

National Library
of Sweden

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2013

Ref

Statens
offentliga
utredningar
1970:61
Justitie-
departementet

Trafiknykterhetsbrott

Förslag 1970

SOU

Betänkande avgivet av kommittén för lagstiftningen angående trafiknykterhetsbrott
Stockholm 1970

Statens offentliga utredningar 1970

Kronologisk förteckning

1. Barns utemiljö. Tryckeribolaget. C.
2. Om stat och kyrka. Beckman. U.
3. Balanserad regional utveckling. Esselte. In.
4. Reformerad lärarutbildning. Svenska Reproduktions AB. U.
5. Statligt stöd till fiskehamnar. Esselte. Jo.
6. Ny livsmedelsstadga m.m. Del I. Förslag och motiv. Tryckeribolaget. S.
7. Ny livsmedelsstadga m.m. Del II. Bilagor. Tryckeribolaget S.
8. Yrkesteknisk högskoleutbildning. Svenska Reproduktions AB. U.
9. Snöskotern-fordonet och föraren. Esselte. K.
10. Fria läromedel. Beckman. U.
11. Folktandvårdens utbyggande och reglering. Beckman. S.
12. Värnpliktstjänstgöringens civila meritvärde. Esselte. Fö.
13. Sveriges energiförsörjning. Energipolitik och organisation. Svenska Reproduktions AB. I.
14. Urbaniseringen i Sverige. Bilagedel I till Balanserad regional utveckling. Esselte. In.
15. Regionalekonomisk utveckling. Bilagedel II till Balanserad regional utveckling. Esselte. In.
16. Riksdagsgrupperna • Regeringsbildningen. Norstedt & Söner. Ju.
17. Ersättare för riksdagsledamöterna. Esselte. Ju.
18. Upphandling av byggnader. Del 2. Administrationen. Beckman. Fi.
19. Svensk FN-lag. Esselte. Ju.
20. Behörighet • Meritvärdering • Studieprognos. Specialundersökningar av kompetensfrågor. Esselte. U.
21. Väger till högre utbildning. Del 1. Behörighet och urval. Esselte. U.
22. Pedagogisk utbildning och forskning. Berlingska Boktryckeriet, Lund. U.
23. Understödsföreningar. Svenska Reproduktions AB. Fi.
24. Rationell bensinhandel. Esselte. H.
25. Aspirationer, möjligheter och skattemoral. Göteborgs Offsettryckeri AB, Surte. Fi.
26. Körkort och körkortsregistrering. Norstedt & Söner. K.
27. Allmänna val på våren? Norstedt & Söner. Ju.
28. Tjänstgöringsbetyg. Norstedt & Söner. Fi.
29. Decentralisering av statlig verksamhet. Esselte. Fi.
30. Stordriftsfördelar inom industriproduktionen. Esselte. Fi.
31. Militära straff och disciplinmedel. Esselte. Ju.
32. Polisen i samhället. Esselte. Ju.
33. Medel för styrning av byggnadsverksamheten. Norstedt & Söner. In.
34. Svenska folkets inkomster. Esselte. In.
35. Hemförsäljning. Göteborgs Offsettryckeri AB, Surte. Ju.
36. Kilometerbeskattning. Berlingska Boktryckeriet, Lund. Fi.
37. Översyn av vissa punktskatter. Esselte. Fi.
38. Förtrolig företagsinformation och börshandel. Esselte. Fi.
39. Sexualkunskapen på grundskolans låg- och mellanstadier. Esselte. U.
40. Revision av vattenlagen. Norstedt & Söner. Ju.
41. Företag och Samhälle. Del 1. Esselte. I.
42. Företag och Samhälle. Del 2. Esselte. I
43. Ungdom – Bostad. Esselte. In.
44. Språkundersökningen bland finländska barn och ungdomar i Sverige. Esselte. U.
45. Gruvrättslig speciallagstiftning. Svenska Reproduktions AB. Ju.
46. Den äldre arbetskraften inom byggnadsindustrin. Esselte. In.
47. Skydd mot avlyssning. Norstedt & Söner. Ju.
48. Svensk författningssamling. Norstedt & Söner. Ju.
49. Yrkesskadeförsäkringens finansiering. Esselte. S.
50. Viss medicinsk och farmaceutisk yrkesutbildning. Svenska Reproduktions AB. U.
51. Mellansvensk gruvindustri. Almqvist & Wiksell, Uppsala. I.
52. Om lotterier. Norstedt & Söner. H.
53. Distriktsveterinärernas tjänstgöringsförhållanden, m.m. Svenska Reproduktions AB. Jo.
54. Forskning för försvarssektorn. Norstedt & Söner. Fö.
55. Vägar till högre utbildning. Del 2. Organisation och information. Esselte. U.
56. Ersättning vid vissa sjukvårdande åtgärder och sjukresor. Esselte. S.
57. Narkotikamissbruk hos inskrivningsskyldiga 1968/1969. Tryckeribolaget. S.
58. Yrkesutbildning och arbetsliv. Svenska Reproduktions AB. U.
59. TEKO-industrierna inför 70-talet. Del I. Analys, slutsatser, förslag. Tryckeribolaget. I.
60. TEKO-industrierna inför 70-talet. Del II. Bilagor. Tryckeribolaget. I.
61. Trafiknykterhetsbrott. Esselte. Ju.

