha minskat under nästan hela 1990-talet nu åter ökat. Sporre visar också att villkorlig dom med samhällstjänst har blivit en relativt vanlig påföljd i samband med grovt rattfylleri sedan

¹ Vilgeus, Jan, *Rattfylleribrottets historia 70 år*, Stockholm 1995

² Andréasson, Rune och Jones, Wayne, *Alkohol och trafikbrott – en uppgift för rättskemin*, Stockholm 1999

³ Klette, Hans, *Likheten inför lagen och tingsrätternas påföljdsval vid rattfylleri 1979-82*, Stockholm 1984

⁴ Norström, Thor och Andersson, Jan, *Från 0,5 till 0,2 promille – Vilken effekt fick 1990 års reform av trafikbrottslagen?*, Brå 1996

⁵ *Rattfylleri – Utvärdering av 1994 års reform av trafiknykterhetslagstiftningen*, BRÅ-rapport 1998:7

möjligheten infördes den första januari 1999. På motsvarande sätt har en minskning av fängelsedomar skett under samma period.⁶

En handbok om körkortslagstiftningen har skrivits av juristen Håkan Leif på uppdrag av MHF och av Frivården i Stockholm. Boken klargör lagregler och praxis vid handläggning av körkortsfrågor beträffande alkohol i trafiken.⁷

Vid Karolinska Institutet bedrivs sedan några år tillbaka forskningsprojektet KAPUBRA. Projektet, som leds av professor Hans Bergman, syftar till att undersöka alkoholvanor hos svenska rattfyllerister samt deras sociala situation, hälsa och personlighet. I projektet följs omkring 4 000 rattfyllerister på individnivå i en longitudinell undersökning. Forskningen har redan genererat ett antal artiklar och rapporter, och ytterligare publikationer tillkommer under de närmaste åren. Med utgångspunkt från projektets rapport till Vägverket den 11 januari 2002 ger vi en kortfattad presentation av denna forskning längre fram i vår rapport.⁸

⁶ Sporre, Tove, "Rattfylleri", *Brottsutvecklingen i Sverige 1998-2000*, BRÅ 2001, s.229 ff.

⁷ Leif, Håkan, *Alkohol i trafiken – handbok om körkortslagstiftningen*, Stockholm 2000

⁸ Bergman, Hans, *Rapport till Vägverket 2002-01-11*, Karolinska Institutet

Rattfylleristerna i undersökningsmaterialet

Upptäckt och förekomst

Uppgifter från Statens Kriminaltekniska Laboratorium, som analyserar luftutandningsprov, visar att åren 1996-2000 kom drygt 25 procent av dessa till polisens kännedom genom rutinkontroller. Knappt 40 procent upptäcktes genom polisens allmänna övervakning, 34 procent upptäcktes genom tips från allmänheten och drygt 10 procent genom olyckor eller ett avvikande körbeteende.⁹

Mörkertalet är stort; i var 500:e bil sitter en rattfull förare. Det betyder att 14 400 berusade bilister per dygn eller över 5 miljoner berusade bilister varje år kör omkring på våra vägar enligt beräkningar som gjorts vid VTI.

Antalet polisanmälda rattfylleribrott uppgick 1999 till 13 941. En markant ökning skedde under år 2000 då 17 403 rattfylleribrott anmäldes. Under år 2000 lagfördes 8 965 personer för rattfylleri, därav 3 048 personer för vilka åklagare har utfärdat strafföreläggande.¹⁰

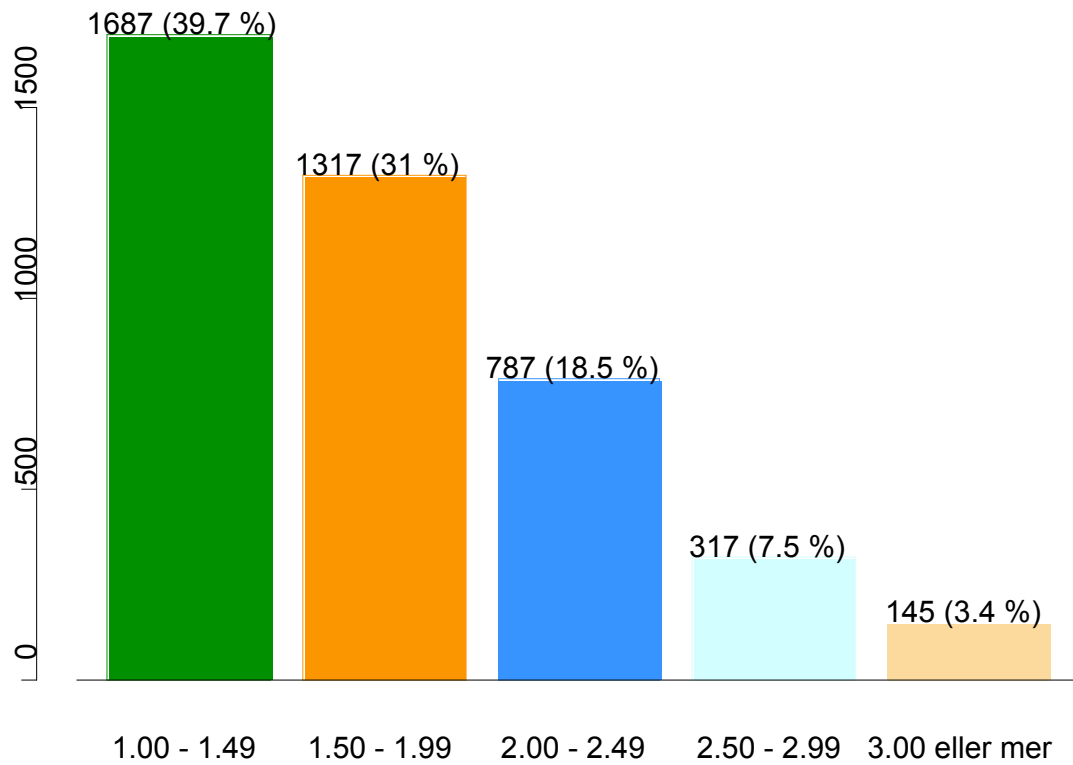
Promillehalter

Av materialet framgår att promillehalten vid grovt rattfylleri inte ändras mycket mellan åren. Över 60 procent har 1,5 i promille eller mera och mellan 3 och 4 procent har en promille på 3,0 eller mera.

⁹ Sporre, Tove, Rattfylleri, I *Brottsutvecklingen i Sverige 1998-2000*, BRÅ 2001, s 230

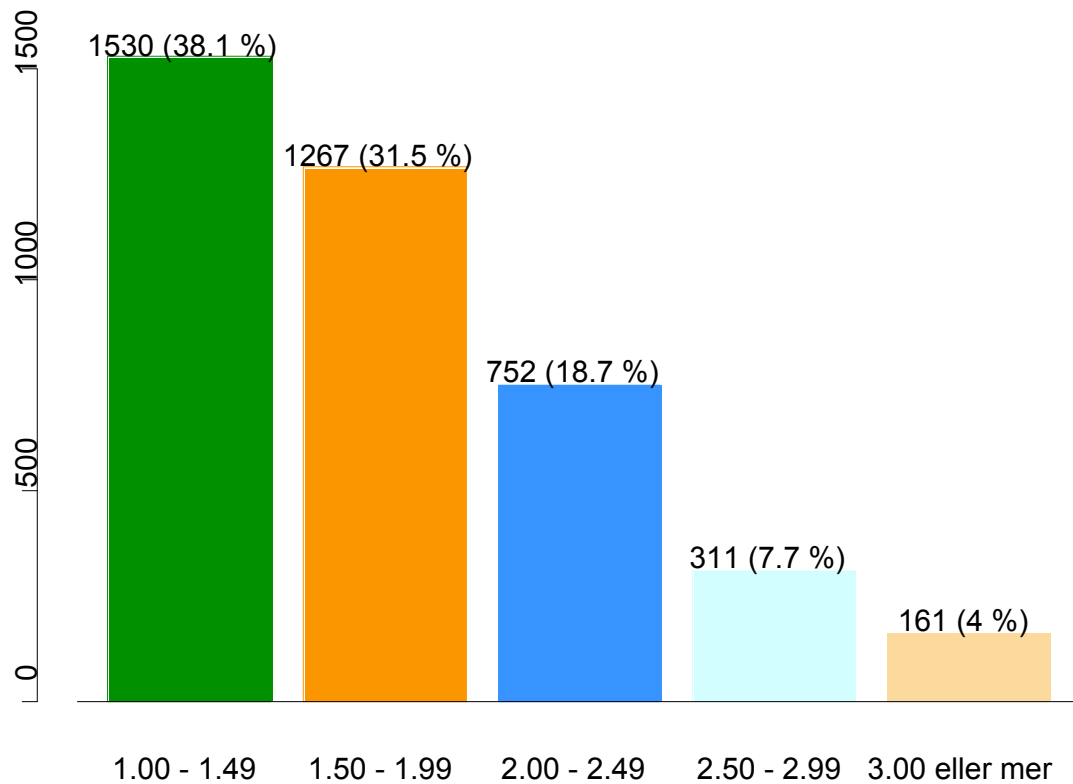
¹⁰ Sporre, Tove, Rattfylleri, I *Brottsutvecklingen i Sverige 1998-2000*, BRÅ 2001, s 231 och 237

Hela Sverige



Grovt rattfylleri: promillehalt, 1996

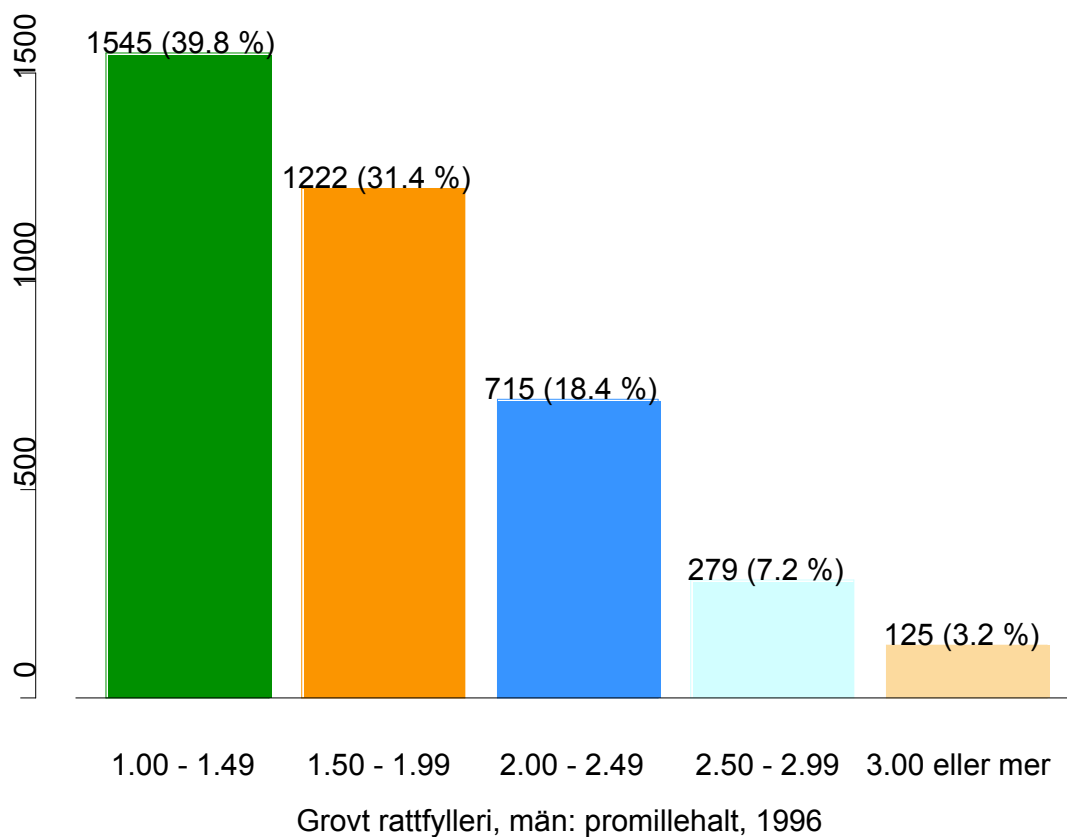
Hela Sverige



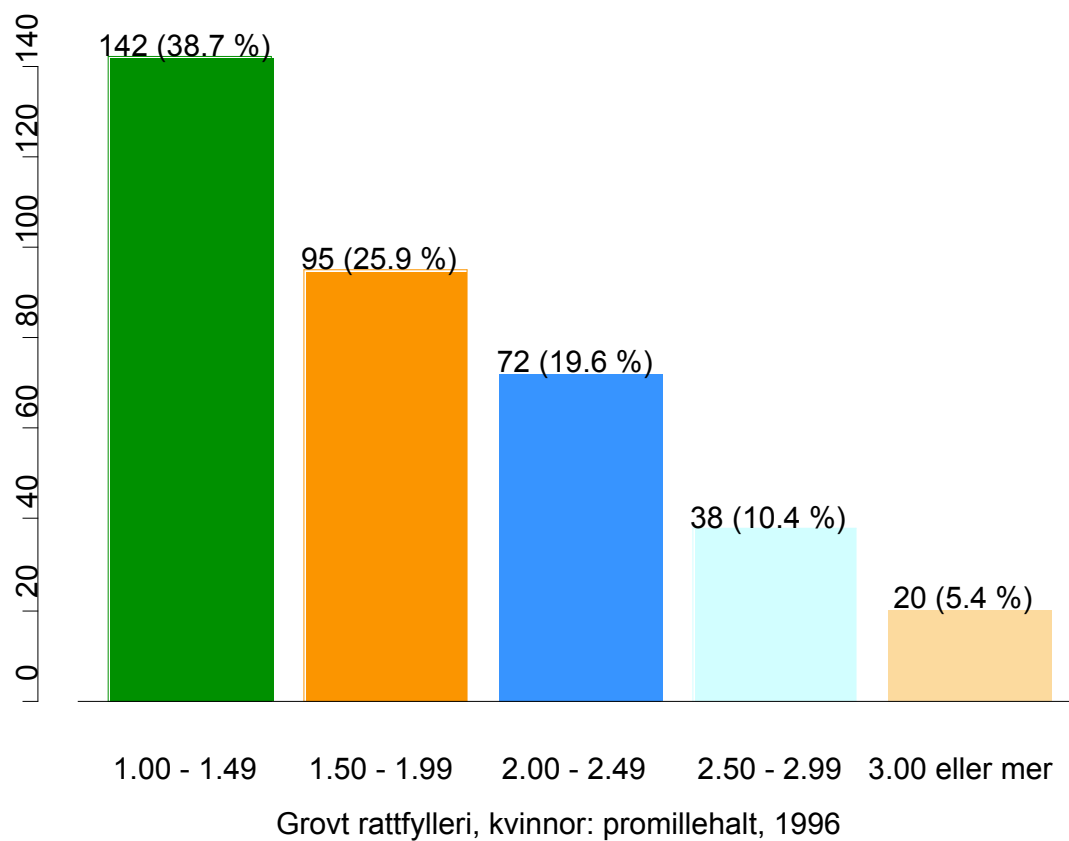
Grovt rattfylleri: promillehalt, 1999

Promillehalten skiljer inte heller mellan män och kvinnor. Det kan tyda på att kvinnor tagit efter männens dryckesvanor. Männen är dock kvantitativt överrepresenterade i materialet.

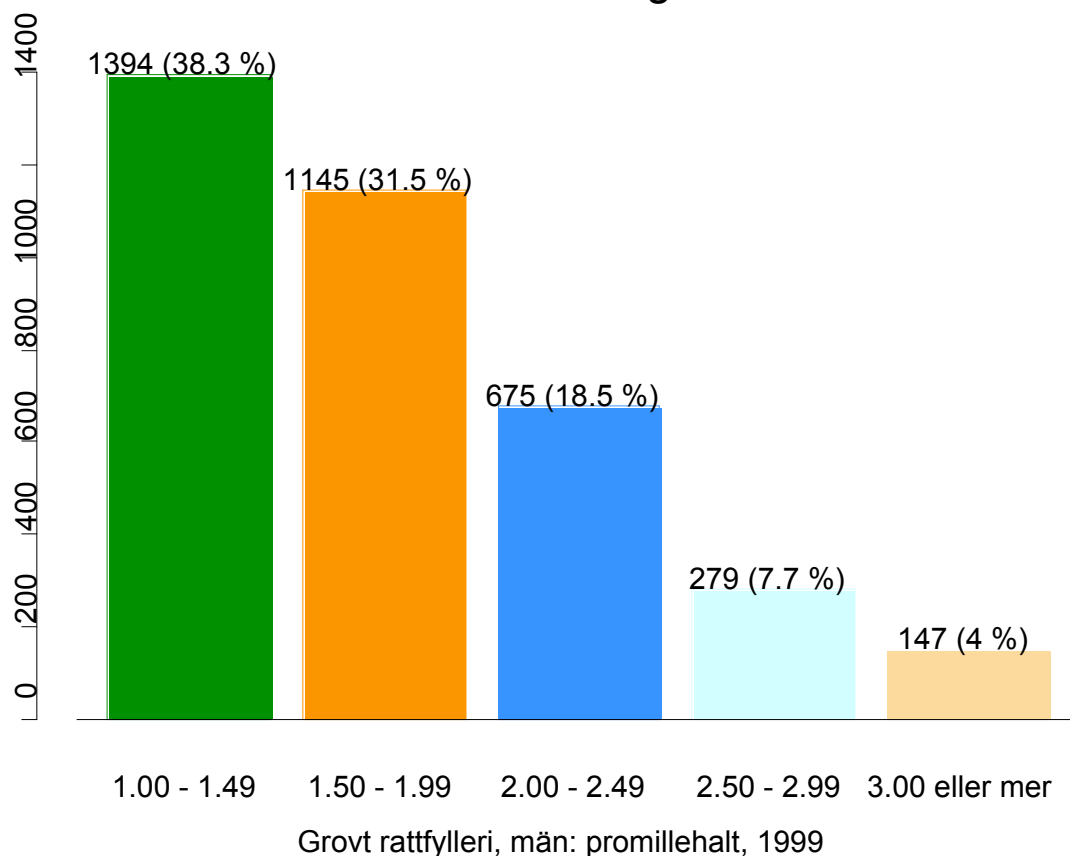
Hela Sverige



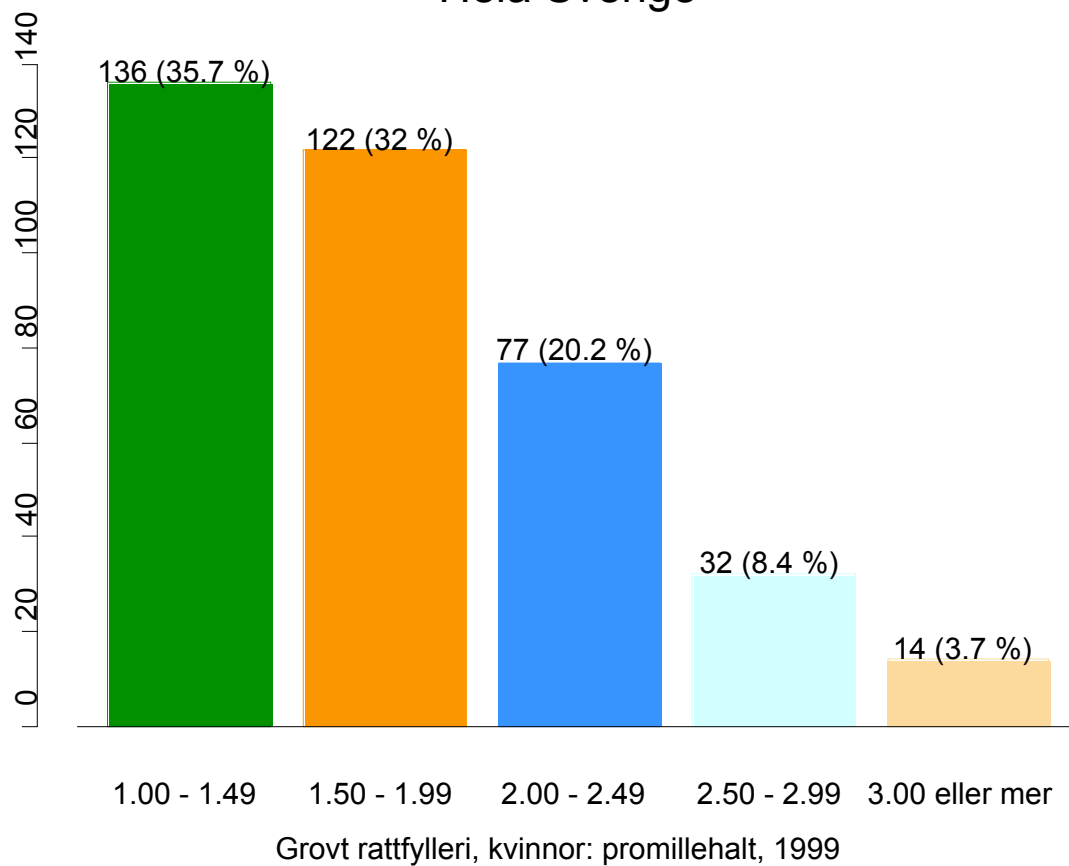
Hela Sverige



Hela Sverige



Hela Sverige



KAPUBRA-projektet

Vid Karolinska Institutet i Solna har under flera år bedrivits forskning kring rattfyllerister i projektet KAPUBRA (Kartläggning, Prevention, Uppföljning och Behandling av Rattfyllerister). Projektet sker i samarbete mellan Polisen, Vägverket, Kriminalvården och Karolinska institutet. Fem delprojekt har genomförts där olika grupper av rattfyllerister har undersökts. Bland annat har deras alkoholvanor kartlagts. I projektet har man kommit fram till att även de som ertappas med låga promillehalter har fysiologiska skador som tyder på överkonsumtion av alkohol. Mer än hälften (59 %) av 2 104 motorfordonsförare gripna för misstanke om rattfylleri har alkoholproblem i form av riskabla eller skadliga alkoholvanor, och var femte (18 %) har svåra alkoholproblem enligt AUDIT-testet. Jämfört med 785 manliga och kvinnliga kontrollförare är alkoholproblem fyra gånger vanligare bland de manliga och inte mindre än tio gånger vanligare bland de kvinnliga misstänkta förarna.