Anm. Om särskild tryckort ej anges är tryckorten Stockholm.



Statens offentliga utredningar
1970: 61
Justitiedepartementet

Trafiknykterhetsbrott

Förslag 1970

Betänkande avgivet av kommittén för lagstiftningen angående trafiknykterhetsbrott
Stockholm 1970

ESSELTE TRYCK, STOCKHOLM 1970 ALLF 101 2041

SOU 1970: 61

Rättelser

	står:	*skall vara:*
s. 48 not 1	(60 : 40 =) 1,5	(100 : 60 =) 1,6
s. 97 vänsterspalt, 5–7 rader nedifrån	elimineras den skenbara riskminsk-heten i beräkningen av risksiffran (procent-ningen i området 0,1—0,3 promille.	elimineras den skenbara riskminskningen i området 0,1—0,3 promille. Då har hänsyn icke tagits till den statistiska osäkerheten i beräkningen av risksiffran (procenttalets medelfel); tas denna med i beräkningen, bortfaller helt den skenbara riskminskningen.
s. 109 högerspalt, 4 rader uppifrån	stor	stora
s. 118 högerspalt, 15 rader uppifrån	12,5 %	14,7 %
s. 118 högerspalt, 2 rader nedifrån	12 %	15 %

Till Statsrådet och chefen för justitiedepartementet

Genom beslut den 14 januari 1966 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för justitiedepartementet att tillkalla högst sex sakkunniga jämte sekreterare och experter för utredning angående lagstiftningen om trafiknykterhetsbrott.

Med stöd av detta bemyndigande tillkallades den 11 februari 1966 som sakkunniga hovrättspresidenten Maths Heuman, tillika ordförande, ledamöterna av riksdagens första kammare personalföreståndaren Rune Hedlund och fastighetsförvaltaren Eric Peterson samt ledamöterna av riksdagens andra kammare plåtslagaren Hugo Bengtsson i Landskrona, lantbrukaren Erik Larsson i Öskevik och direktören Carl-Wilhelm Lothigius. Den 16 mars 1966 förordnades till sekreterare hovrättsassessorn Åke Ihrfelt.

De sakkunniga antog namnet kommittén för lagstiftningen angående trafiknykterhetsbrott (trafiknykterhetsbrottskommittén).

Att såsom experter biträda kommittén förordnades den 20 januari 1967 numera universitetslektorn Hans Klette, professorn Knut Sveri och professorn Hans Thornstedt, den 30 juni 1967 professorn Roger Bonnichsen och professorn Leonard Goldberg, den 11 november 1969 överläkaren Kjell Bjerver och överläkaren, professor Gunnar Lundquist samt den 20 januari 1970 direktören Rune Andréasson.

Under utredningsarbetet har samråd skett med de representanter som har utsetts av de övriga nordiska länderna, nämligen från Danmark avdelningschefen Poul Eefsen samt kontorcheferna H. H. Brydensholt och Frank Poulsen, från Finland justitierådet, juris doktorn Erkki Ailio, från Island avdelningschefen Olafur W. Stefansson och från Norge politiinspektören Rolf Solem.

Enligt Kungl. Maj:ts medgivande har dels experterna Goldberg och Klette samt sekreteraren Ihrfelt deltagit i den femte internationella konferensen rörande alkohol och trafiksäkerhet i Freiburg im Breisgau den 22–27 september 1969 och dels Ihrfelt deltagit i det 11: e nordiska kriminologiseminariet i Fredericia den 11 maj 1969. Vidare har experten Bonnichsen företagit en studieresa angående trafiknykterhetsfrågor till Österrike under år 1968 och deltagit i konferenser angående trafiknykterhetsfrågor i New York och Toronto under maj och juni 1969. Goldberg har deltagit i möte angående forskning om alkoholutandningsprov i Freiburg im Breisgau den 24 maj 1969. För dessa resor har Kungl. Maj:t beviljat bidrag.

Till kommittén har överlämnats ett antal skrivelser och framställningar, som har tagits i övervägande vid fullgörandet av utredningsuppdraget.