Bland misstänkta förare med en alkoholhalt understigande 1,0 promille har hälften (49 %) alkoholproblem, och bland förare med en promillenivå om minst 1,0 har två tredjedelar (69 %) problem med alkoholen. Inte mindre än hälften (47 %) av förarna under promillegränsen (0,2) har också alkoholproblem!! Redan misstanken om rattfylleri antyder således alkoholproblem medan promillenivån i sig, särskilt om gränsvärdet för positiva fynd sätts vid 0,2 promille, är en ganska otillförlitlig indikator på alkoholproblem p.g.a. låg specificitet. Alkoholproblem bland svenska motorfordonsförare tycks alltså vara vanliga även vid låga promillenivåer. Tidpunkt och upptäcktssätt har också betydelse för de gripna förarnas promillenivå och alkoholproblem. Förare som upptäcks under dagtid (mellan kl. 12 och 18) har högre promillenivå och oftare alkoholproblem än förare som upptäcks under andra tider på dygnet. De förare som upptäcks i allmänna trafikkontroller och vid hastighetsöverträdelser har väsentligt mindre alkoholproblem än de som upptäcks på andra sätt, t.ex. vid olovlig körning eller tips från allmänheten. Stora skillnader i promillenivå och alkoholproblem föreligger också mellan orterna/polisdistrikten. Detta beror till stor del på skillnader i polisens strategi vid nykterhetskontroller, t.ex. proportionerna mellan riktade respektive allmänna trafikkontroller.¹¹

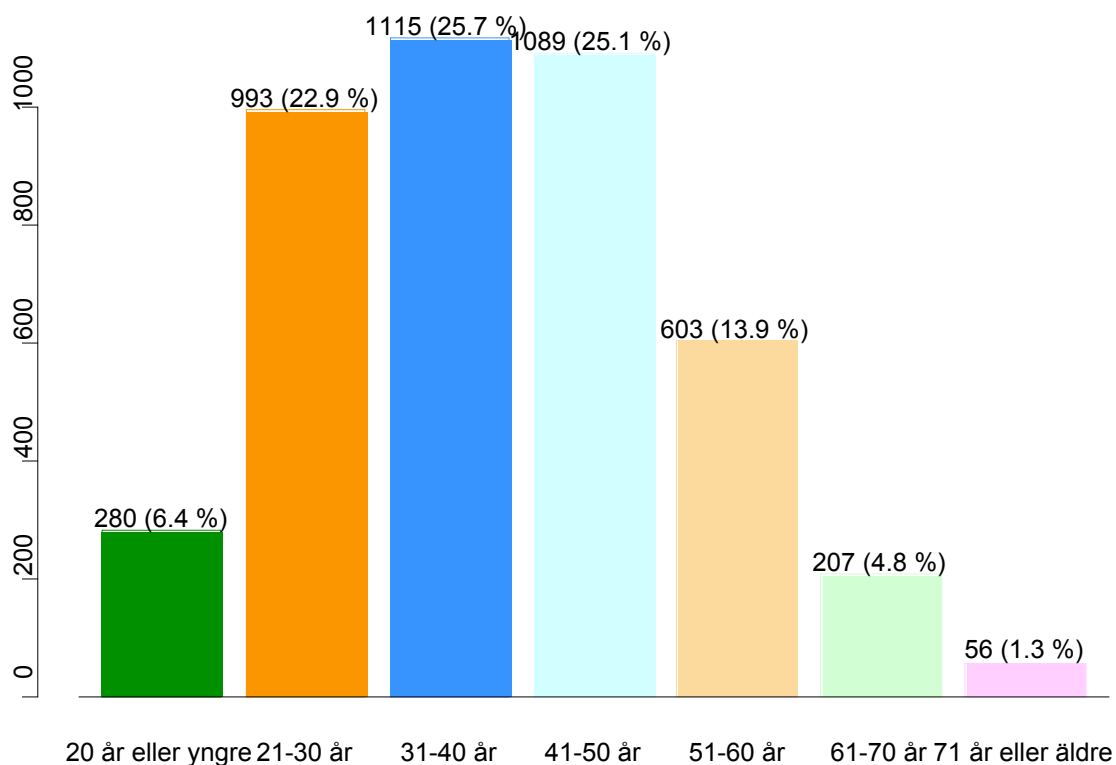
Ålder

Åldersfördelningen bland de dömda för grovt rattfylleri visar på att cirka 29,3 procent av de lagförda under år 1996 och 26,2 procent under år 1999 var under 30 år. Detta kan ställas i relation till att andelen körkortsinnehavare i åldersintervallet upp till och med 29 år var 19 procent vid ingången av 1996 och 17 procent per den 30/6 1998.¹²

¹¹ Bergman, Hans, *Rapport till Vägverket 2002-01-11*, Karolinska Institutet

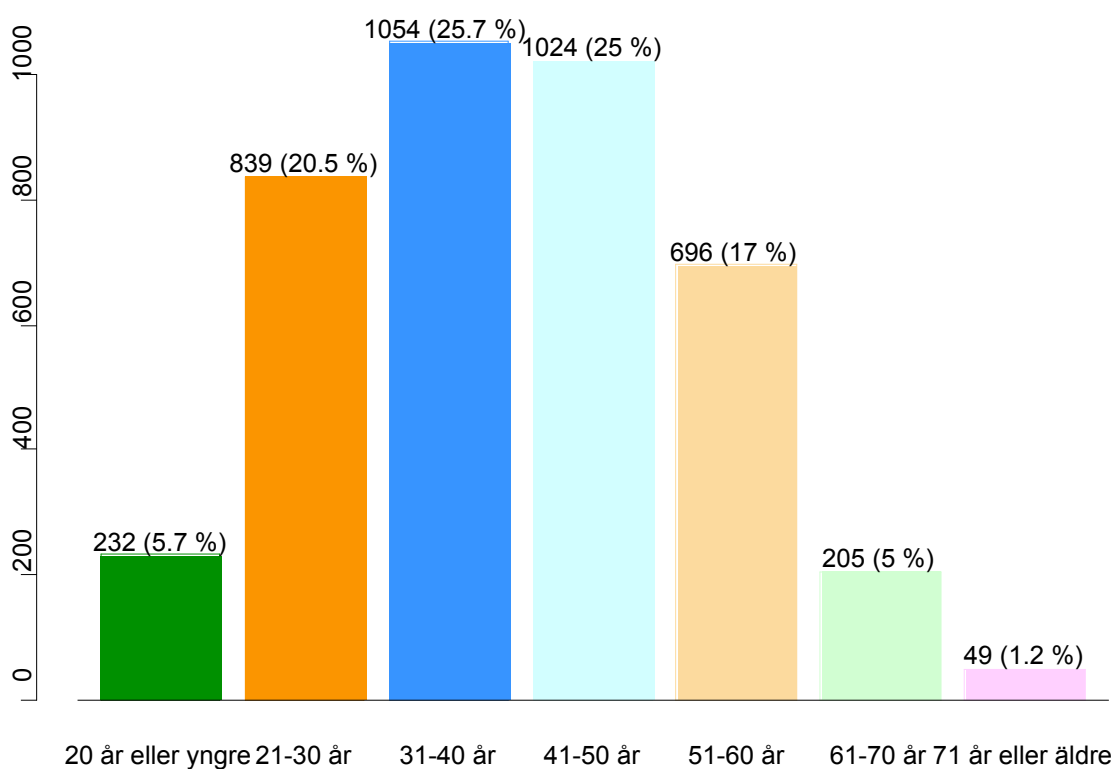
¹² Vägverkets körkortsstatistik 1996 och 1998

Hela Sverige



Åldersfördelning, samtliga fall av grovt rattfylleri 1996

Hela Sverige



Åldersfördelning, samtliga fall av grovt rattfylleri 1999

Strafföreläggande

En stor grupp som saknas i materialet är de personer som för rattfylleri lagförs genom strafföreläggande, d.v.s. rattfyllerister med promillehalt under 1,0. Enligt BRÅ är det 80 procent av rattfylleristerna för vilka åklagaren utfärdar strafföreläggande. Övriga 20 procent finns med i vår undersökning, d.v.s. de fall av rattfylleri där åklagaren lämnat ärendet vidare till tingsrätten för bedömning. Orsaken till detta kan vara att den åtalade bestrider brott, att det finns flera åtalspunkter eller att det i övrigt råder någon osäkerhet.

Personutredningar

I samband med lagändringen 1994 framhölls att i princip skulle personutredningar förekomma vid dessa brott. Personutredningar utförs av den lokala kriminalvårdsmyndigheten på rättsens begäran. I personutredningen framgår bland annat om det finns något vårdbehov och vilken påföljd som lokala kriminalvårdsmyndigheten anser vara lämplig i det enskilda fallet. Enligt RRV förordnades personutredning av tingsrätterna 1995 i 73 procent av fallen vid grovt rattfylleri som huvudbrott, men variationerna var stora mellan tingsrätterna, från 26 procent till 97 procent.¹³

En följd av lagstiftningen 1999, när påföljden villkorlig dom med samhällstjänst blev möjlig vid rattfylleri, är att domstolen måste göra en bedömning i det enskilda fallet om förutsättningar för villkorlig dom med samhällstjänst föreligger. Detta har medfört att andelen personutredningar i genomsnitt över landet har ökat. Hans Klette har gjort en liknande undersökning för september månad 1999 och kommit fram till att andelen personutredningar har ökat till 91 procent av fallen. Han konstaterar också att kvaliteten är mycket skiftande och att de nyttjades olika av domstolarna. Det är, enligt vår uppfattning, angeläget att genomföra en grundlig undersökning av hur personutredningarna görs och hur de sedan nyttjas av domstolarna.

Körkortsåterkallelse

Vid rattfylleribrott återkallas regelmässigt körkort. Körkortsingripandet handläggs av länsstyrelsen i det län där körkortshavaren är folkbokförd. Utgångspunkten för körkortsingripandet är trafiksäkerhet. Ingripandet är inte ett straff som lagen ser det. Grundregeln enligt körkortslagen är att ett körkort ska återkallas vid trafiknykterhetsbrott.

Sedan 1999 sker försöksverksamhet med alkolås i tre län, Stockholm, Östergötland och Västerbotten. Reglerna innebär att körkortsåterkallelse i vissa fall kan ske villkorligt och ersättas med krav på att föraren endast kör personbil försedd med alkolås. Under de tre år som försöksverksamheten har pågått har 250 personer deltagit i försöksprojektet. Av dessa har cirka 30 personer hunnit gå igenom hela programmet som sträcker sig över två år. Ett 30-tal personer har tvingats att avbryta programmet p.g.a. att de har blåst i alkolåset med alkohol i utandningsluften.

En översyn av reglerna kring körkortsåterkallelse pågår för närvarande. Regeringen undersöker bland annat möjligheten till en samtidig och samlad bedömning av straff och körkortsfrågor genom avgörande vid straffprocessen i allmän domstol.

¹³ Klette, Hans, "Likheten inför lagen och tingsrätternas påföljdsval vid grovt rattfylleri", *Motorföraren* nr 3, maj 2001, s.38 - 39

Påföljdsutveckling 1996 – 1999

Bakgrund och lagstiftning

Den 1 februari 1994 infördes en ny och strängare lag. Den innebar att gränsen för grovt rattfylleri sänktes från 1,5 till 1,0 promille och att maximistraffet höjdes från ett års fängelse till två. I förarbetet till lagstiftningen framgick att fängelse skulle vara normalpåföljd. Annan påföljd skulle bara utdömas i undantagsfall. Det bör påpekas att begreppet ”normalpåföljd” successivt har försvunnit och numera sällan används inom rättsväsendet.

Undersökningen visar att 1994 års lagstiftning fått stort genomslag 1996 då närmare 60 procent av alla grova rattfyllerister dömdes till fängelse. Från den 1 januari 1999 har möjligheten att döma till villkorlig dom och samhällstjänst vid bland annat rattfylleribrott funnits. Den 1 juli 1999 infördes också en särskild angivelse avseende förbud mot rattfylleri under påverkan av narkotika.

Straffet för rattfylleri är i dagsläget böter eller fängelse i högst sex månader. Anses brottet vara grovt ska gärningsmannen dömas till fängelse i högst två år. Gällande lagstiftning med lydelse från 1996 och 1999 framgår av bilaga 2.

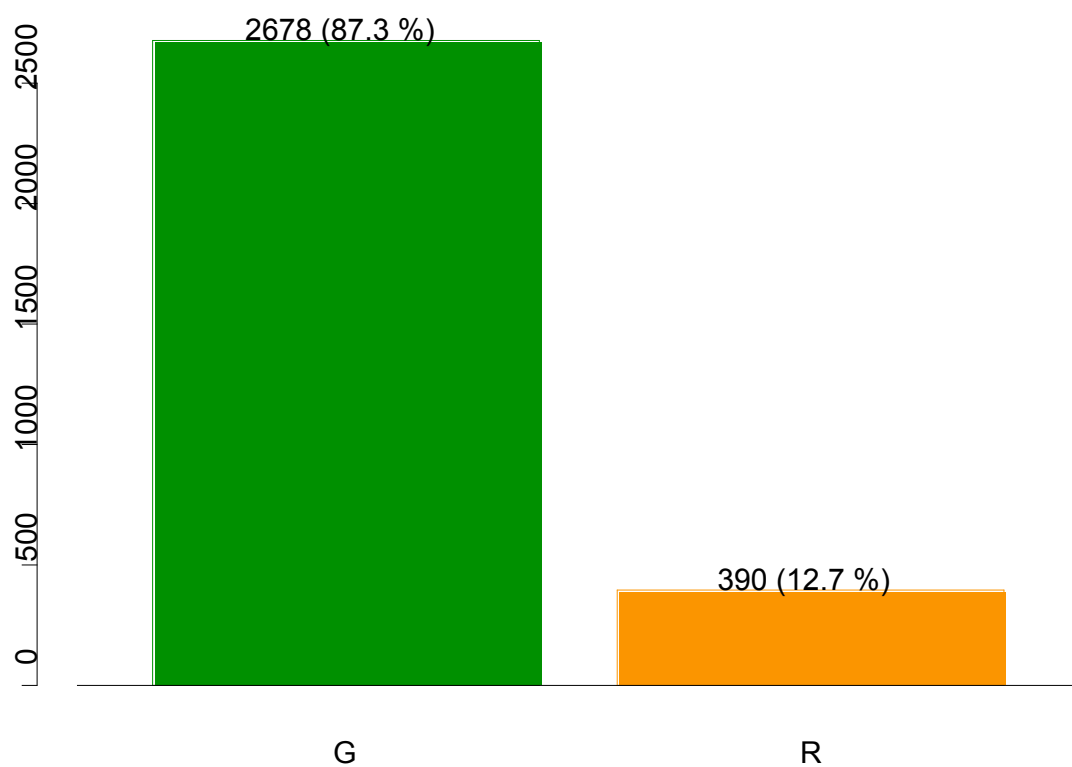
Fördelning rattfylleri – grovt rattfylleri

Andelen fall av rattfylleri i förhållande till grovt rattfylleri i tingsrättsdomarna är i stort sett oförändrad mellan 1996 och 1999. Rattfylleri utgör cirka 13 procent och grovt rattfylleri utgör cirka 87 procent av det totala antalet rattfylleridomar utan andra åtalpunkter.

Den vanligaste påföljden vid rattfylleri, i ungefär 80 procent av fallen, är att ett strafföreläggande utfärdas av åklagare.¹⁴ Dessa rattfylleribrott behandlas därmed inte i någon tingsrätt.