Kommittén har efter remiss avgett yttranden över medicinalstyrelsens narkomanvårdskommittés delbetänkande 2: Kontrollsystemet (SOU 1967: 41) samt över trafikmålskommitténs betänkande om förunder-

sökning (SOU 1967: 59), såvitt avser frågan om jourdomstolar.

De för reaktionssystemet vid trafiknykterhetsbrotten viktiga reglerna om återkallelse av körkort utreds av trafikmålskommittén och omfattas inte av kommitténs uppdrag. Kommittén har emellertid i enlighet med direktiven samrått med trafikmålskommittén såväl i denna fråga som i övrigt när det gäller utformningen av påföljdssystemet samt i frågor som rör trafikövervakningen. Då körkortsfrågan har en så stor betydelse för bekämpandet av trafiknykterhetsbrotten har kommittén i vissa avseenden ansett sig böra i betänkandet lägga fram några synpunkter i frågan.

Kommittén har vidare samrått med åtskillig expertis inom socialmedicin, nykterhetsvård, kriminalvård och polisväsende.

Efter medgivande av departementschefen har kommittén genom experterna Bonnichsen och Goldberg låtit företa en undersökning av metoder för bestämning av alkoholhalten i utandningsluften.

Vidare har kommittén efter medgivande av departementschefen låtit byrådirektören Sven Rengby göra en undersökning av trafiknykterhetsbrottslighetens utveckling.

Dessutom har kommittén låtit utföra vissa undersökningar bl. a. om trafiknykterhetsbrottsklientelet, alkoholpåverkade förares andel i trafikolyckor med dödlig utgång, faktisk trafiknykterhetsbrottslighet, tillbakaräkningsproblemet och upptäcktsproblemet, varjämte har utarbetats en särskild expertredogörelse om alkohol och trafikrisker. Dessa undersökningar har i stort sett kunnat bedrivas av kommitténs experter utan att något särskilt anslag härför har utgått.

Kommittén får härmed överlämna sitt betänkande »Trafiknykterhetsbrott – Förslag 1970».

En sammanfattning på engelska av kommitténs förslag finns intagen i betänkandet.

Särskilda yttranden har avgetts av experterna Andréasson, Bonnichsen och Klette.

Uppdraget är därmed slutfört.

Stockholm den 30 september 1970.

Maths Heuman

Hugo Bengtsson *Rune Hedlund* *Erik Larsson*

Carl-Wilhelm Lothigius *Eric Peterson*

Rune Andréasson *Kjell Bjerver* *Roger Bonnichsen*

Leonard Goldberg *Hans Klette* *Gunnar Lundquist*

Knut Sveri *Hans Thornstedt*

/Åke Ihrfelt

Innehåll

Utredningsuppdraget 15
Sammanfattning 18

I Författningsförslag

Förslag till lag om ändring i lagen om straff för vissa trafikbrott 33
Förslag till lag om alkoholutandningsprov på förare av motordrivet fordon 35

Angående författningar vid införande av förverkande eller annan särskild ekonomisk sanktion se under avsnitt 11.2.10, 11.3.7 och 11.4.5

II Bakgrunden till kommitténs förslag

Kapitel 1 *Historik och gällande rätt* . . 37
1.1 Inledning 37
1.2 Historik 37
1.3 Gällande rätt 38
1.3.1 Rattfylleri 38
1.3.2 Rattonykterhet 39
1.3.3 Påföljdspraxis (se närmare avsnitt 10.2) 39

Kapitel 2 *Utländsk rätt* 40
2.1 Inledning 40
2.2 Danmark 40
2.3 Finland 42
2.4 Island 42
2.5 Norge 43
2.6 Frankrike 43
2.7 Förbundsrepubliken Tyskland (Västtyskland) 43
2.8 Storbritannien 44

Kapitel 3 *Trafiknykterhetsbrottslighetens omfattning och utveckling* 45
3.1 Inledning 45
3.2 Den synliga brottsligheten och dess utveckling 45
3.2.1 Inledning 45
3.2.2 Den synliga brottslighetens absoluta utveckling 45
3.2.3 Den synliga brottslighetens relativa utveckling (med hänsyn till trafikens utveckling) 46
3.3 Den verkliga brottslighetens omfattning med hänsyn till mörktal och upptäcktsfrekvens 48
3.4 Några reflexioner om den verkliga brottslighetens utveckling sedd i belysning av mörktal och upptäcktsfrekvens 50
3.5 Trafiknykterhetsbrottslighetens omfattning och utveckling bland ungdomar (15—20 år) 51
3.5.1 Inledning 51
3.5.2 Trafiknykterhetsbrott med bil bland ungdomar 52
3.5.2.1 Den absoluta brottsutvecklingen 52
3.5.2.2 Den relativa brottsutvecklingen (med hänsyn till biltrafikens utveckling) 53
3.5.3 Trafiknykterhetsbrott med moped bland ungdomar 54
3.5.3.1 Den absoluta brottsutvecklingen 54