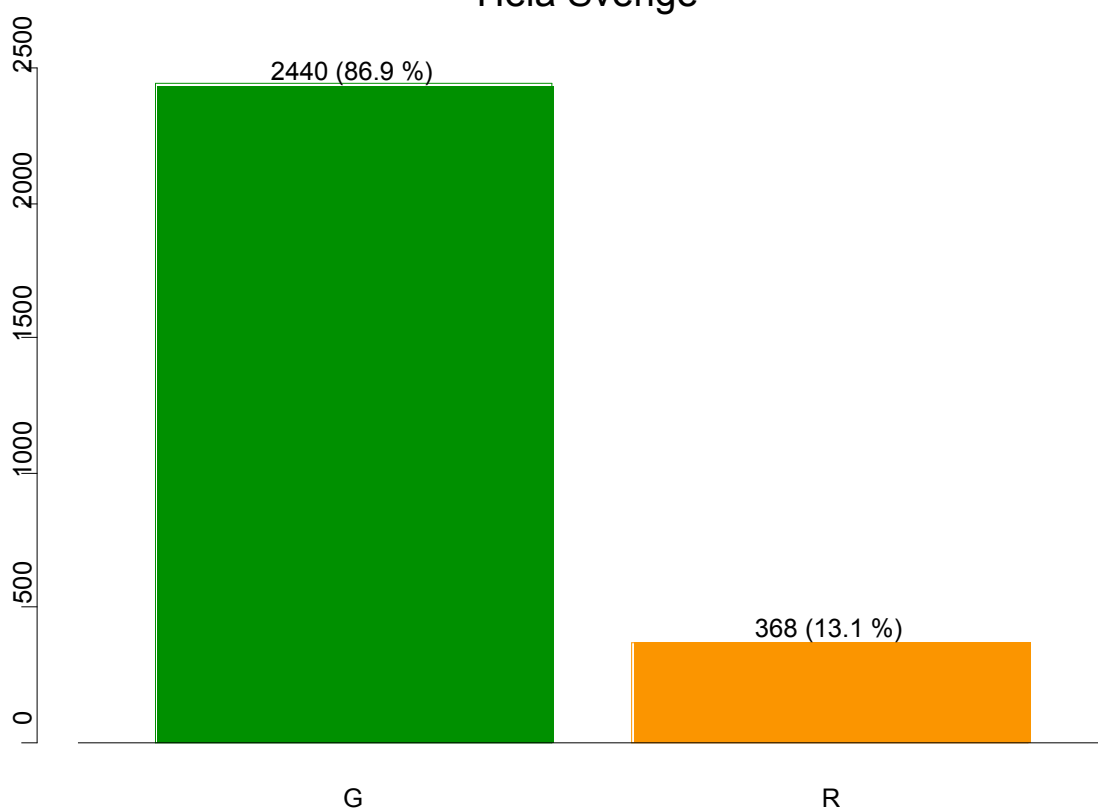
¹⁴ Sporre, Tove, ”Rattfylleri” i *Brottsutvecklingen i Sverige 1998-2000*, Brottsförebyggande Rådet 2001, s. 238

Hela Sverige



Rattfylleri utan andra åtalpunkter, andel grov rattfylla resp andel rattfylla, 1996

Hela Sverige



Rattfylleri utan andra åtalpunkter, andel grov rattfylla resp andel rattfylla, 1999

Påföljder vid grovt rattfylleri

I undersökningen har vi gjort en uppdelning i följande huvudpåföljder vid grovt rattfylleri: Villkorlig dom, Skyddstillsyn, Fängelse, Annan påföljd.

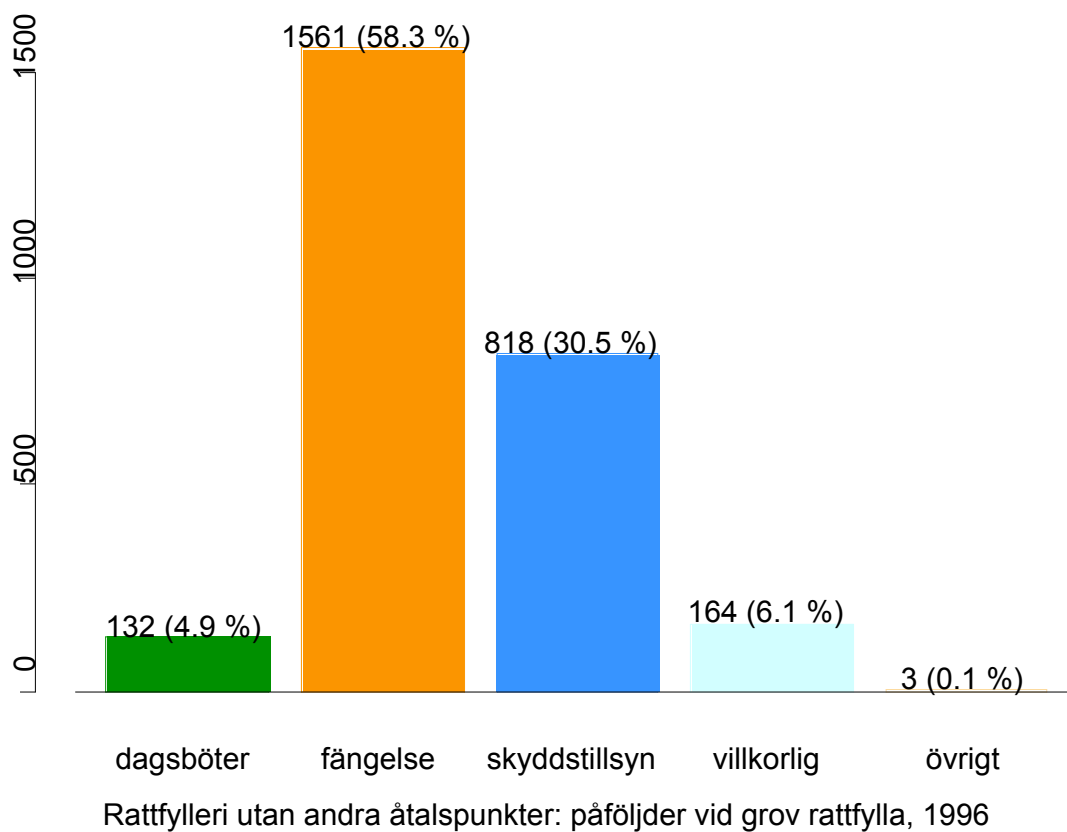
De följande diagrammen visar påföljderna vid grovt rattfylleri utan kombination med andra åtalspunkter för åren 1996 och 1999. Det framgår tydligt att antalet villkorliga domar ökar kraftigt, från 6,1 procent 1996 till 24,3 procent 1999. Detta beror på möjligheten att döma till villkorlig dom med samhällstjänst. Samtidigt har en minskning av antalet fängelsedomar skett, från 58,3 procent 1996 till 42,7 procent 1999. Denna förändringstendens har hållit i sig också under år 2000 enligt uppgifter från BRÅ. Andelen villkorliga domar ökar medan fängelse minskar.¹⁵ Det bör påpekas att elektronisk övervakning (fotboja) kan ersätta fängelsestraff på högst tre månader efter ansökan hos kriminalvårdsmyndigheten av den rattfylleridömd. Enligt uppgifter från Kriminalvårdsverket har antalet ansökningar minskat sedan påföljden villkorlig dom med samhällstjänst införts.¹⁶ Andelen personer som dömts till fängelse för rattfylleribrott och sedan beviljats elektronisk övervakning framgår av nedanstående tabell.

1996	58,4 %
1997	57,2 %
1998	53,2 %
1999	50,0 %
2000	48,7 %

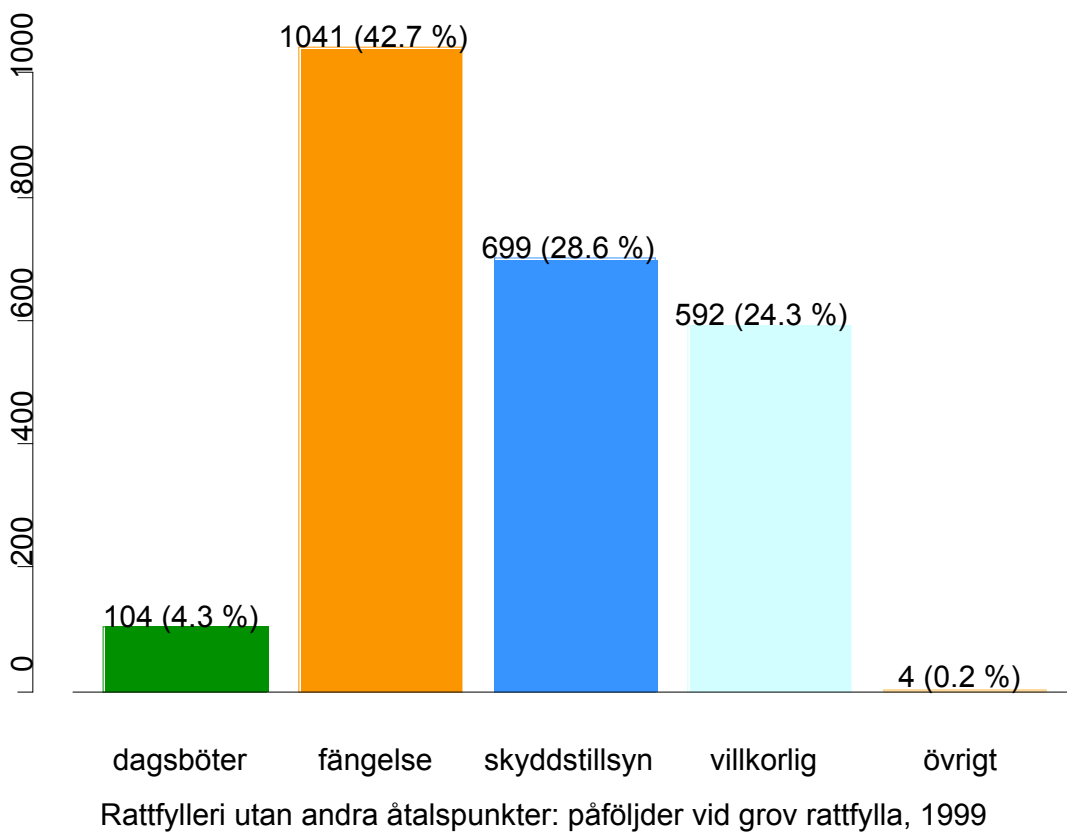
¹⁵ Sporre, Tove, "Rattfylleri" i *Brottsutvecklingen i Sverige 1998-2000*, Brottsförebyggande Rådet 2001, s. 238

¹⁶ Kriminalvårdens officiella statistik 2000

Hela Sverige



Hela Sverige



Beträffande skillnader mellan män och kvinnor när det gäller påföljdsval hänvisar vi till kapitlet ”Lika inför lagen” längre fram i denna rapport.

Villkorlig dom

Påföljden villkorlig dom kan delas upp i undergrupperna

V = villkorlig dom

Vdb = villkorlig dom och dagsböter

Vds = villkorlig dom med samhällstjänst

Vdsb = villkorlig dom med samhällstjänst och dagsböter

År 1996 var villkorlig dom i kombination med dagsböter den helt dominerande typen av villkorlig dom. Tre år senare har villkorlig dom med samhällstjänst blivit den vanligaste kombinationen.

Två domar från Högsta domstolen (HD) som behandlar villkorlig dom med samhällstjänst refereras nedan, båda meddelade den 5 januari 2000. Dessa prejudicerande domar från HD utgör det stöd som svenskt rättsväsende har för att döma till villkorlig dom med samhällstjänst.

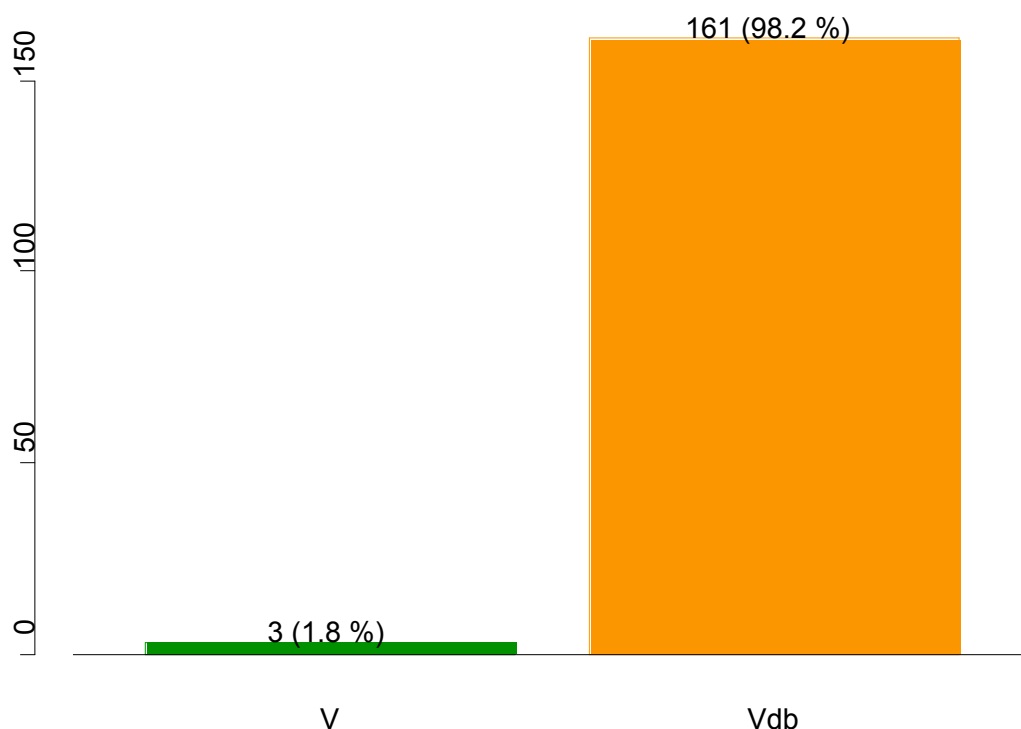
Dom 1:

Omständigheter som enligt HD kunde föranleda tillämpning av villkorlig dom med samhällstjänst var att alkoholkoncentrationen i förarens blod eller utandningsluft var förhållandevis låg (1,24 promille) och att körningen skett under förhållanden som medfört ringa eller ingen trafikfara. Påföljd: Villkorlig dom med 50 timmar samhällstjänst.

Dom 2:

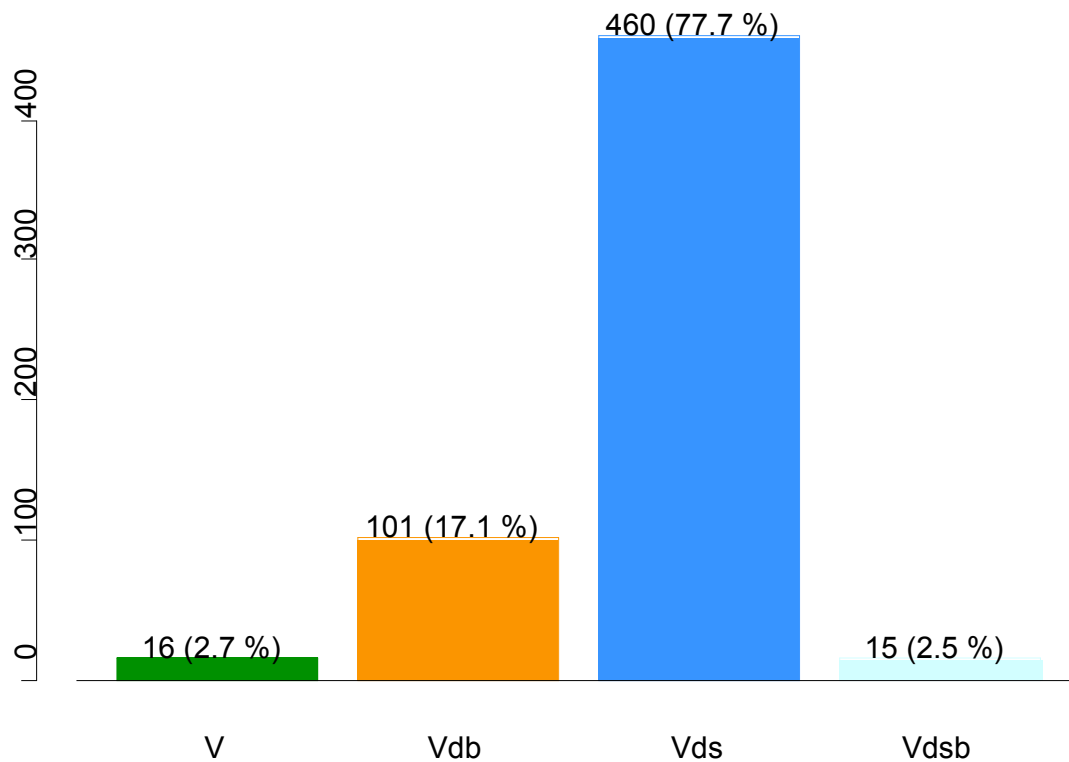
Med hänsyn till att alkoholhalten varit 2,21 promille och att körningen även oberoende därav inneburit påtaglig risk för trafiksäkerheten föreligger inte förutsättningar för att döma till villkorlig dom med föreskrift om samhällstjänst. Påföljd: En månads fängelse.

Hela Sverige



Rattfylleri utan andra åtalpunkter: villkorlig dom vid rattfylla, 1996

Hela Sverige



Rattfylleri utan andra åtalspunkter: villkorlig dom vid rattfylla, 1999

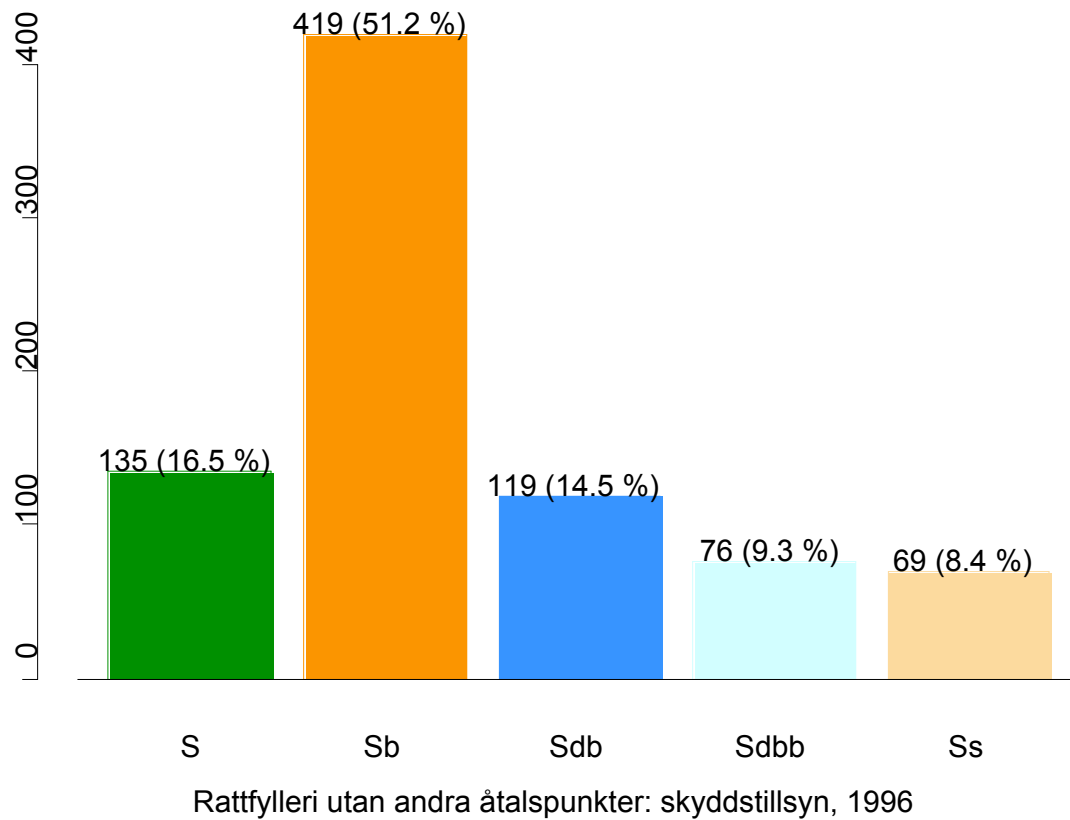
Skyddstillsyn

Påföljden skyddstillsyn kan delas upp i undergrupperna

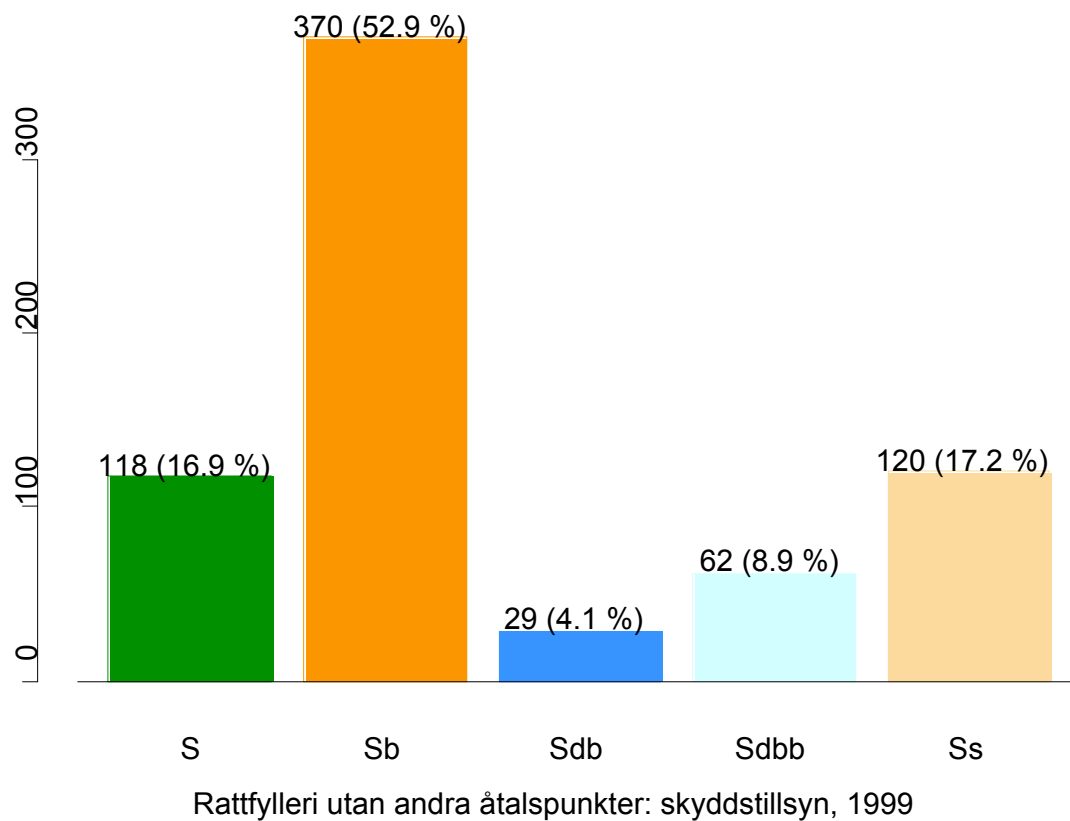
- S = skyddstillsyn
- Sb = skyddstillsyn med behandling
- Sdb = skyddstillsyn och dagsböter
- Sdbb = skyddstillsyn med behandling och dagsböter
- Ss = skyddstillsyn med samhällstjänst