3.5.3.2 Den relativa brottsutvecklingen (med hänsyn till mopedtrafikens utveckling) 54

3.5.4 Slutsatser angående utvecklingen av trafiknykterhetsbrottsligheten bland ungdomar 56

Kapitel 4 *Trafiknykterhetsbrottsklientelet m. m.* 57
4.1 Lagöverträdarna år 1964 (Undersökning av professorn Knut Sveri) 57

4.1.1 Inledning 57

4.1.1.1 Syfte 57
4.1.1.2 Materialet 57
4.1.1.3 Generaliseringsproblemet . . . 58
4.1.1.4 Valet av år 1964 58

4.1.2 Totalredovisning 58

4.1.2.1 Inledning 58
4.1.2.2 Fordonsslag 59
4.1.2.3 Omständigheterna vid brottet 59
4.1.2.4 Allmän karakteristik av lagöverträdarna 62
4.1.2.5 Registerinventering 64

4.1.3 Bilförarnas tidigare belastning (alkohol och kriminalitet) 68
4.1.3.1 Inledning 68
4.1.3.2 Blodalkoholhalt och tidigare registreringar 68
4.1.3.3 Typ och antal tidigare registreringar 68

4.1.4 Senare registreringar 70

4.1.4.1 Inledning 70
4.1.4.2 Rattfylleristernas senare registreringar i kriminalregistret . . 70
4.1.4.3 Senare registreringar hos nykterhetsnämnderna 71

4.2 Lagöverträdarna 1968—1969 i fråga om viss alkoholbelastning (Undersökning av universitetslektorn Hans Klette) 71

4.2.1 Syfte 71
4.2.2 Material 71
4.2.3 Resultat 71

Kapitel 5 *Om sambandet mellan alkoholförtäring och blodalkoholhalt* (Kapitlet har författats av professorn Roger Bonnichsen) 73
5.1 Inledning 73
5.2 Blodalkoholkurvan 73
5.3 Hur stor alkoholmängd finns i kroppen vid viss blodalkoholhalt? 74
5.4 Hur mycket alkohol måste en person dricka för att få en viss blodalkoholhalt vid en viss tidpunkt? 75

Kapitel 6 *Alkohol och trafikrisker* (Kapitlet har författats av professorn Leonard Goldberg) 77
6.1 Laboratorieundersökningar . . . 77

6.1.1 Allmänna synpunkter 77
6.1.2 Speciella undersökningar 79

6.1.2.1 Verkan på ögats funktioner . . 79
6.1.2.2 Relationen mellan subjektiv och objektivt registrerbar påverkan 80
6.1.2.3 Tröskelvärdet för påverkan . . 81
6.1.2.4 Sambandet mellan påverkan och blodalkoholhalten 82
6.1.2.5 Verkan av olika alkoholdrycker 83
6.1.2.6 Alkoholvanans betydelse . . . 84
6.1.2.7 Efterverkningar (bakrus) . . . 84

6.1.3 Simulatorförsök 85

6.2 Fältstudier 86

6.2.1 Allmänna synpunkter 86
6.2.2 Speciella undersökningar 87

6.3 Undersökningar av faktiska olycksfall, särskilt s. k. olycksriskundersökningar 88

6.3.1 Alkoholförekomst i kontrollmaterial jämfört med ett sjukhusmaterial 89
6.3.2 Kontrollgrupp och olycksfallsgrupp undersökta på samma plats 93
6.3.3 Ansvarsfördelningen i en alkohololycksfallsgrupp och en kontrollgrupp 100
6.3.4 Undersökningar av trafikolycksfallsmaterial utan motsvarande kontrollgrupp 101
6.3.5 Betydelsen av förekomsten av alkoholism 107
6.3.6 Faktorer påverkande olycksrisken 109

6.4 Sammanfattande bedömning . . . 111

Kapitel 7 *Dödsolyckor i trafiken år 1968* (Undersökning av professorn Knut Sveri) 116
7.1 Syfte och material 116
7.2 Blodprov 116
7.3 Blodalkoholhalten 117
7.4 Dödade respektive överlevande förare 117
7.5 Diskussion 118

Kapitel 8 *Kommitténs allmänna synpunkter på lagstiftningen om trafiknykterhetsbrott* 121
8.1 Lagstiftningens syfte 121
8.2 Alkohol och trafikrisker 121
8.3 Brottsutvecklingen 124
8.4 Brottsklientelet 125
8.5 Lagstiftningens allmänpreventiva betydelse 125
8.6 Lagstiftningens individualpreventiva betydelse 128
8.7 Betydelsen av upplysning 129

Kapitel 9 *Det straffbelagda områdets avgränsning. Promillegränser och brottskonstruktioner* 132
9.1 Inledning 132
9.2 Ej totalförbud mot förande av motorfordon i anslutning till alkoholförtäring 132
9.3 Lagstiftningen bör också i fortsättningen bygga på en fast nedre promillegräns 134
9.4 Den nedre promillegränsen bör behållas vid 0,5 ‰ 137
9.5 Uppdelning liksom hittills på två svårhetsgrader, rattfylleri och rattonykterhet, genom en kompletterande promillegräns 138
9.6 Sänkning av den kompletterande promillegränsen från 1,5 ‰ till 1,2 ‰ 140
9.7 Det allmänna påverkansrekvisitet vid rattfylleri behålls i princip oförändrat 144
9.8 Införande av en särskild brottstyp ringa fall av rattfylleri, i stället för bestämmelsen om mildrande omständigheter 145
9.9 Tillbakaräkningsfrågan. Ansvar bör inträda inte bara – som hittills – i de fall där promillegränsen uppnås under själva färden utan också i de fall där promillegränsen uppnås först efter färden 146
9.9.1 Allmänt om tillbakaräkningsproblemet 146
9.9.2 Om blodalkoholkurvan. Tillbakaräkningens metoder och konsekvenser 146
9.9.3 Tidigare behandling av frågan om att begränsa tillbakaräkning . . 150
9.9.4 Kommitténs överväganden . . . 152
9.9.4.1 Begränsning av tillbakaräkning genom att låta ansvar inträda inte bara – liksom hittills – i de fall där promillegränsen uppnås under själva färden utan också i de fall där promillegränsen uppnås först efter färden . . . 152
9.9.4.2 Helt avskaffande av tillbakaräkningen. Ansvar inträder endast om blodalkoholhalten uppgår till promillegränsen vid tidpunkten för blodprovet 153
9.9.4.3 Kommitténs slutsatser 153
9.9.4.4 Tillämpningen av kommitténs förslag 154
9.10 Kriminalisering av alkoholförtäring efter färden 155
9.10.1 Inledning 155
9.10.2 Bevissvårigheter vid påstående om efterförtäring 155
9.10.3 Tidigare behandling av frågan om en lagreglering av efterförtäring 158
9.10.3.1 Presumtionsregel 158
9.10.3.2 Kriminalisering av efterförtäring såsom ett särskilt brott 160
9.10.4 Kommitténs överväganden . . 160
9.10.4.1 Presumtionsregel 161
9.10.4.2 Kriminalisering av efterförtäring såsom ett särskilt brott 162
9.10.4.3 Kommitténs förslag till bestämmelse om efterförtäringsbrott. Tillämpningen av bestämmelsen 164
9.11 Påverkan av annat medel än alkohol 167
9.11.1 Översiktlig redogörelse 167
9.11.2 Tidigare behandling av kriminaliseringsfrågorna 169
9.11.2.1 Socialstyrelsens narkomanvårdskommitté 169
9.11.2.2 Norskt förslag år 1968 . . . 170
9.11.3 Kommitténs överväganden och förslag 171
9.11.4 Konkurrensspörsmål 173
9.12 Olika slag av fordon 174
9.12.1 Mopeder 174
9.12.2 Traktorer och motorredskap . . 175
9.13 Platsen för körningen 175
9.13.1 Gällande rätt: ansvar inträder

oavsett på vilken plats fordonet har förts 175
9.13.2 Tidigare behandling av frågan om att från ansvar utesluta fall där fordonet har förts på annan plats än väg 176
9.13.3 Innebörden av begreppet väg i vägtrafikförordningen 178
9.13.4 Kommitténs överväganden: ansvar liksom hittills oavsett på vilken plats fordonet har förts 179

9.14 Förandebegreppet 180

9.14.1 Gällande rätt 180

9.14.1.1 Inledning 180
9.14.1.2 Förandebegreppets objektiva sida 181

9.14.1.2.1 Fall där fordonet har förflyttats endast någon meter . . 181
9.14.1.2.2 Fall där fordonet har förflyttats med motorkraft fastän någon manövrering inte har förekommit under förflyttningen 182
9.14.1.2.3 Fall där passagerare har tagit hand om ratten under körningen 182
9.14.1.2.4 Fall där fordonet har förflyttats utan motorkraft, varvid någon har suttit på förarplatsen och manövrerat fordonet 183
9.14.1.2.5 Fall där bil har förflyttats utan motorkraft och någon har gått vid sidan av bilen och styrt med ena handen på ratten 184
9.14.1.3 Förandebegreppets subjektiva sida 185