Här är förändringarna mellan åren inte lika stora. En ökning av kombinationen skyddstillsyn/samhällstjänst kan dock noteras. Likaså har skyddstillsyn med dagsböter minskat.

Hela Sverige



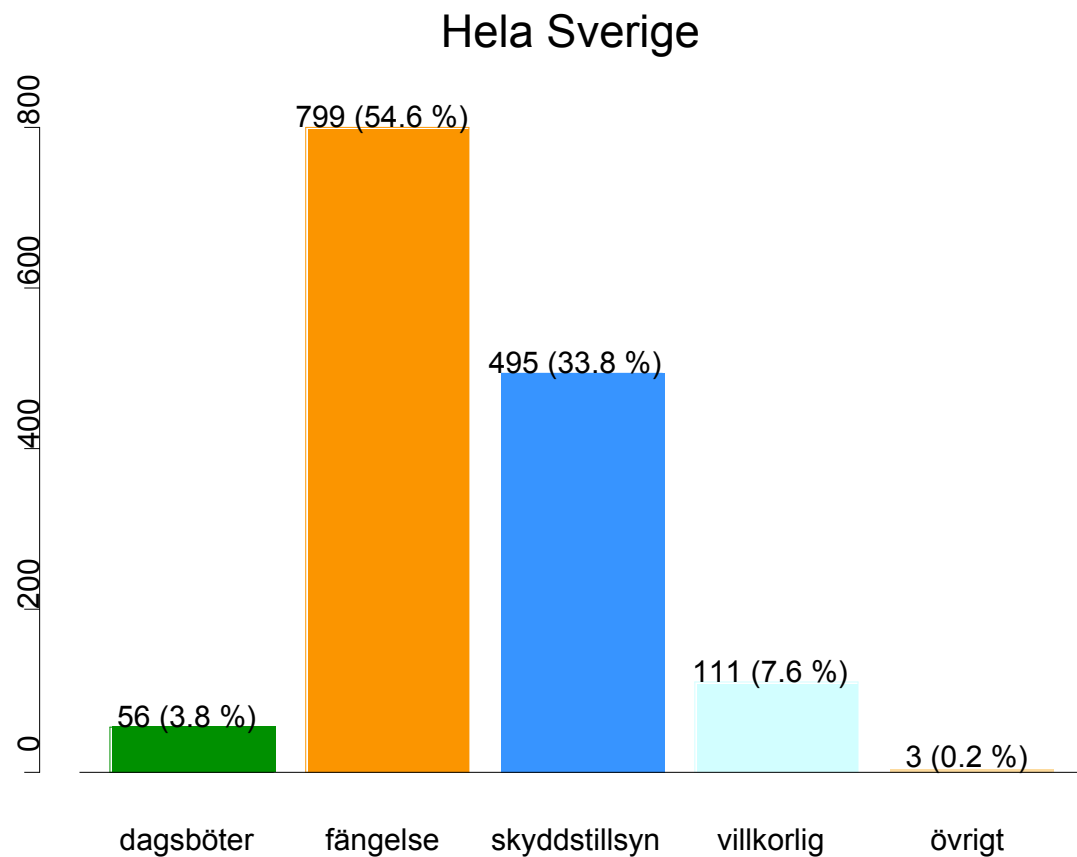
Hela Sverige



Lika inför lagen?

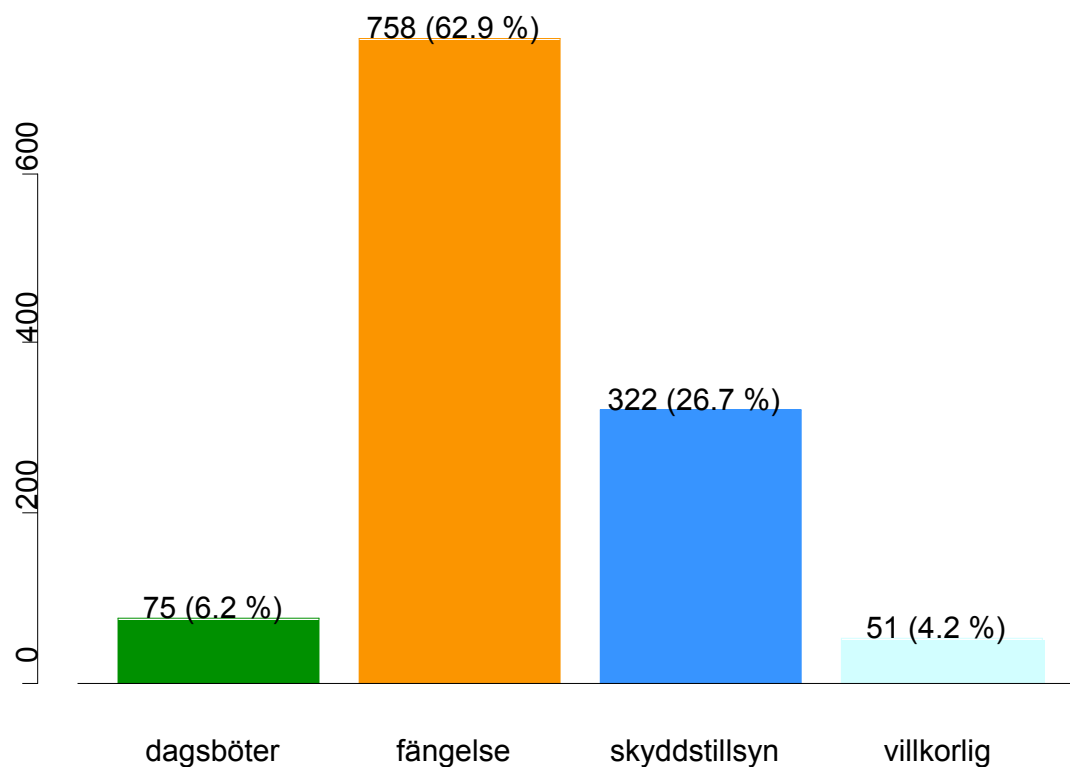
Betydelse av advokat

I undersökningen har vi undersökt om påföljden blev annorlunda om den tilltalade hade advokat eller inte. Vi fann att det förelåg en viss skillnad. Det visade sig att 1996 dömdes tilltalade utan advokat i större utsträckning till fängelse. Tilltalade med advokat hade större andel skyddstillsyn som påföljd.



Påföljdsindelning vid grovt rattfylleri utan andra åtalpunkter, med advokat, 1996

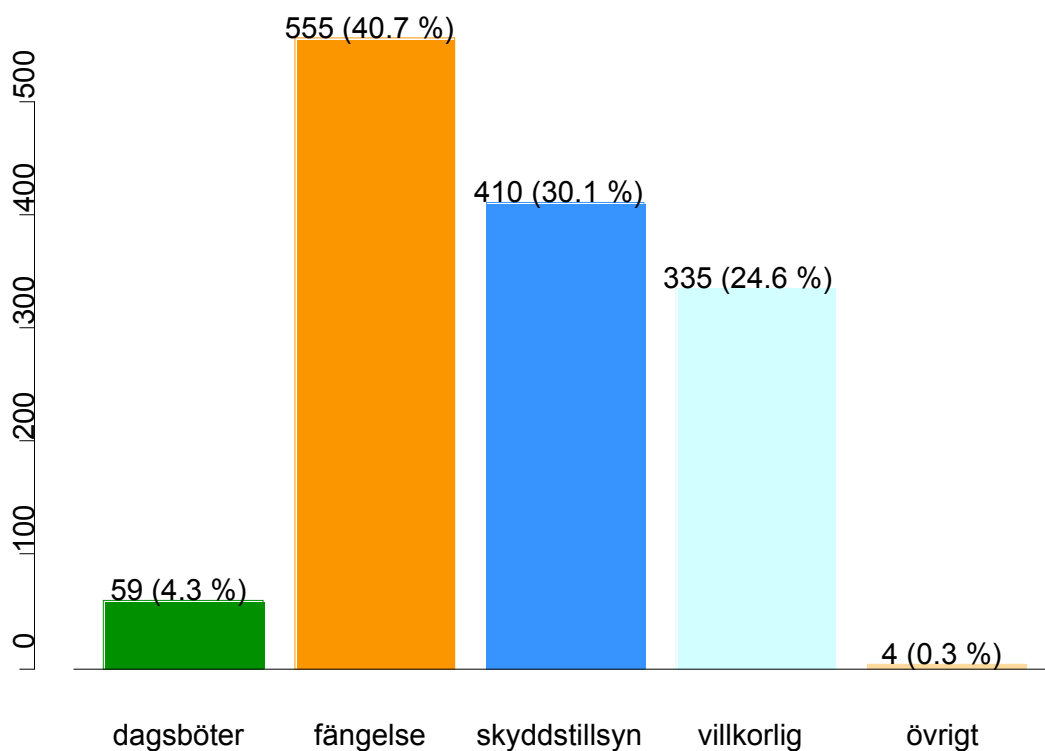
Hela Sverige



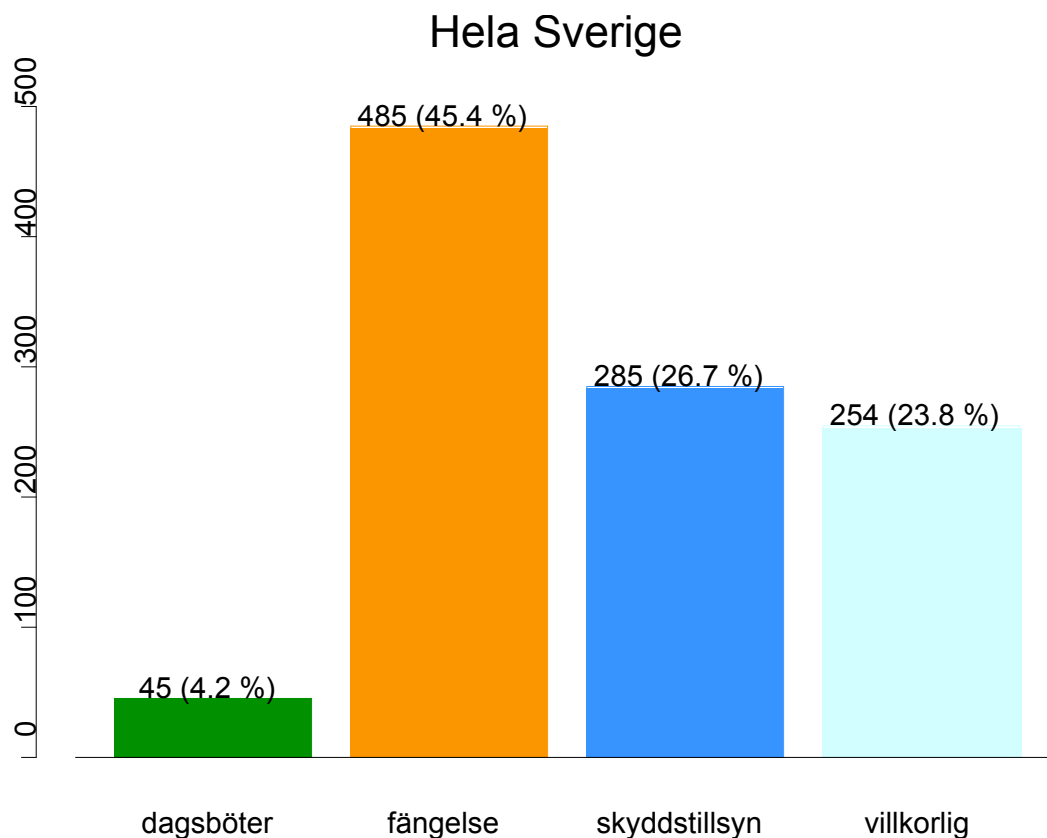
Påföljdsindelning vid grovt rattfylleri utan andra åtalpunkter, utan advokat, 1996

Under 1999 ser det något annorlunda ut. Som tidigare nämnts i rapporten har en stor andel dömts till villkorlig dom med samhällstjänst. Men vad gäller skillnaden mellan gruppen med advokat och gruppen utan advokat beträffande val av påföljd, är den ganska liten.

Hela Sverige



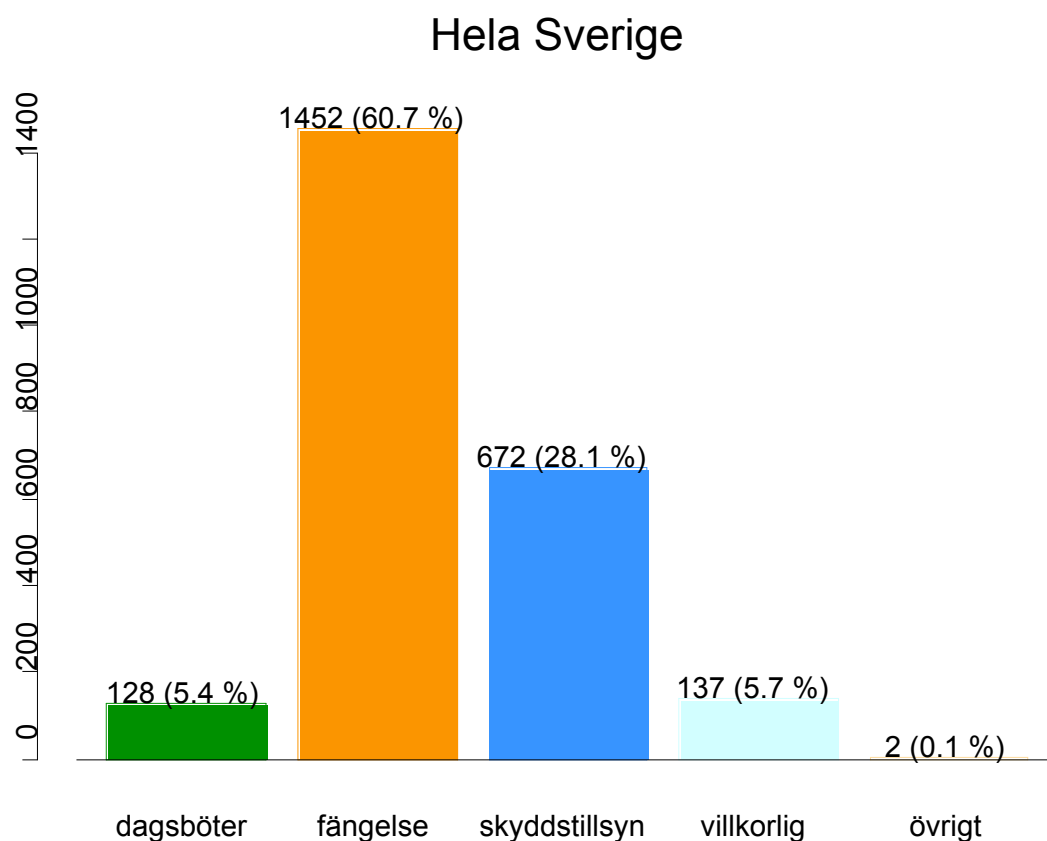
Påföljdsindelning vid grovt rattfylleri utan andra åtalpunkter, med advokat, 1999



Påföljdsindelning vid grovt rattfylleri utan andra åtalpunkter, utan advokat, 1999

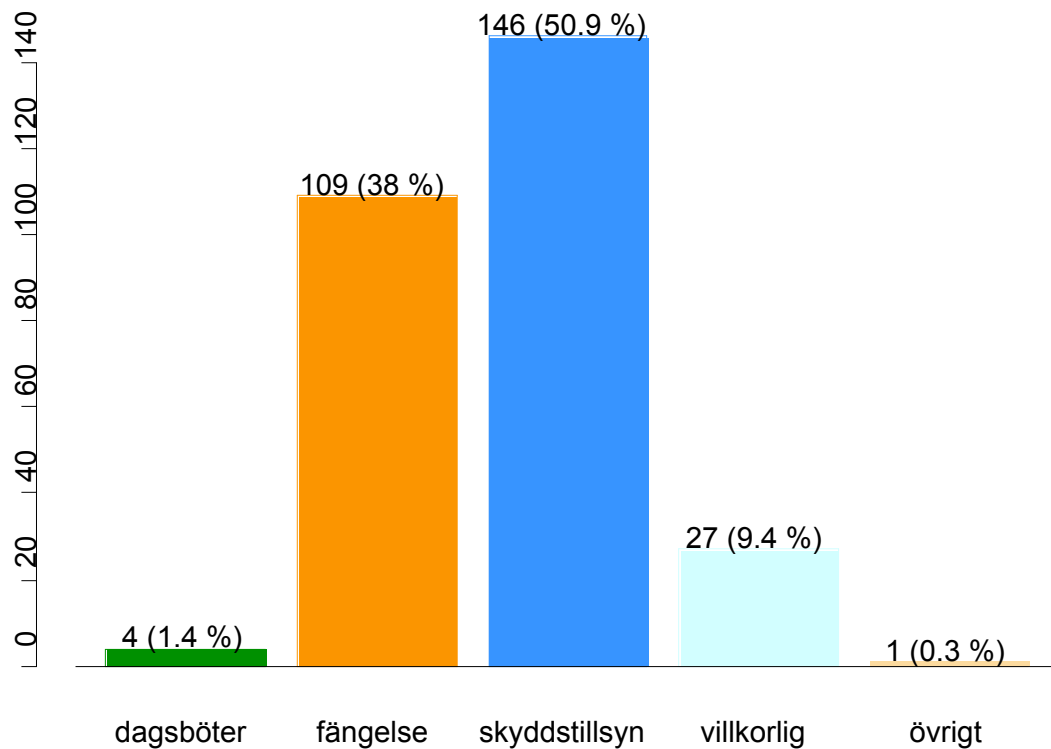
Påföljdsval för kvinnor respektive män

Även påföljder för män respektive kvinnor skiljer sig åt. Kvinnorna döms i betydligt högre utsträckning till skyddstillsyn än vad männen gör. Detta gäller såväl 1996 som 1999.