9.14.1.3.1 Inledning 185
9.14.1.3.2 Fall där fordonet har satts i gång genom en oaktsam handling utan att det har förelegat något uppsåt att förflytta fordonet. 186
9.14.1.3.3 Fall där förarens uppsåt väl har varit inriktat på att förflytta fordonet men detta genom en oaktsam handling har satts i gång tidigare eller på annat sätt än som har avsetts 187
9.14.1.4 Sammanfattning av rättspraxis 190
9.14.2 1957 års trafiknykterhetskommittés förslag till legaldefinition av förandebegreppet 191

9.14.3 Kommitténs överväganden . . 193

9.14.3.1 Allmänna synpunkter 193
9.14.3.2 Synpunkter på rättstillämpningen 193
9.14.3.3 Synpunkter på 1957 års kommittés förslag till legaldefinition 195
9.14.3.4 Kommitténs slutsatser: ingen legaldefinition 196

9.15 Om tillämpningen av brottstypen ringa fall av rattfylleri 197

9.15.1 Inledning 197
9.15.2 Nuvarande praxis i fråga om tillämpningen av mildrande omständigheter 197
9.15.3 Kommitténs överväganden om tillämpningen av ringa fall av rattfylleri 199

9.16 Frågan om en särskild ansvarsfrihetsgrund för vissa fall av trafiknykterhetsbrott där någon fara för trafiksäkerheten inte kan anses ha uppkommit 199
9.17 Det subjektiva rekvisitet 200

9.17.1 Rättsläget 200

9.17.1.1 Det subjektiva rekvisitet i fråga om förande 200
9.17.1.2 Det subjektiva rekvisitet i fråga om påverkan 200

9.17.1.2.1 Påverkan av alkohol 200
9.17.1.2.2 Påverkan av annat medel än alkohol 201
9.17.1.2.3 Samtidigt bruk av alkohol och annat medel 201

9.17.2 Kommitténs överväganden. Införande av ett oaktsamhetsrekvisit vid påverkan av annat medel än alkohol föreslås ej 201

9.18 Försök till trafiknykterhetsbrott föreslås liksom hittills inte bli kriminaliserat 203
9.19 Medverkan till trafiknykterhetsbrott 204

9.19.1 Rättsläget 204
9.19.2 Kommitténs överväganden. Särskild lagreglering av medverkanansvaret föreslås ej 206

Kapitel 10 *Påföljder* 209
10.1 Straffsatser 209
10.1.1 Inledning 209
10.1.2 Rattfylleri 210
10.1.3 Ringa fall av rattfylleri 210
10.1.4 Rattonykterhet 211
10.2 Nuvarande påföljdspraxis 212
10.3 Tidigare kritik mot påföljdspraxis 213
10.4 Fängelsestraffet. Behovet av att i ökad utsträckning tillgodose all-män- och individualpreventionen genom andra sanktioner 215
10.5 Allmänprevention genom böter och körkortsindragning 218
10.5.1 Inledning 218
10.5.2 Dagsböter såsom komplement till skyddstillsyn och villkorlig dom 218
10.5.3 Synpunkter på körkortsåterkallelserna och det straffrättsliga påföljdssystemet vid trafiknykterhetsbrott. 222
10.6 Frågan om fordonsförverkande eller annan särskild ekonomisk sanktion vid trafiknykterhetsbrott (Frågan behandlas utförligt i kap. 11) 226
10.7 Försäkringsrättsliga följder av trafiknykterhetsbrotten 227
10.7.1 Det rättsliga läget 227
10.7.2 Om de försäkringsrättsliga följdernas faktiska verkningar . . . 229
10.8 Individualprevention genom skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling m. m. 230
10.8.1 Förekomst av alkoholproblem hos trafiknykterhetsbrottsklientelet 230
10.8.2 Betydelsen från individualpreventiv synpunkt av en nykterhetsvårdande behandling 237
10.8.3 Nykterhetsvårdande behandling inom kriminalvårdens ram . . . 238
10.8.4 Juridiskt-tekniska möjligheter att anordna en nykterhetsvårdande behandling genom dom på skyddstillsyn. Särskilt angående föreskrift om sådan behandling 239
10.8.5 Om tillämpningsområdet för skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling vid olika slag av trafiknykterhetsbrott . . 241
10.8.6 Betydelsen av den tilltalades inställning till föreskrift om nykterhetsvårdande behandling . . 242
10.8.7 Den nykterhetsvårdande behandlingen 243
10.8.7.1 Allmänna synpunkter 243
10.8.7.2 Det materiella innehållet i den nykterhetsvårdande behandlingen 244
10.8.7.3 Närmare om olika organ som kommer att medverka i behandlingen 245
10.8.8 Särskilda frågor om skyddstillsynen 246
10.8.8.1 Utseende av övervakare . . . 246
10.8.8.2 Om kontrollen av att den dömde underkastar sig den nykterhetsvårdande behandling som han har blivit ålagd 247
10.8.8.3 Undanröjande av skyddstillsyn 248
10.8.8.4 Övervakningens upphörande 248
10.8.9 Av allmänpreventiva skäl dagsböter som komplement till skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling 249
10.8.10 Skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling i tillsynsanstalt 249
10.8.10.1 Inledande synpunkter . . . 249
10.8.10.2 Behandlingens anordnande på anstalten och under övervakningstiden 250
10.8.10.3 Anstalternas yttre organisation 251
10.8.11 Överlämnande till vård enligt lagen om nykterhetsvård . . . 251
10.8.11.1 Vidgad tillämpning av denna påföljd 251
10.8.11.2 Bör man införa möjlighet att vid överlämnande till vård enligt lagen om nykterhetsvård döma även till böter? 253
10.8.12 Behandling av drogmissbrukare 254
10.9 Personundersökning 256
10.9.1 Vilka kategorier bör personundersökas? 256
10.9.2 Personutredningens form. I vilken utsträckning kan personundersökning enligt 1964 års lag ersättas med annan personutredning? 258
10.9.3 Speciella uppgifter som åvilar personundersökaren 259