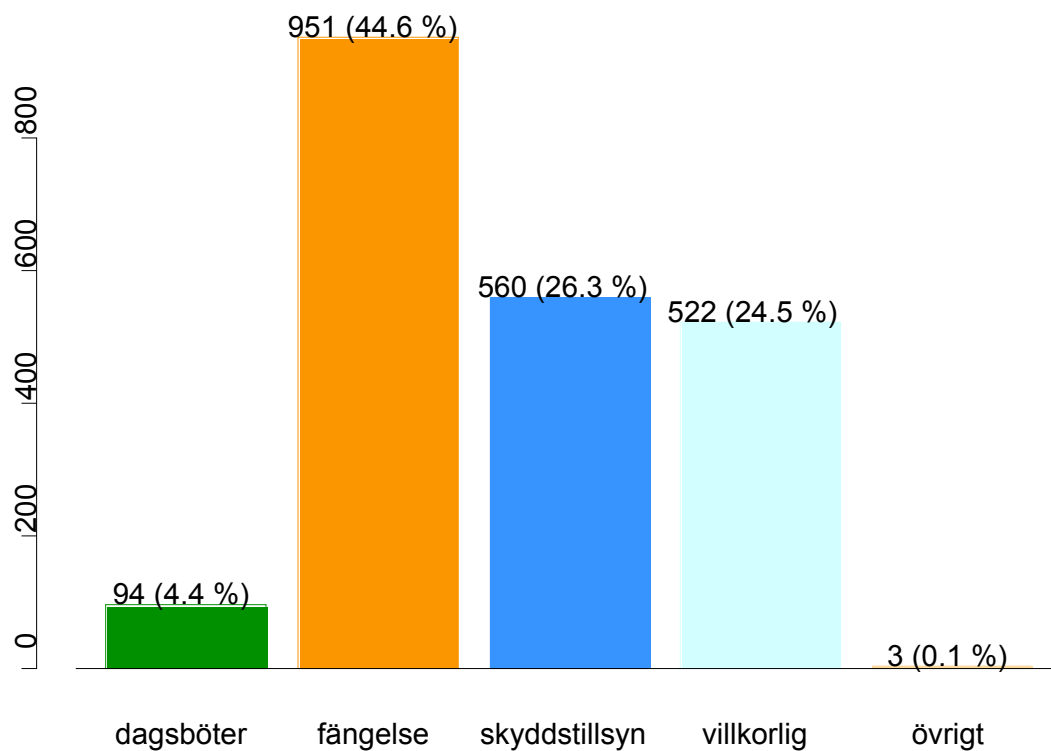
Rattfylleri utan andra åtalpunkter: påföljder vid grov rattfylla 1996, män

Hela Sverige



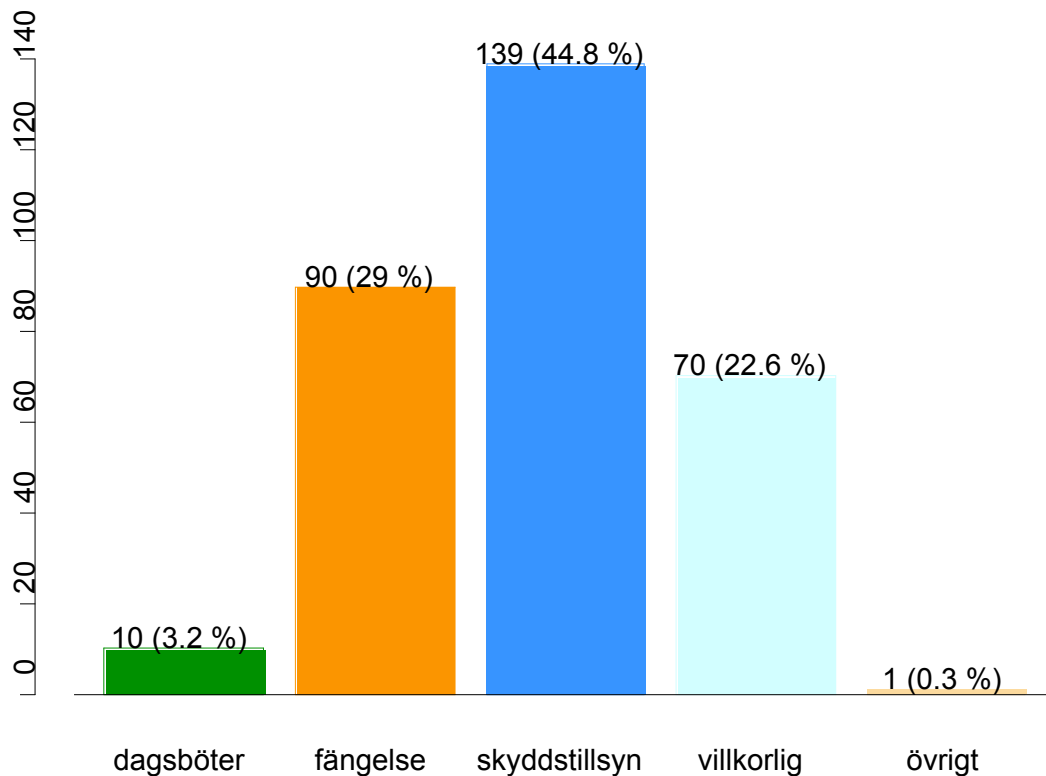
Rattfylleri utan andra åtalpunkter: påföljder vid grov rattfylla 1996, kvinnor

Hela Sverige



Rattfylleri utan andra åtalpunkter: påföljder vid grov rattfylla 1999, män

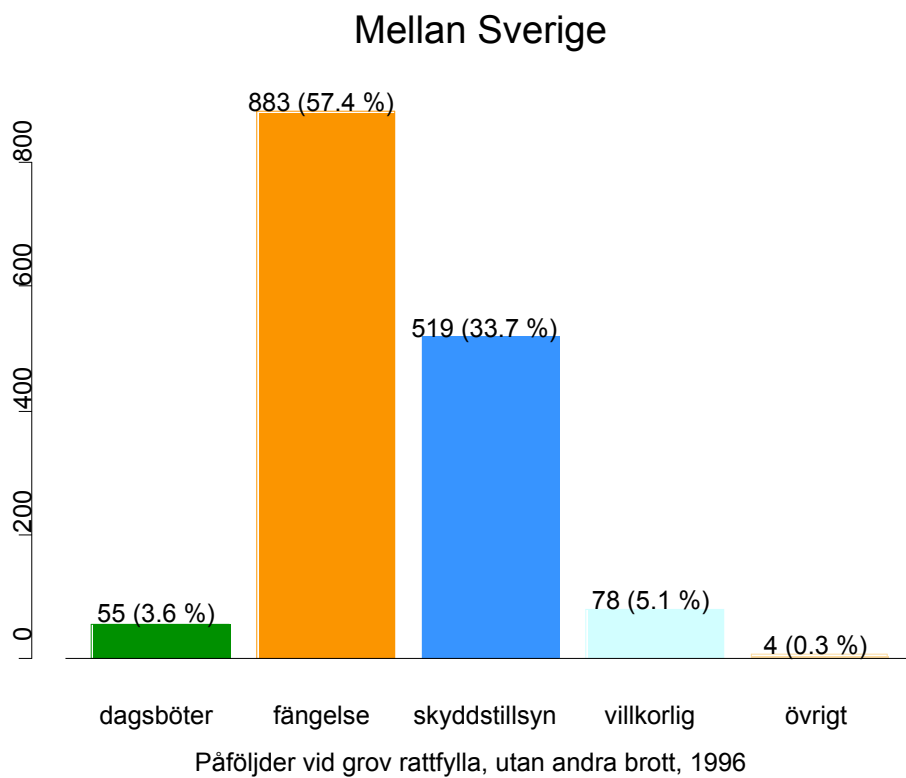
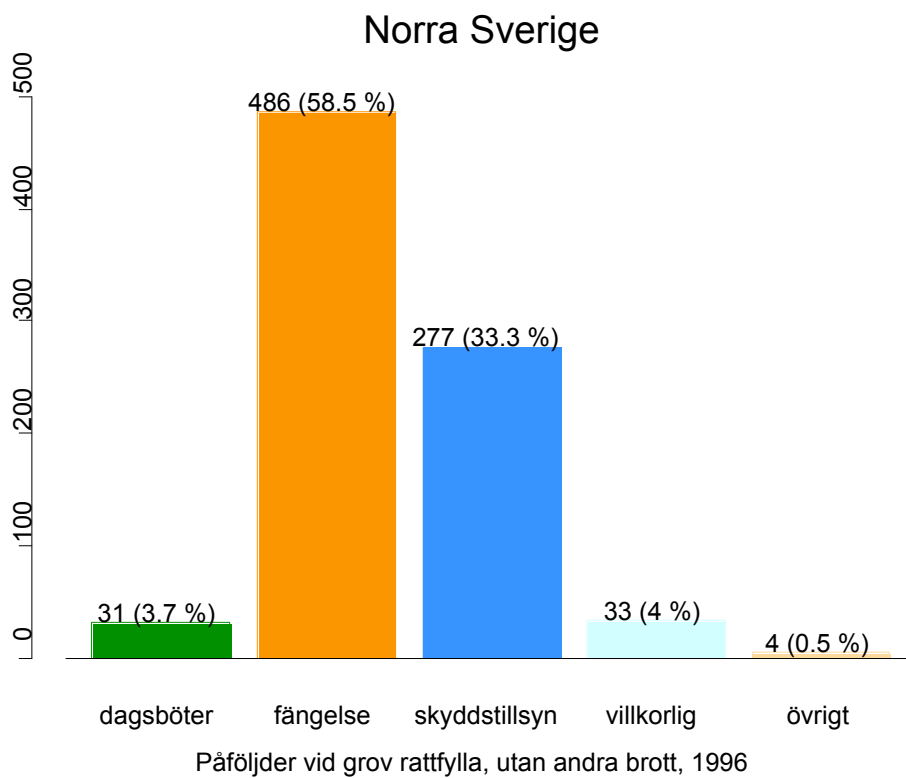
Hela Sverige



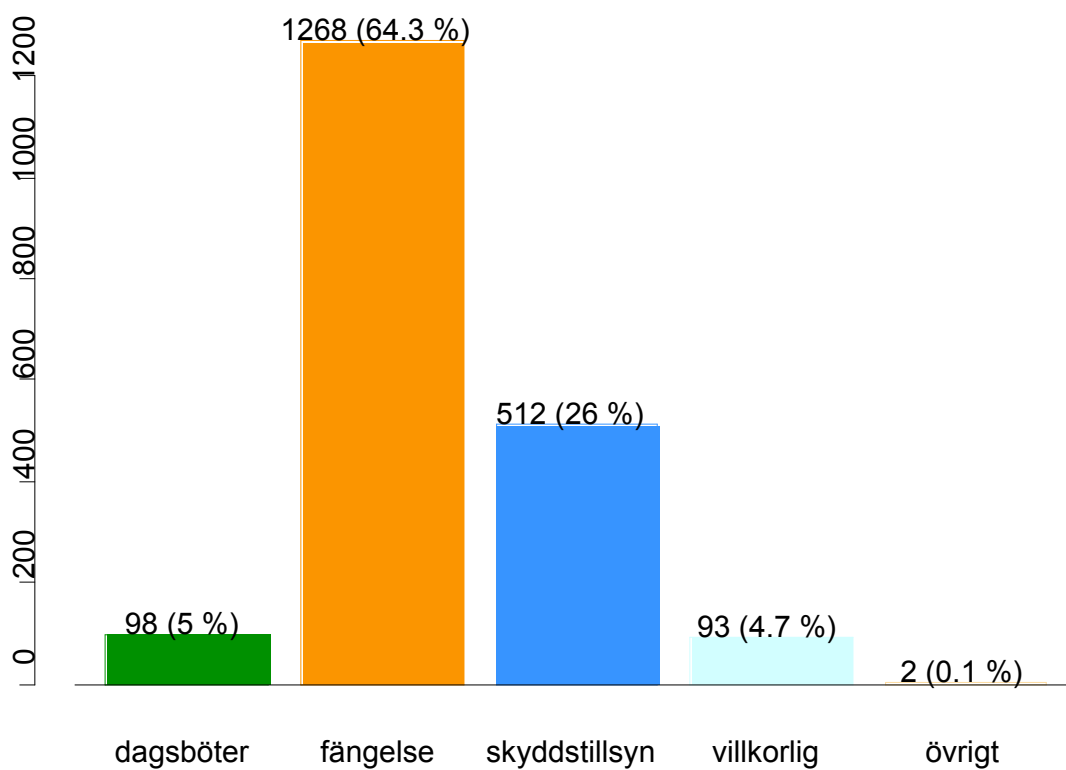
Rattfylleri utan andra åtalspunkter: påföljder vid grov rattfylla 1999, kvinnor

Regionala skillnader

Materialet är uppdelat så att regionala jämförelser av t.ex. tingsrätternas påföljdsval kan göras. Vi har tittat på regionala skillnader utifrån en uppdelning av landet i tre regioner, norr, mellan och söder. Dessutom har vi tittat på skillnaden mellan de tre stora tingsrätterna Stockholm, Göteborg och Malmö i förhållande till övriga tingsrätter i landet. Det man kan se är att skillnaderna inte är så stora utifrån var i landet som domen har avkunnats. En viss skillnad mellan de tre olika regionerna kan dock utläsas på så sätt att södra Sverige ligger högst och mellersta Sverige lägst både 1996 och 1999 vad gäller andelen fängelsedomar.

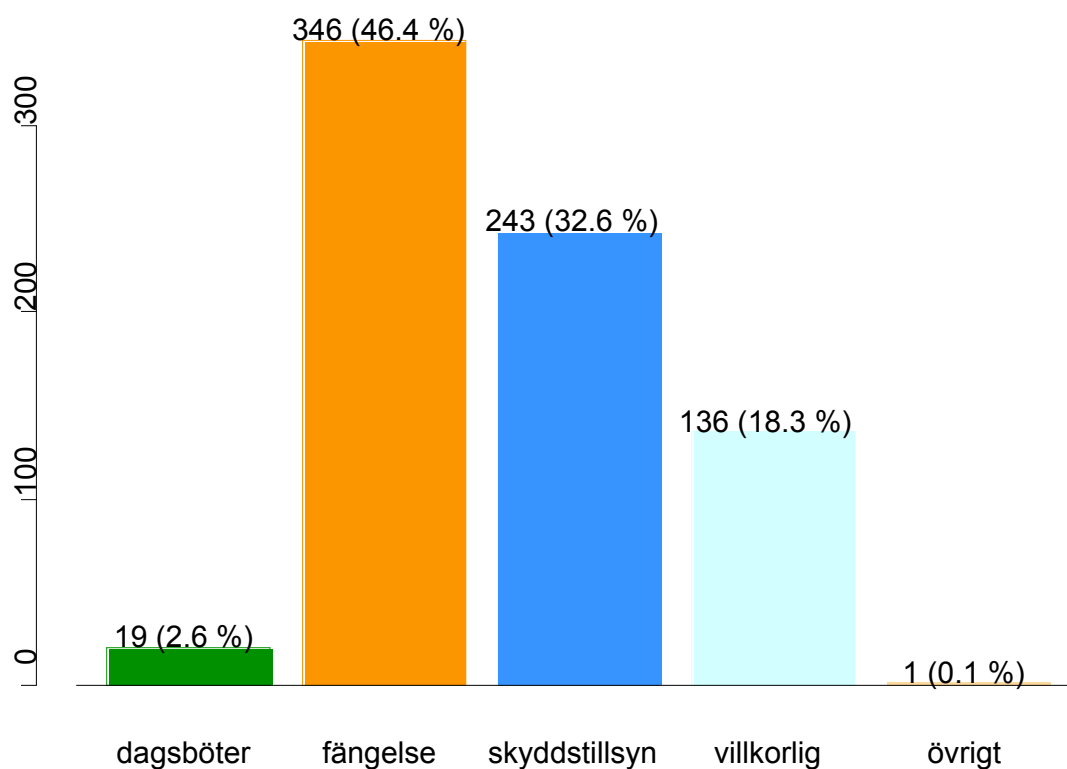


Södra Sverige



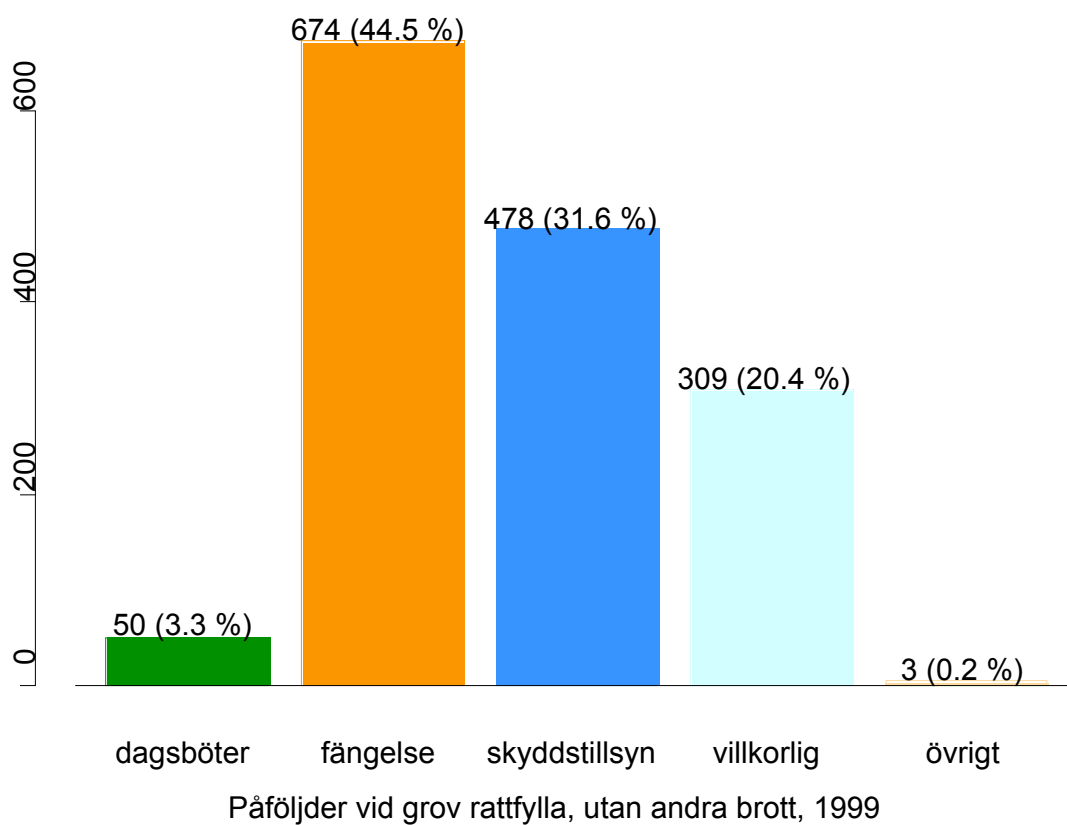
Påföljder vid grov rattfylla, utan andra brott, 1996

Norra Sverige

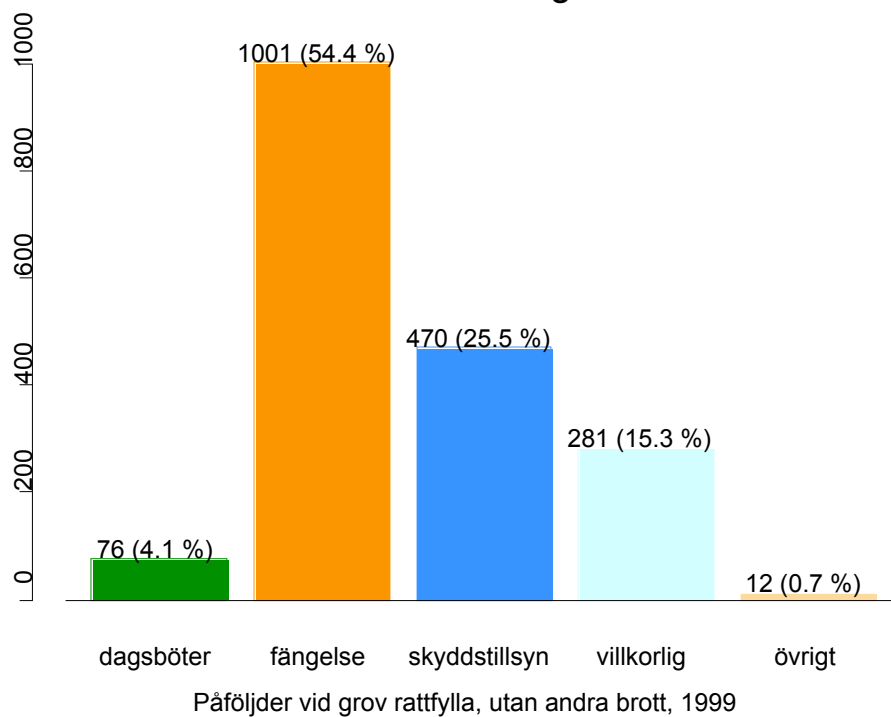


Påföljder vid grov rattfylla, utan andra brott, 1999

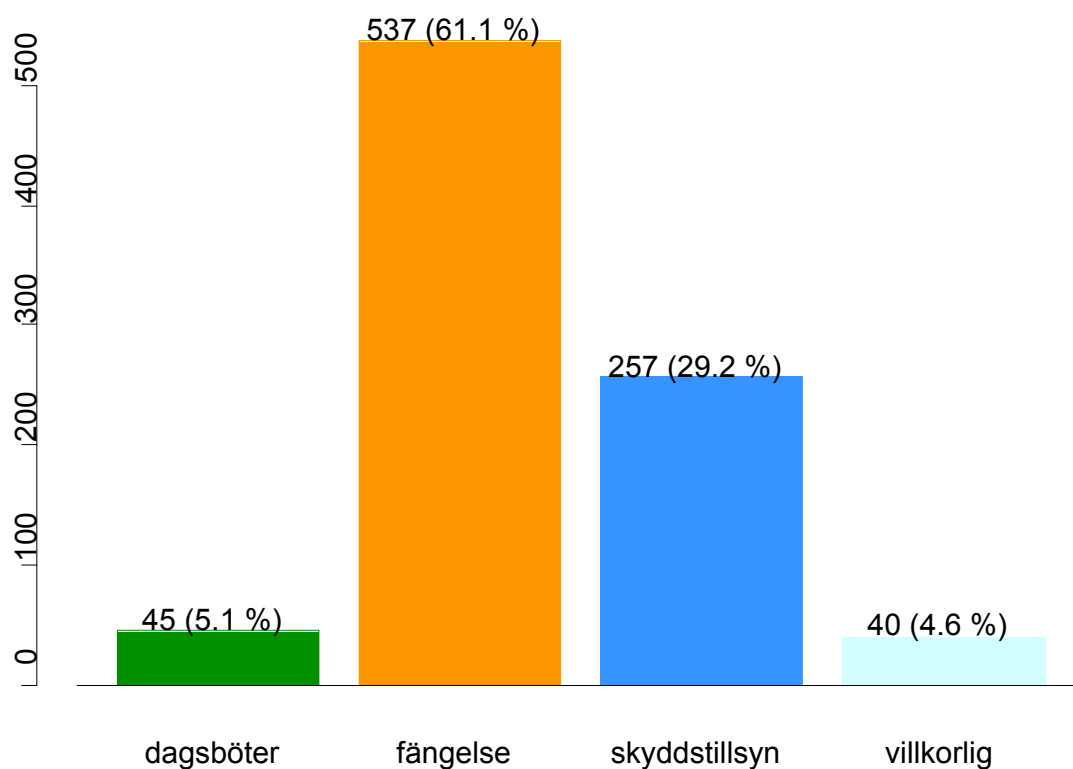
Mellan Sverige



Södra Sverige

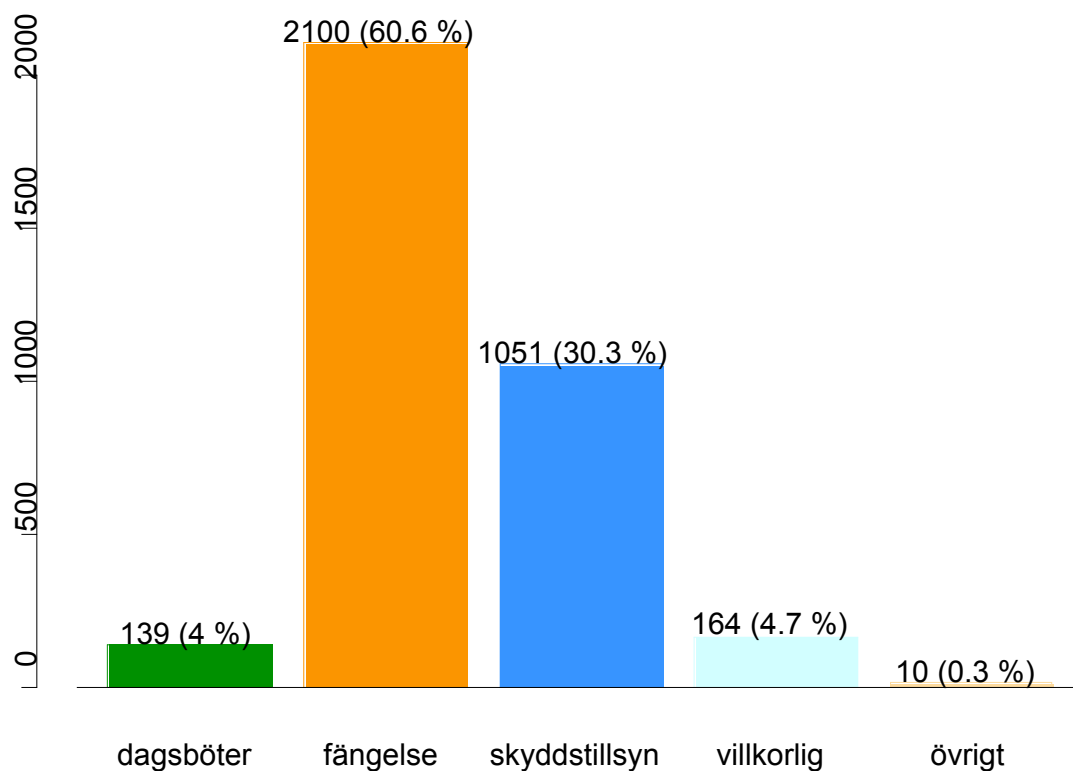


Storstadsregion



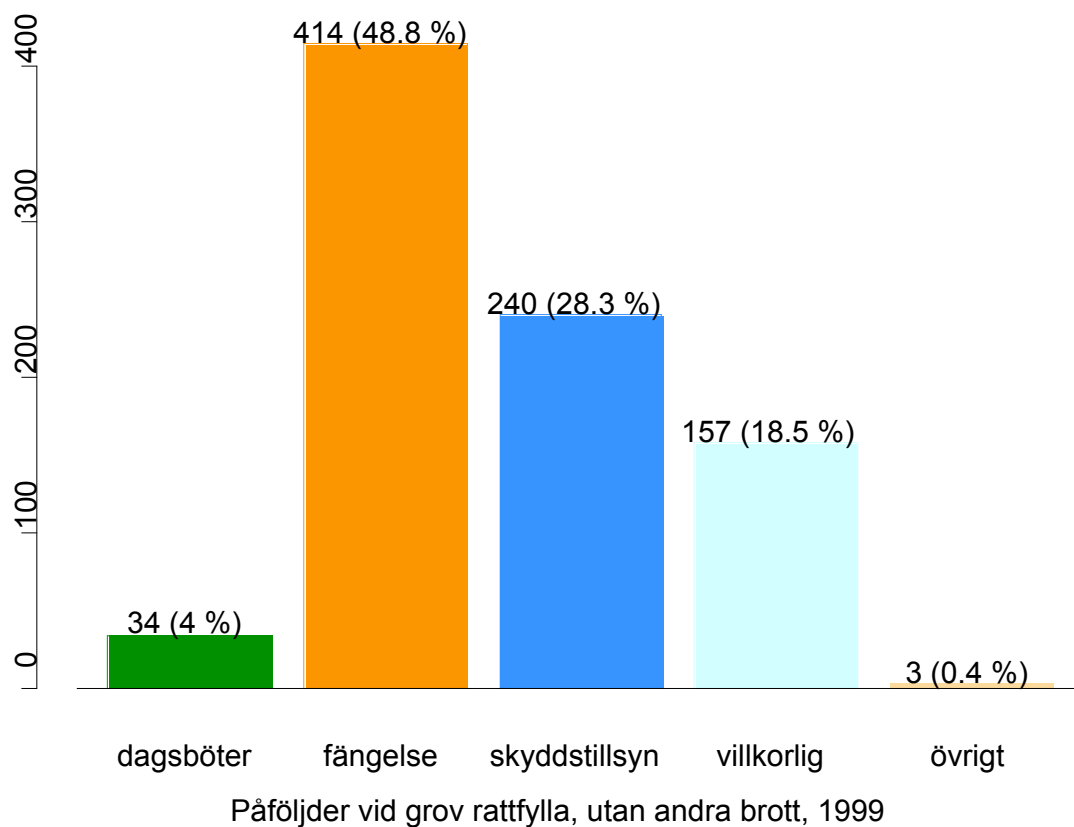
Påföljder vid grov rattfylla, utan andra brott, 1996

Mindre samhälle

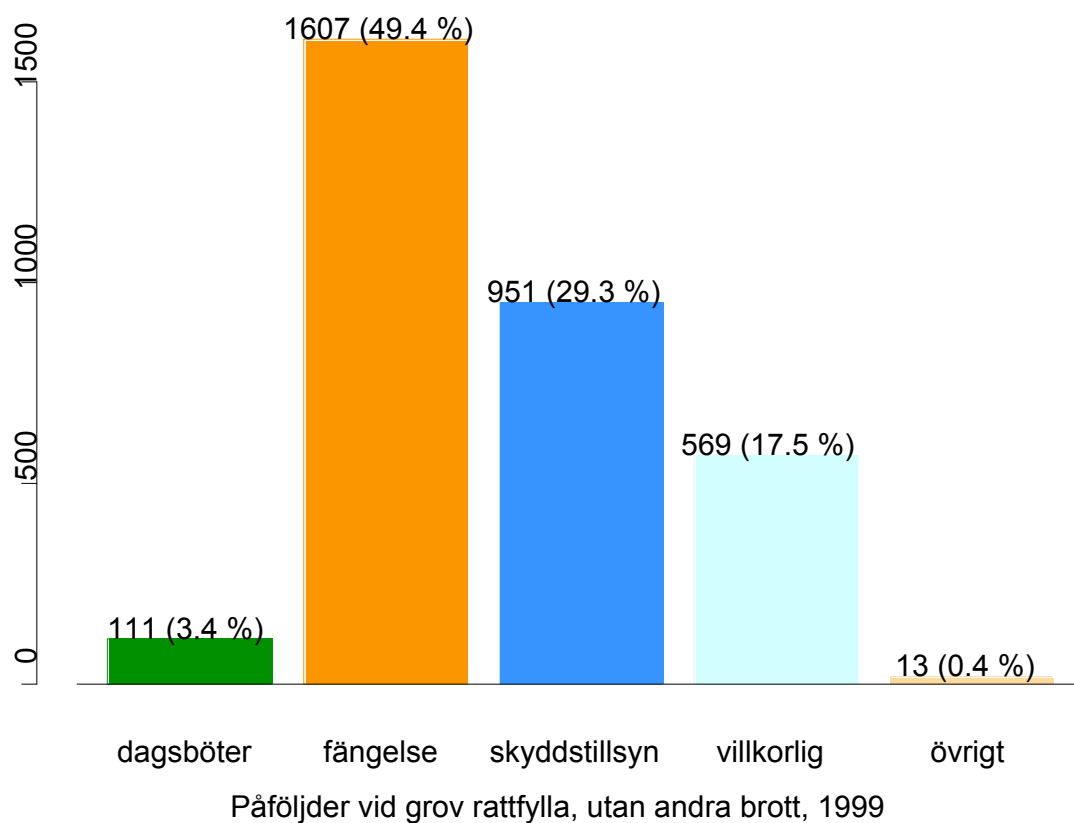


Påföljder vid grov rattfylla, utan andra brott, 1996

Storstadsregion



Mindre samhälle



Hur stort är rattfylleriproblemet i Sverige?

AV HANS LAURELL, TRAFIKNYKTERHETSEXPERT, VÄGVERKET

I Sverige är nästan alla på det klara med att alkoholen spelar en mycket viktig – kanske avgörande – roll för ”trafikosäkerheten”. Men hur mycket vet vi egentligen om alkoholens roll? Vi tror väl att vi i Sverige tillhör eliten på området. Inte anade du att Italien är europabäst. I en rapport om alkohol, droger och trafik från EU-kommissionen framgår det dock att endast 1 procent av de italienska dödsolyckorna i trafiken är alkoholrelaterade. En enda ynka procent!! Imponerande, särskilt som Frankrike redovisar 40 procent. Sverige kommer på en någorlunda hedrande femteplats med 9 procent bakom länder som Belgien, Luxemburg och Holland.

Tror du då på att Italien verkligen är så bra? Knappast, och tvivlet är naturligtvis berättigat. Siffror som dessa får en att hålla med Evans (1996), när han säger att "statistik är som bikinibaddräkt – det som avslöjas är intressant, MEN, det som döljer är ändå det väsentliga". Vi kan t.ex. ta Tysklands siffra som är 20 procent. Bakom denna bikinisiffra döljer sig en verklighet som är betydligt allvarligare eftersom man aldrig kontrollerar de förare som dött i singelolyckor. Denna olyckstyp har alltid den största andelen alkoholrelaterade dödsfall, varför Tysklands siffra antagligen i verkligheten torde vara ca 40 procent.

Nå, hur är det då med Sveriges 9 procent – den siffra som länge gällde som den officiella? Vi har ju så förträfflig statistik på allting. Dessvärre måste vi konstatera att de officiella siffrorna i den svenska statistiken inte heller speglar verkligheten särskilt väl. Hur vet vi då detta? Jo, närmare 90 procent av alla fordonsförare som dör i trafikolyckor obduceras, och i samband med obduktionen tas prover på kroppsvätskor, som skickas för analys hos Rättsmedicinalverket. När man kopplar uppgifterna om dödsolyckorna med analysresultaten finner man att den svenska andelen förare med alkohol i kroppen i dödsolyckor år 2000 är 23 procent. Detta är anger den officiella statistiken ca 6 procent! Verkligheten är alltså nästan fyra gånger så stor andel som den siffra som anges i den officiella statistiken.

Nu måste vi också inse att inte ens dessa 23 procent ger en rättvisande bild av verkligheten eftersom några av dessa dödsoffer överlevde någon tid efter olyckan, och under denna tid kan eventuell alkohol ha förbränts. Vidare har ett antal överlevande fått blodtransfusioner innan de slutligen avlidit. Blodtransfusionerna kan ju ha spätt ut eventuellt alkoholbemängt blod. Vid obduktionen finner man sedan ingen eller låga halter av alkohol trots att den kan ha funnits i blodet vid tiden för olyckan. I singeldödsolyckor är andelen förare med alkohol så hög som 38 procent.

Hur kan det då komma sig att den officiella statistiken skiljer sig så markant från "verkligheten"? De officiella olyckssiffrorna baseras på polisens olycksrapporter. När det gäller eventuell alkoholpåverkan, baseras detta på polisens misstanke om alkoholpåverkan. Men vilka möjligheter har polisen att komma fram till denna misstanke? I samband med svåra personskadeolyckor kallas både polis och ambulans till olycksplatsen. Polisens huvuduppgift är att se till att inte fler kommer till skada, och man har därför att prioritera den övriga trafiken. Under tiden tar ambulanspersonalen hand om de skadade och transporterar dem till sjukhus.

Det är inte heller ovanligt att ambulanspersonal hunnit transportera iväg en skadad förare innan polisen kommer till olycksplatsen.

Hur bildar sig då polismannen en uppfattning om misstanke om alkoholpåverkan? Den engagerade och noggranne polismannen åker, om han har tid, till sjukhuset och försöker få ett utandningsprov på plats. I flertalet fall är detta dock ej möjligt av olika skäl. Om skälig misstanke inte föreligger, får polisen inte begära ett blodprov eftersom detta utgör kroppsbesiktning och bevisprov. Allt detta gör att polisen missar mer än hälften av alla dem som faktiskt var påverkade i samband med olyckan. Under 1999 hade polisen misstanke om alkoholpåverkan i endast 20 procent av de faktiska fallen.

Varför är det då så viktigt att vi får riktiga siffror? Jo, eftersom det ligger en potentiell fara i att redovisa grovt felaktiga uppgifter. Det är lätt att föreställa sig vad de italienska politikerna kommer att svara när trafiksäkerhetsfolket i Italien vill ha resurser för att bekämpa rattfylleriet i den italienska trafiken. Vadå? Vi har inget problem med alkohol i trafiken! Vi är ju bäst i världen. På samma sätt invaggar vi svenska beslutsfattare i en falsk tro att situationen är bättre än vad den faktiskt är. Detta kan leda till att det görs prioriteringar som innebär att man berövas möjligheterna att bekämpa rattfylleriet.

Vad kan man då göra åt problemet med den bristfälliga statistiken? Den enklaste åtgärden är förmodligen att antingen betrakta det faktum att en olycka inträffat som tillräckligt för att motivera skälig misstanke eller att helt enkelt säga att i samband med olycka bör de inblandade kontrolleras. Om det inte går att genomföra sållningsprov, får man gå direkt på bevisprov i form av blodprov.

Mot bakgrund av den fördömande attityd som en klar majoritet av svenska folket har till rattfylleri borde det inte vara omöjligt att genomföra en sådan liten förändring. Kostnaderna för förändringen utgörs av något tusental blodprover. Det borde vi ha råd med för att få en statistik som kan utgöra underlag för beslut om resurser och som kan möjliggöra olika slag av jämförelser.