10.9.4 Vem skall utföra personundersökningen? 260
10.10 Schematisk redogörelse för det praktiska förfarandet i sådana mål om trafiknykterhetsbrott där skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling kommer i fråga 261
10.11 De personella resurserna att genomföra personundersökning och skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling 262
10.11.1 Personundersökare 262
10.11.2 Behandlingsorganet: alkoholpolikliniker, rådgivningsbyråer i alkoholfrågor och särskilda läkare med inriktning på nykterhetsvård 262
10.11.3 Övervakare 264
10.12 Särskilda faktorer som inverkar på tillämpningen av olika brottspåföljder enligt kommitténs förslag 265
10.12.1 Omständigheterna vid brottet 265
10.12.2 Ungdom 266
10.12.2.1 Åldern 15—17 år 266
10.12.2.2 Åldern 18—20 år 267
10.12.3 Samtidig lagföring för trafiknykterhetsbrott och annat brott 267
10.13 Sammanfattning av riktlinjerna för påföljdsvalet vid trafiknykterhetsbrott 268
10.13.1 Rattonykterhet 268
10.13.2 Rattfylleri 269
10.13.3 Anmärkning om ungdom . . . 269
10.13.4 Anmärkning om återfall . . . 270
10.14 Kostnadsfrågan med hänsyn särskilt till förslaget om införande av skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling 270
10.14.1 Kommitténs förhandsbedömning i vilken utsträckning olika brottspåföljder kan tänkas bli tillämpade 270
10.14.2 Kostnadsberäkning 271
10.14.2.1 Debetsidan 271
10.14.2.1.1 Personundersökningar . . 271
10.14.2.1.2 Övervakning 271
10.14.2.1.3 Övervakningsnämnder . . 272
10.14.2.1.4 Alkoholpolikliniker, läkare o. d. 272
10.14.2.1.5 Behandling i tillsynsanstalt 272
10.14.2.1.6 Allmänt ekonomiskt understöd åt frivårdsklientelet . . 273
10.14.2.2 Kreditsidan 273
10.14.2.2.1 Uteblivna fängelsekostnader 273
10.14.2.2.2 Bötesbelopp 273
10.14.2.3 Investeringskostnader . . . 273
10.14.2.4 Anmärkning om personalbehovet 273
10.14.3 Tabell till kostnadsberäkningen 274

Kapitel 11 *Närmare utredning av frågan om en särskild ekonomisk sanktion* . . 275
11.1 Inledning 275
11.2 Alternativ A: fordonsförverkande 276
11.2.1 Allmänt om förverkandeinstitutet 276
11.2.2 Tidigare överväganden om fordonsförverkande vid rattfylleri. Utländsk rätt 277
11.2.3 Motiv för en regel om fordonsförverkande vid rattfylleri. Fördelar 278
11.2.4 Principiella olägenheter 279
11.2.5 Konstruktion av en förverkandesanktion 280
11.2.5.1 Sakförverkande bör ske endast i de fall där fordonet tillhör gärningsmannen 280
11.2.5.2 Värdeförverkande 283
11.2.5.2.1 Fall där fordonet inte tillhör gärningsmannen vid tiden för brottet (ursprungligt hinder för sakförverkande mot gärningsmannen) 283
11.2.5.2.2 Fall där efter brottets begående uppstår hinder (mellankommande hinder) för sakförverkande mot gärningsmannen. Sakförverkande mot ondtrosförvärvare? 285
11.2.5.3 Slumpmässigheten och ojämnheten i förverkandets ekonomiska följder. Partiellt värdeförverkande 287
11.2.6 Fordonsförverkandets användning i sanktionssystemet vid rattfylleri 289
11.2.7 Beslag av fordonet. Verkställighetsfrågor 290
11.2.7.1 Beslagsreglerna i rättegångsbalken 290