Vi får heller inte förledas att tro att alkohol inte längre utgör ett problem i den svenska trafiken eftersom polisen kan redovisa så gynnsamma siffror. Från att ha hittat närmare 25 000 misstänkta fall av rattfylleri för tio år sedan, är man nu nere i ungefär hälften. Betyder detta att problemet har halverats under denna tid? Det är mycket svårt att avgöra eftersom dessa siffror är helt avhängiga polisens egna aktiviteter, resurser, taktik osv. Det är ju ganska självklart att om polisen inte kontrollerar, kommer man heller inte att hitta några rattfyllerister. Alla dessa faktorer har varierat kraftigt under perioden. Den andel av rattfylleriet som polisen faktiskt hittar är mycket liten. Det går att beräkna detta.

Vi vet att Sverige har en mycket låg förekomst av alkohol ute i trafikflödet – 0.2 procent av förarna räknat över alla platser och tider åker omkring alkoholpåverkade. I en internationell jämförelse är det en mycket låg siffra, MEN den representerar ändå mycket stora totala tal. Vi vet att det görs cirka 2,6 miljarder resor med bil per år. Om vi tar 0.2 procent av detta är det 5 260 000 resor som är alkoholpåverkade!!!!!!! Om vi dividerar med 365 får vi fram att det varje dag görs 14 410 alkoholpåverkade bilresor i Sverige. Under hela 1998 hittade polisen drygt 12 000 eller mindre än en dags produktion av rattfylleri. Detta bör ställas i relation till att polisen faktiskt inte utför mer än ca 900 000 alkoholutandningsprover per år trots att man har ett inskrivet mål om 1,8 miljoner prover per år. Detta sker år efter år utan att påtalas. Ska vi i någon mån kunna leva upp till de trafiksäkerhetsmål som Riksdagen antagit, den sk Nollvisionen, måste polisens övervakning av trafiknykterheten öka kraftigt.

Vad vi inte vet är hur många som dödas och skadas av en alkoholpåverkad förare. Vi känner heller inte till hur många som skadas alkoholpåverkade eftersom en mycket liten andel blir kontrollerade.

Som du ser av ovanstående, har vi inte kunskap om annat än de förare som själva dött och som varit alkoholpåverkade – det kan alltså hända att en massa ungdomar skadas eller dödas av en full förare.

I en stor norsk studie från mitten av 90-talet kom man fram till att risken att dödas ökar 13 gånger om man kör med 0,5 – 1,0 promille och 100 gånger om man har 1,0 – 1,5 promille och hela 550 ggr med mer än 1,5 promille. För förare som är 18 - 24 år ökar risken att dödas i trafiken 900 gånger om de har mer än 0,5 promille. Det är naturligtvis viktigt att de inser detta. I dessa år anser de sig vara både osårbara och odödliga. Det gäller också att få dem att inse att de utsätter sig för den risken om de åker som passagerare med en påverkad förare. Under 1999 dog 30 motorfordonsförare i åldrarna 15 - 24 år. 12 av dessa eller 40 procent hade alkohol i kroppen! Dessutom hade 3 andra droger – alltså 15 av 30 = 50 procent!!!!

Likheten inför lagen och tingsrätternas påföljdsval vid grovt rattfylleri

Genom rattfyllerilagstiftningen från 1994 är den nedre straffbarhetsgränsen för rattfylleri 0,2 promille i blodet eller 0,1 mg/l i utandningsluften. Vad gäller grovt rattfylleri ska domstolen särskilt ta hänsyn till om alkoholkoncentrationen uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,5 mg/l i utandningsluften. Detta innebar att straffbarhetsgränsen i praktiken sänktes från 1,5 till 1,0 promille för grovt rattfylleri. Maximistraffet för grovt rattfylleri höjdes från ett till två års fängelse. Normalpåföljden skulle vara fängelse för detta brott. Annan påföljd skulle bara utdömas om det fanns särskilda skäl.

AV HANS KLETTE, PROFESSOR EMERITUS I STRAFFRÄTT

I samband med 1994 års reform framhölls att antalet personutredningar skulle utökas kraftigt vid grovt rattfylleri. I princip skulle personutredning normalt förekomma vid detta brott. Enligt RRV:s enkät från 1995 ställde sig 59 procent av landets brottmålsdomare positiva till påståendet att domstolen alltid bör besluta om personutredning vid rattfylleri, men 41 procent var negativa till detta. Personutredningar förordnades av tingsrätterna 1995 i 73 procent av fallen vid grovt rattfylleri som huvudbrott, men variationerna var stora bland tingsrätterna, från 26 procent till 97 procent. Tingsrätternas påföljdsval vid grovt rattfylleri som huvudbrott var 1995 fängelse 60 procent, skyddstillsyn 31 procent, villkorlig dom 7 procent och övrigt 2 procent. Variationerna var liksom tidigare år stora – fängelse 44–84 procent, skyddstillsyn 6–56 procent.

Enligt lagmotiven ska en missbrukare med vårdbehov normalt få skyddstillsyn, även om han vägrar att underkasta sig vård. Enligt RRV:s enkät från 1995 ställde sig 82 procent av landets brottmålsdomare negativa till att döma till skyddstillsyn om den tilltalade inte är motiverad till denna påföljd. Frivårdens personal hade samma inställning.

Rättsläget beträffande lagstiftning och praxis var vid slutet av 1990-talet följande: Brottet grovt rattfylleri utgör en brottslighet av sådan art att det föreligger en presumtion för att påföljden ska bestämmas till fängelse och ett krav för att presumtionen skall kunna brytas är att det föreligger särskilda skäl för att välja en inte frihetsberövande påföljd. Att brottets art talar för fängelse utesluter inte att styrkan av presumtionen varierar beroende av brottslighetens karaktär i det särskilda fallet och omständigheterna vid brottet. Att gärningsmannen haft en mycket hög alkoholhalt eller att brottet annars inneburit risker för trafiksäkerheten är faktorer som typiskt sett stärker presumtionen för fängelse.

Den nya lagstiftningen från 1999-01-01 innebar att systemet med samhällstjänst blev permanent och utvidgades. Enligt de nya reglerna kan rätten som särskilt skäl för villkorlig dom i stället för fängelse 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. Avsikten med den nya lagstiftningen var att skapa förutsättningar för att ge den villkorliga domen en större skärpa, och den tillkom i uttalat syfte att erbjuda alternativ för bland annat den grupp av lagöverträdare som tidigare med hänsyn till

brottslighetens art brukat dömas till korta fängelsestraff. Men detta innebär inte att villkorlig dom med föreskrift om samhällstjänst mer eller mindre generellt skall ersätta fängelse i de fall då förutsättningar för villkorlig dom i övrigt föreligger. En följd av den nya lagstiftningen är att domstolen måste göra en bedömning i det enskilda fallet av om förutsättningar för villkorlig dom i övrigt föreligger. En följd av den nya lagstiftningen är också att domstolen 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 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 framför allt att alkoholkoncentrationen i förarens blod eller utandningsluft varit förhållandevis låg och att körningen skett under förhållanden som medfört ringa eller ingen trafikfara.

Tingsrätternas påföljdsval vid grovt rattfylleri som huvudbrott var 1999 fängelse 49 procent, skyddstillsyn 27 procent, villkorlig dom 21 procent och övrigt 3 procent. Variationerna var liksom tidigare år stora – fängelse 16–78 procent, skyddstillsyn 8–52 procent, villkorlig dom 0–43 procent. I min specialstudie av september månad 1999 vid landets samtliga tingsrätter var påföljdsvalet fängelse 43 procent, skyddstillsyn 28 procent, villkorlig dom 26 procent och övrigt 3 procent i de 560 fallen (inget bortfall). Personutredning gjordes i 91 procent av fallen men var av mycket skiftande kvalitet och utnyttjades mycket olika. Domskalen vid påföljdsvalet var ofta kortfattade och schablonartade såsom att ”artbrott” och ”ej särskilda skäl” medför normalstraffet fängelse. Vid påföljdsvalet skyddstillsyn med dess olika varianter samt vid villkorlig dom med samhällstjänst var domskälen utförligare.

Kunskapen att hög promille (1 promille och mera) indicerar alkoholproblem och hög återfallsrisk tycks fortfarande vara relativt begränsad. Ett stort antal fall med 2 promille och mera förekom, där både personutredning och domskäl konstaterade att varken alkoholproblem, övervakningsbehov eller återfallsrisk förekom. Ofta kunde då påföljden bli villkorlig dom med samhällstjänst. Vid enstaka tingsrätter och hos enstaka domare förekom inga domskäl beträffande påföljdsvalet utan det konstaterades endast att gärningen erkänts. Huvudförhandlingen hade i dessa fall pågått 5–10 minuter enligt domstolsprotokollet.

Påverkansprogrammen beträffande alkoholproblemen, som i praktiken förekommer hos i princip alla grova rattfyllerister, varierar kraftigt vid dagens påföljdsval. Fängelsestraffen upp till tre månader verkställs idag som regel genom elektronisk övervakning i hemmet. Normalstraffet fängelse en månad medför i regel ett påverkningsprogram på tio timmar. Om motsvarande fängelsestraff verkställs på en kriminalvårdsanstalt innebär det i regel en rattfälekurs på cirka 100 timmar. Lika långa brukar Frivårdens Rattfälekurser vara och då pågår dessa under ett år. Villkorlig dom med samhällstjänst innebär däremot inget som helst påverkansprogram vad gäller alkoholproblemet.

Personutredningarnas kvalitet och domarnas kunskaper beträffande rattfylleri måste höjas för att påföljdsvalet vid grovt rattfylleri skall bidra väsentligt i trafiksäkerhetsarbetet och för att likheten inför lagen skall upprätthållas, något som är av stor betydelse för allmänhetens förtroende för rättsväsendet och därmed för grunden i det demokratiska rättssamhället.

Påverkansprogram för rattfyllerister i Kriminalvården – Vi bryr oss!

AV ANNIKA HÖRNSTEN, FRIVÅRDSINSPEKTÖR OCH KURSLEDARE I RATTFYLLERIPROGRAMMET, STOCKHOLM

Bakgrund och tillkomst av program i Kriminalvården

Gruppen rattfyllerister har länge varit en mycket stor grupp inom Kriminalvården. Återfallsrisken är hög. I genomsnitt återfaller under fyra år 40 procent av dem som dömts till fängelse för rattfylleri och där inget särskilt rehabiliteringsprogram ingår. (Bishop N & L Krantz Rapport 1987:2 KVS). Fängelsestraffet ger uppenbarligen inte tänkt återhållande effekt på dem som tappat kontrollen över alkoholen.

Kriminalvården har som en av sina främsta uppgifter att förebygga återfall i brott. Ett stort och viktigt steg i rätt riktning togs i mitten av 80-talet. År 1984 startade ett program för rattfyllerister som kallades Rattfällan på två av våra anstalter, Granlohög och Rynningehus. Programmet omfattade fyra kurstimmar om dagen i fyra veckor (d.v.s. en ansenlig del av den totala strafftiden som oftast var 1-2 månader). Flera anstalter tog snart upp egna motsvarande program.

Genom en lagändring 1994 skärptes synen på rattfylleribrottet. Lagändringen innebar bl.a. att promillegränsen sänktes till 1,0 promille vid grova brott. Två specialfängelser för rattfyllerister med påverkansprogram på heltid tillskapades, Rostorp i Malmö och Östragård i Vänersborg.

Alternativet att avtjäna kortare fängelsestraff i form av elektronisk övervakning, s.k. fotboja där korta programinslag ingår som en del av påföljden, blev möjligt i vissa försöksdistrikt samma år, 1994, och i hela landet fr.o.m. 1997. Av de rattfylleridömda är det många som beviljats denna verkställighetsform. Det tillhörande påverkansprogrammet är av informativ art, vanligtvis tre timmar i veckan och som längst under två månader. Frivården ansvarar för denna programverksamhet. På några platser i landet har frivården separata program med varierande omfattning mellan 6 och 12 veckor för skyddstillsynsdömda rattfyllerister.

Villkorlig dom med samhällstjänst infördes 1999. Denna påföljd har därefter utdömts för en stor andel av antalet dömda för grovt rattfylleri. I villkorlig dom med samhällstjänst ingår inte något som helst program.

Rattfylleriprogrammet i Stockholm

I Stockholmregionen med många rattfylleridömda bedriver Kriminalvårdens frivård sedan 1990 det ettåriga Rattfylleriprogrammet. Syftet är att ge dem som dömts till frivård, vilket oftast innebär kontraktsvård, ett strukturerat innehåll under hela övervakningsåret för att motverka återfall i rattfylleri. Rattfylleriprogrammet är ett samverkansprogram mellan Kriminalvården, Föreningen Skyddsvärnet i Stockholm och Körkortsenheten på Beroende Centrum Nord.

Under personundersökningsstadiet, före dom, remitteras aktuella personer av frivårdsenheterna i Stor-Stockholm samt frivården i Uppsala till programmet. Vår första uppgift är att informera personen om programmet för dennes eget ställningstagande. Vi gör därefter en bedömning om vi anser att personen kan klara av att tillgodogöra sig detta ingripande program.

Efter ett första informationssamtal om programmet görs en ADDIS-test för kartläggning av alkohol- och drogsituationen. ADDIS (Alkohol Drog Diagnos InStrument) är ett strukturerat intervjuformulär utformat för att få fram en bedömning av alkohol- och/eller drogmissbruk eller beroende enligt kriterier fastställda av den amerikanska psykiatriklassifikationen DSM (Diagnostic and Statistical Manual of Mental Disorders). De flesta av dem som vi idag har inskrivna (78 %) har enligt dessa kriterier ett alkoholberoende, det vi i dagligt tal benämner alkoholism. Det är alltså frågan om en tung alkoholproblematik.

Behovet och motivationen hos de potentiella klienterna är betydelsefulla delar i utredningarna som vi förser tingsrätterna med. Det är i sammanhanget viktigt att sortera bort de som vill delta endast för att slippa fängelse.

En förutsättning för deltagande är total alkohol- och drogfrihet under programåret. Vi gör en riskbedömning vad gäller förmågan att klara detta samt viljan att vara aktiv och för sin egen skull arbeta för en förändring.

De personer som kommer in i programmet förbinder sig att regelbundet lämna blodprover och utandningsprover. Det är obligatorisk närvaroplikt vid 42 gruppstillfällen under programåret. Misskötsamhet anmäls omedelbart till remitterande frivårdshandläggare för vidare hantering i Övervakningsnämnden. Vid allvarig eller upprepad misskötsamhet har ärenden undantagsvis anmälts till åklagaren med förslag om undanröjande. Det är särskilt viktigt för denna grupp med ett tydligt och väl fungerande sanktionssystem.

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 under året som t.ex. festligheter eller ensamhet i samband med vissa helger. Vi är inspirerade av AA (Anonyma Alkoholister). I kursen ingår även ett par studiebesök och då företrädesvis hos AA.

De ingående kurstillfällena är så fristående från varandra att en rullande intagning är möjlig under kursåret. Deltagarna har fullföljt sin kurs efter 42 tillfällen och därmed är samtliga kurselement avklarade.

Vi är tre heltidsanställda frivårdsinspektörer i Rattfylleriprogrammet och har för närvarande 81 deltagare fördelade på åtta grupper. I varje grupp är en av oss tillsammans med en konsultanställd nykter alkoholist gruppledare. Undervisningen sker i grupper och varvas med diskussioner/samtal och grupparbeten. Målsättningen är att stimulera till en insiktsskapande förändringsprocess och därmed tydliggöra kopplingen mellan alkoholmissbruk och brottsbeteendet och därmed motverka återfall i rattfylleri.

Framgångsfaktorer i Rattfylleriprogrammet

Varje deltagare gör inför sin avslutning dels en muntlig redogörelse inför hela gruppen vad han/hon anser sig uppnått under året, dels en skriftlig utvärdering av själva programmet. Vi har härigenom fått ett material för att successivt utveckla programmet.

Alkoholproblem drabbar oss, som någon uttryckte det, mycket demokratiskt. Vi har i vårt program en fantastisk spännvid vad gäller ålder, bakgrund och nuvarande sociala situation. Det bidrar till en positiv gruppdyamik. Ibland kan det t.ex. vara närmast rörande att se och höra en äldre deltagare ge en yngre deltagare faderliga råd hur han ska bryta den trend som gjort sig gällande före programmet för att inte ramla dit igen. Sammansättningen i våra grupper är en viktig faktor för ett bra resultat.

Det tvång och krav som många upplever från starten övergår mestadels i något positivt. En grundläggande anledning till detta är att vi på ett respektfullt sätt möter de behov av förändring som våra gruppdeltagare har. Vi har hittat bra former för att ge dem de verktyg de behöver. Att arbeta i grupp är en annan faktor till framgång. Alkoholfriheten tillsammans med den långa kurstiden är ytterligare framgångsfaktorer. ”Det tar tid att bryta beteendemönstret som uppstått p.g.a. alkoholen”, för att använda en deltagares ord.

För många är det första gången sedan alkoholdebuten som de är alkoholfria. Det är ett stort värde att detta sker i deras vanliga miljö. De flesta har ej heller tidigare stannat upp och funderat över sin relation till alkoholen. ”Jag har fått insikt om mina problem angående alkoholen”, skriver en deltagare i utvärderingen när han slutar. En annan säger sig ha fått ”ökad självkännedom” och en tredje säger sig ha blivit ”lugnare, säkrare, gladare” under programåret.

Våra nyktra alkoholister är viktiga instrument när det gäller såväl att bryta ned förnekande som att inge våra deltagare hopp och framtidstro. Deltagarna kan identifiera sig med dessa och det hjälper dem att inte manipulera och fortsätta att lura sig själva. Våra nyktra alkoholister är dessutom goda modeller för att det här livet inte tar slut eller behöver vara tristare för att man inte kan dricka. En deltagare ”har lärt sig prata med familjen utan alkohol i kroppen” och ytterligare en säger sig ha ”stigit i graderna hos sin son och att frugan älskar honom mer.”

Avslutande synpunkter

Rattfylleri är både ett trafiksäkerhetsproblem och ett hälsoproblem. Det är inhumant att inte reagera på de tydliga tecken på alkoholproblem som ofta ligger bakom ett rattfylleri.

Domstolarna bör regelmässigt, när det gäller personer åtalade för grovt rattfylleri, besluta om personutredning. Kriminalvården bör ges ökade resurser för detta samt för att kunna fortsätta att utveckla och kvalitetssäkra program för rattfyllerister. Prioritet bör också ges utvärderingar och forskning.

Påverkansprogram för dem som beviljas elektronisk övervakning är ofta inte tillräckliga för att minska återfallsrisken. På sikt är det möjligt att utvärderingar kommer att visa att den resurs som går åt för dessa program kan användas bättre. Samtidigt gäller att det är ett stort

egenvärde i att de tvingas vara nyktra i hemmiljö. Det kan hjälpa några av dem att se hur alkoholen styrt deras liv och att det inte bara var en "himla otur" att de åkte fast.

Villkorlig dom med samhällstjänst bör för rattfylleridömda kunna kombineras med ett program som fokuserar på alkoholproblematiken. Kortsiktigt kostar denna grupp nu små resurser. I ett mer långsiktigt samhällsekonomiskt perspektiv kan det bli mycket kostsamt. Låt oss i görligaste mån istället satsa på att förebygga och förhindra återfall.

På de orter där klientunderlaget är tillräckligt efter att adekvat utredning/urval gjorts, rekommenderas längre öppenvårdsprogram under skyddstillsynspåföljdens övervakningsår i likhet med Rattfylleriprogrammet i Stockholm. Jag avslutar med att citera en av våra deltagares utvärdering efter avslutat år: "Jag har fått en insikt som har räddat mitt liv" och kanske därmed någon annans är man benägen att tillägga.

Vad vill MHF?

Åtgärda problemet – inte bara symtomet!

AV GÖRAN OHLSON, VD,
MOTORFÖRARNAS HELNYKTERHETSFÖRBUND

Rubriken på denna rapport, ”Vem bryr sig”, syftar i första hand på den undersökning av rattfylleribrott och straffpåföljder som skett och avser jämförelser mellan åren 1996 och 1999. Man kan använda uttrycket ”Vem bryr sig” även när det gäller frågan om lagstiftningen och rattfylleriproblematiken i stort. Vem bryr sig om att rattfylleriet ökar? Vem bryr sig om att alkoholkonsumtionen i landet ökar och att det är en av orsakerna till ökat rattfylleri? Vem bryr sig om rattfylleristen som kanske är alkoholberoende i större eller mindre omfattning? Vem bryr sig om alla de människor som drabbas av rattfylleriets hemska följder när någon dör eller skadas svårt?

För oss i MHF är dessa frågor oerhört angelägna. Vi vill verkligen få en förändring till stånd i samhället. När en fjärdedel av alla döda i trafiken orsakas av rattfylleriet och när mer än ett tusen skadas svårt varje år på grund av rattfylleriet, är problemet en samhällsangelägenhet och viktig orsak till att nollvisionen inte kan uppfyllas utan att kraftfulla åtgärder sätts in.

MHF har formulerat visionen ”Fem miljoner rattfulla i år, hälften om fem år”. En vision är en dröm, en önskan om ett tillstånd som är idealt eller så nära idealet som möjligt. Den intressanta frågan är: Finns det någon realism i visionen att halvera rattfylleriet på fem år? Mitt svar är ja, men det kräver att alla – politiker, myndigheter, organisationer och företag – samverkar på olika sätt från sina respektive utgångspunkter för att målet ska nås.

Alkoholkonsumtionen i landet ökar dramatiskt. Från år 1996 till halvårsskiftet 2001 är ökningen 13 procent. Den totala konsumtionen omräknad i liter ren alkohol är nu nio liter per person och år. Detta är en ökning med en liter sedan år 1996 och den högsta siffran på 100 år. När det då är statistiskt bevisat att det finns ett direkt samband mellan ökad alkoholkonsumtion och ökat rattfylleri med faktorn 0,7, är det ganska enkelt att räkna ut hur mycket rattfylleriet har ökat från år 1996 till nu.

Hans Laurell har i sin artikel tydligt och klart redovisat hur den officiella statistiken inte stämmer jämfört med verkligheten och också lyft fram den vetenskapliga undersökning som gjorts av VTI och som resulterat i ett konstaterande om 14 410 alkoholphäverkade bilresor i Sverige per dygn. Det finns fog för att utan överdrift hävda att antalet rattfylleribrott i Sverige just nu snarare ligger över än under 15 000 per dygn.

Det är också angeläget att framhålla att polisen för tio år sedan tog 25 000 misstänkta fall av rattfylleri och att man nu är nere i ungefär hälften. Mot bakgrunden av att polisen påstår att man arbetar effektivare och att det också skett en viss ökning av antalet misstänkta fall av rattfylleri där polisen ingripit, finns det all anledning att påpeka denna väsentliga minskning i ett längre tidsperspektiv.

Vad kan och vill då MHF göra? Jag har redan framhållit betydelsen av ett stort totalt samhällsengagemang. MHF råder inte över alla frågor och kan inte fatta alla beslut. Men vår uppfattning är att som en central punkt ligger utbildning, information, kunskap om rattfylleriets verklighet samt kunskap om hur alkohol påverkar människan och bilkörningen vilket också framgår av Hans Laurells artikel och den norska studien från mitten av 1990-talet där man räknat fram risken att dödas vid olika promillenivåer.

Vi anser att alla som tar körkort ska ha en rejäl utbildning i trafiknykterhet, d v s gällande lagstiftning men framför allt hur alkohol påverkar föraren och de risker man utsätter sig själv och andra för. Förarprovet bör också innehålla frågor som ger besked om att man tillgodogjort sig utbildningen.

På kort sikt är en utökad övervakning det bästa sättet att få en minskning av rattfylleriet. Polisen måste prioritera rattfylleriövervakningen och förmås att fördubbla antalet alkotester så att de uppgår till strax under två miljoner. Det finns inget motsatsförhållande mellan kvantitet och kvalitet. Det måste vara en självklarhet att polisen har insett och inser att sannolikheten för att hitta alkoholpåverkade bilförare är större än en fredagskväll än en tisdagsförmiddag i Stockholms innerstad. Det är alltså både kvantitet och kvalitet som måste till för att resultatet ska bli bra. Det är risken att bli upptäckt som måste öka eftersom det tyvärr är den risken som gör att rattfylleristen avstår från att köra berusad.

Gällande lagstiftning måste också tillämpas vilket innebär fängelse som normalpåföljd vid grovt rattfylleri. Det var år 1994 som riksdagen beslutade att sänka gränsen för grovt rattfylleri till en promille och att öka maximistraftet från ett års till två års fängelse. I förarbetet till lagstiftningen angavs att normalpåföljden vid grovt rattfylleri ska vara fängelse. Den undersökning som här redovisas ger en tydlig bild av att domstolarna/tingsrätterna inte följt riksdagens beslut utan snarast arbetat tvärt emot. MHF tycker att det är en anständighetsfråga att om landets justitieminister, regering och riksdag anser att tingsrätterna ska döma på ett annat sätt än nu gällande lagstiftning, bör ett förslag till en lagändring läggas som anpassas till verkligheten.

Det är viktigt att alla rattfylleribrott följs upp med en kvalificerad personutredning av en alkohol- och drogkunnig läkare. Rattfylleristen måste få information, genomgå utbildning och vid behov få vård så att brottet inte återupprepas. Många rattfyllerister har alkohol- och eller drogproblem i större eller mindre omfattning och måste få aktiv hjälp för att komma ur beroendet. MHF kan mycket väl tänka sig ett straff för rattfylleri som består av olika delar med information och utbildning och vård som en del och vi deltar gärna i en utredning kring en eventuell förändring av nuvarande lagstiftning.

En kontroversiell fråga, där långt ifrån alla delar MHFs uppfattning, är att straffet för rattfylleri skärps när brottet innebär att man dödat en människa. När detta diskuteras med justitiedepartementet, framhåller man att avsikten från rattfylleristens sida inte har varit att döda. Därför kan man inte döma till dråp. MHF anser att eftersom alla vet att man inte får framföra motorfordon med alkohol i blodet, är brottet en synnerligen medveten handling. Då bör brottsrubriceringen dråp vara en rimlig konsekvens av handlandet. Det är helt

otillfredsställande att det idag finns exempel där det utdöms hårdare straff för att ha tjuvskjutit en varg än för att alkoholpåverkad ha kört ihjäl en människa.

När det gäller narkotika i trafiken, finns det behov av att utveckla bättre narkotikatester. Idag får polisen använda delar av den DRE-metod som används av polisen i Kalifornien, t ex pupillometern. Det behövs hjälpmedel som på ett bättre sätt kan hjälpa polisen att avslöja narkotikapåverkade bilförare. Det är också viktigt att narkomaner inte får inneha körkort förrän de kan bevisa att de är fria från sitt narkotikaberoende. Många säger med rätta att både alkoholister och narkomaner ändå kör bil utan körkort och ofta med dåliga bilar, men de argumenten anser vi inte kan anföras mot en lagstiftning och praxis där man ser till att rattfyllerister inte har körkort. I det sammanhanget måste också vikten av att beslagta fordon poängteras. Även rattfyllerister som är gripna för sitt brott får inom en relativt snar tid sedan brottet begåtts möjlighet att på nytt sätta sig bakom ratten. Det händer därför att polisen tar personen i fråga för rattfylleri flera gånger under samma dygn. Ur trafiksäkerhetssynpunkt måste detta åtgärdas för att minska risken för att döda och skada i trafiken. Beslagtagande av fordon för längre eller kortare tid är ett absolut måste för att vi ska få en förbättring av rattfylleriet, både vad avser alkohol och narkotika.

Alkolås är någonting som under senare tid blivit mycket aktuellt. MHF anser det angeläget att alkolås snabbt blir en vanlig företeelse i våra bilar. I första hand bör biltillverkarna påverkas vilket inte är en enkel sak i det internationella perspektivet. Men eftersom många frågor ur miljösynpunkt kunnat drivas kraftfullt med gott resultat, bör frågan om alkolås inte vara någon omöjlighet om vi med gemensamma krafter påverkar vår omvärld, i första hand EU. Den försöksverksamhet som pågår i tre län och som nu utvidgas till hela landet är positiv. Det är också positivt att Vägverket beslutat att förse alla sina fordon med alkolås, att fler och fler företag med fordonsflottor beslutar om installation av alkolås, att körskolor beslutar om installation av alkolås samt att taxibilar förses med alkolås. Genom alkolåset kommer vi på sikt att få en väsentlig minskning av rattfylleribrotten.

Fem miljoner rattfulla i år, hälften om fem år. MHF vill få till stånd en nationell samling för att åstadkomma en markant minskning av rattfylleriet och därmed kraftfullt förbättra trafiksäkerheten i landet. Det är vår förhoppning att denna rapport ska utgöra en viktig del i det underlag, informations- och utbildningsmaterial som ska medvetandegöra ännu fler om dagens situation, vad som behöver göras och att MHFs vision därmed snart kan omsättas i konkreta handlingsprogram som innebär att vi uppnår målet inom angiven tid. Målsättningen är att rädda människoliv och ta ett stort steg framåt mot att förverkliga nollvisionen.

Sammanfattning

Rapporten ”Vem bryr sig” ger en översiktlig bild av rattfylleriet och rattfyllerilagstiftningen i Sverige. Uppmärksamheten fästs bland annat på den bakomliggande alkoholproblematik som ofta kan skönjas när det gäller grova rattfyllerister. Rattfylleri är inte bara ett allvarligt trafiksäkerhetsproblem utan också ett av flera symtom på alkoholproblemen i samhället överhuvudtaget.

Det omfattande empiriska materialet från tingsrätterna visar framförallt att stora förändringar har ägt rum under de senaste åren beträffande faktiska påföljdsval vid rattfylleri. Villkorlig dom blir en allt vanligare påföljd vid grovt rattfylleri medan fängelsedomarna minskar. Vissa regionala skillnader beträffande påföljdsvälen framgår också av undersökningen.

Rapporten belyser möjligheterna till rehabilitering och olika påverkansprogram för rattfylleridömda. Dessa betydelsefulla insatser tenderar att bli eftersatta som en följd av besparingar i samhället och förändringar i rättspraxis under de senaste åren.

De fristående artiklar som ingår i rapporten bör ses som inlägg i den diskussion om mål och medel i kampen mot alkohol och droger i trafiken som nu alltmer förs i media och offentlig debatt.

Källor och litteratur

OTRYCKTA KÄLLOR

Domar med åtalspunkterna *rattfylleri* eller *grovt rattfylleri* från 79 svenska tingsrätter åren 1996 och 1999

Vägverkets körkortsstatistik 1996 och 1998, Tomas Lekander, Vägverket

TRYCKTA KÄLLOR

Klette, Hans, ”Likheten inför lagen och tingsrätternas påföljdsval vid grovt rattfylleri”,

Motorföraren nr 3, maj 2001, s.38 – 39

Kriminalvårdens officiella statistik 2000

LITTERATUR

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

Bergman, Hans, *Rapport till Vägverket* 2002-01-11, Karolinska Institutet

Klette, Hans, *Likheten inför lagen och tingsrätternas påföljdsval vid rattfylleri 1979-82*, Stockholm 1984

Leif, Håkan, *Alkohol i trafiken – handbok om körkortslagstiftningen*, Stockholm 2000

Norström, Thor och Andersson, Jan, *Från 0,5 till 0,2 promille – Vilken effekt fick 1990 års reform av trafikbrottslagen?*, Brå 1996

Rattfylleri – Utvärdering av 1994 års reform av trafiknykterhetslagstiftningen, BRÅ-rapport 1998:7

Sporre, Tove, ”Rattfylleri”, I *Brottsutvecklingen i Sverige 1998-2000*, BRÅ 2001

Vilgeus, Jan, *Rattfylleribrottets historia 70 år*, Stockholm 1995

Bilaga 1

Blankett för redovisning av rattfylleridomar

Tingsrätt		Län		Mål nr:		Dom.nr	
Datum Dom:		Man ☐		Kvinna ☐	Födelseår		
Rattfylleri	☐ Ja	Andra åtalspunkter i målet ☐					
Grovt rattfylleri	☐ Nej						
Domslut		Snatteri					
		Stöld					
		Tillgrepp av fortskaffningsmedel					
Begångna brott	Lagrum	Trafikbrott övrigt					
		Misshandel					
		Grov misshandel					
		Olaga hot					
		Narkotikabrott ringa					
		Narkotikabrott grovt					
		Brott mot knivlagen					
		Övrigt					
Påföljd							
		Hade den tilltalade advokat ☐ Ja					
		☐ Nej					
		Se domsbilaga					
		Promille					
		Milligram					
Åtalet ogillas							
(om det är rattfylleriet motivera varför)		Övriga kommentarer					
Beslut i övriga frågor, skadestånd m.m.							
		Se baksidan ☐					

Bilaga 2

Lagstiftning gällande rattfylleri

Lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

Lagtext 31 december 1999 4 och 4a §§

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.*

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.

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 bedömande 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.

Lagtext 31 december 1996 4 och 4a §§

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 *och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kan föra fordonet. Detsamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel.*

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 stycket gäller inte förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

Första och andra styckena gäller inte om förandet av fordonet ingår som ett led i en vetenskaplig eller därmed jämförlig undersökning till vilken tillstånd har lämnats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

4 a §

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

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i 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.

Bilaga 3

Brottmålsdomen och dess följder

Utdrag från Domstolsverkets hemsida: www.dom.se

Olika påföljder

Påföljderna är böter, fängelse, villkorlig dom, skyddstillsyn och överlämnande till särskild vård. Olika påföljder kan kombineras.

Frågan om någon åtgärd skall vidtas med den dömdes körkort är inte en påföljdsfråga och prövas inte av tingsrätten. Sådana frågor prövas av länsstyrelsen.

Böter

Böter bestäms omedelbart i pengar, t.ex. böter 800 kr, eller som dagsböter. Vid dagsböter anges två tal, t.ex. 40 dagsböter à 30 kr (dvs. 1.200 kr), där det första talet visar hur allvarligt domstolen bedömt brottet och det senare talet bestäms efter den tilltalades ekonomiska förhållanden.

Den som döms till böter får tillsammans med domen upplysningar om hur betalningen skall gå till. Betalas inte böterna överlämnas ärendet till kronofogdemyndigheten för indrivning. Därvid tillkommer ytterligare kostnader.

Kronofogdemyndigheten kan ge anstånd med betalningen av böterna eller tillåta att böterna betalas i olika omgångar om det finns särskilda skäl för det, t.ex. arbetslöshet, sjukdom eller bristande betalningsförmåga. Betalas inte böterna frivilligt driver kronofogdemyndigheten in böterna genom utmätning. Böterna kan i vissa fall förvandlas till fängelse från fjorton dagar till tre månader.

Fängelse

Den som dömts till fängelse får en särskild kallelse från Kriminalvårdsstyrelsen, ett s.k. föreläggande, att inställa sig på en anstalt. I kallelsen står också inom vilken tid och vid vilken anstalt man skall inställa sig.

Man kan också börja avtjäna straffet omedelbart sedan domen har meddelats. En förutsättning är då att man har avgett en s.k. nöjdförklaring. Hur det går till kan man få reda på av tingsrätten eller på den anstalt där man inställer sig. Skall nöjdförklaringen avges på anstalten måste man ha med sig domen eller ett domsbevis.

I vissa fall kan man få uppskov med att avtjäna ett fängelsestraff. Uppskov kan beviljas i högst ett år, vanligen räknat från den dag då tiden för överklagande av domen gick ut. Uppskov söks hos Kriminalvårdsstyrelsen innan den tid som står i kallelsen har gått ut.

Ett fängelsestraff kan i vissa fall verkställas genom intensivövervakning med elektronisk kontroll utanför anstalt. Kriminalvårdsstyrelsen beslutar om detta på ansökan av den dömd. Kriminalvårdsstyrelsen eller närmaste lokala kriminalvårdsmyndighet kan lämna ytterligare upplysningar om fängelsestraffet.

Villkorlig dom

För den som döms till villkorlig dom löper en prøvotid på två år. Under prøvotiden skall den dömde vara skötsam och försörja sig efter förmåga. Den villkorliga domen kan förenas med dagsböter och/eller med en skyldighet att utföra oavlönat arbete under viss tid (samhällstjänst).

Det finns ingen kontroll av att den dömde sköter sig under prøvotiden. Skulle det framkomma att den som fått villkorlig dom missköter sig kan tingsrätten, efter ansökan av åklagaren, meddela varning, ändra en föreskrift eller besluta att den villkorliga domen skall ersättas med en annan påföljd.

Om den dömde begår nya brott under prøvotiden brukar den villkorliga domen vanligen upphävas i det nya målet och av tingsrätten ersättas med en annan och gemensam påföljd för all brottslighet.

Skyddstillsyn

För den som dömts till skyddstillsyn löper en prøvotid på tre år. Under prøvotiden skall den dömde vara skötsam och försörja sig efter förmåga. Samtidigt med domen utser tingsrätten en övervakare, som skall hjälpa och stödja den dömde. Tingsrätten kan i domen ge föreskrifter om t.ex. läkarvård, arbete och bostad under prøvotiden. Skyddstillsynen kan också förenas med fängelse eller med skyldighet att underkasta sig vård enligt en i förväg upprättad behandlingsplan (kontraktsvård). Skyddstillsynen kan även förenas med dagsböter och/eller med en skyldighet att utföra oavlönat arbete under viss tid (samhällstjänst).

Kort tid efter det att domen har meddelats kontaktar frivården den som har dömts till skyddstillsyn för ett samtal. Frivården leder övervakningen, som i regel pågår i ett år från dagen för tingsrättens dom.

Om den dömde missköter sig kan han få ändrade eller nya föreskrifter eller en varning. Den dömde kan också i vissa fall omhändertas. Vid allvarlig misskötsamhet kan skyddstillsynen komma att upphävas och ersättas av en annan påföljd, t.ex. fängelse.

Skulle den som fått skyddstillsyn begå nya brott under prøvotiden kan tingsrätten i det nya målet bl.a. förordna att både prøvotiden och övervakningstiden förlängs. Skyddstillsynen kan också ersättas av en annan påföljd.

Överlämnande till särskild vård

Den som begått brott kan i vissa fall överlämnas till vård enligt socialtjänstlagen och lagen med särskilda bestämmelser om vård av unga (LVU) om man är under 21 år, lagen om vård av missbrukare i vissa fall (LVM) samt lagen om rättspsykiatrisk vård.

Om någon begått brott innan han fyllt 18 år och om påföljden bör bestämmas till fängelse kan påföljden i stället bestämmas till sluten ungdomsvård under viss tid.

Den som överlämnas till särskild vård får alltid först gå igenom en utredning om bl.a. sina personliga förhållanden. Vid utredningstillfället kan den tilltalade få närmare besked om vad det innebär att bli överlämnad till särskild vård.