11.2.7.2 Vid vilken tidpunkt skall beslag kunna ske? 291
11.2.7.3 Under vilka förutsättningar skall beslag äga rum? 291
11.2.7.4 Skall beslag kunna verkställas genom att fordonet lämnas kvar i innehavarens besittning och skingringsförbud meddelas? 293
11.2.7.5 Förvaring av beslagtagna fordon 294
11.2.7.6 Skall beslag kunna undvikas genom att säkerhet ställs? Skall den hos vilken sakförverkande av fordonet har skett kunna behålla fordonet genom att betala ett belopp som motsvarar fordonets värde? 295
11.2.7.7 Verkställighet av förverkande 296
11.2.7.8 Ersättningsrätt för fordonsägare som har drabbats av beslag fastän förverkande inte sker? 297
11.2.8 Speciella frågor 297
11.2.9 Avslutande synpunkter på alternativ A 298
11.2.10 Sammanfattning av förslaget om fordonsförverkande (alternativ A) med författningsförslag 299
11.3 Alternativ B: rattfylleribot med regler om exekution i fordonet . 301
11.3.1 Inledande jämförelse mellan fordonsförverkande och en särskild bötessanktion, rattfylleribot . . 301
11.3.2 Kan ändamålet med en särskild ekonomisk sanktion uppnås genom ändringar i dagsbotssystemet utan införande av rattfylleribot? 301
11.3.3 Rattfylleribotens konstruktion, bortsett från verkställighetsfrågor 302
11.3.4 Principer för verkställighet av rattfylleriboten 303
11.3.4.1 Förvandling till fängelse vid utebliven eller bristande betalning? 303
11.3.4.2 Verkställighet av rattfylleriboten genom att det vid brottet förda fordonet – om detta tillhör gärningsmannen – efter beslag får tjäna som säkerhet och exekutionsobjekt (fordonsexekution) 304
11.3.4.2.1 Allmänt om fordonsexekution 304
11.3.4.2.2 Fordonsexekution endast i de fall där fordonet tillhör gärningsmannen 304
11.3.4.2.3 Fall där efter brottet uppstår hinder för fordonsexekution mot gärningsmannen . . . 305
11.3.4.3 Tillämpning av allmänna bötesindrivningsregler 305
11.3.5 Fordonsexekutionens genomförande 305
11.3.5.1 Beslag såsom tvångsmedel för säkerställande av fordonsexekution 305
11.3.5.2 Under vilka förutsättningar skall beslag av fordonet äga rum? 307
11.3.5.3 Skall beslag kunna verkställas genom att fordonet lämnas kvar i innehavarens besittning och skingringsförbud meddelas? 307
11.3.5.4 Förvaring av beslagtagna fordon 307
11.3.5.5 Undvikande av beslag genom att säkerhet ställs? 307
11.3.5.6 Verkställighet genom fordonsexekution av dom varigenom rattfylleribot har ådömts . . . 308
11.3.6 Avslutande synpunkter på alternativ B 309
11.3.7 Sammanfattning av förslaget om rattfylleribot med regler om exekution i fordonet (alternativ B) med författningsförslag . . 309
11.4 Alternativ C: rattfylleribot utan regler om exekution i fordonet . . 311
11.4.1 Inledning 311
11.4.2 Rattfylleribotens konstruktion, bortsett från verkställighetsfrågor 311
11.4.3 Verkställighet av rattfylleriboten 311
11.4.4 Avslutande synpunkter på alternativ C 312
11.4.5 Sammanfattning av förslaget om rattfylleribot utan regler om exekution i fordonet (alternativ C) med författningsförslag 313
11.5 Kommitténs ställningstagande till frågan om det bör införas en särskild ekonomisk sanktion 313

Kapitel 12 *Utandningsprov* 315
Inledning. Olika slag av utandningsprov 315

12.1 Nuvarande användning av utandningsprov på misstänkt påverkade förare 316

12.1.1 Allmänt om syftet med utandningsproven och dess användning i Sverige 316
12.1.2 Tillvägagångssättet vid ingripanpanden mot misstänkt påverkade förare, särskilt i fråga om användningen av utandningsprov 317
12.1.3 Värdet av utandningsprov i dess nuvarande användning på misstänkt påverkade förare 320

12.1.3.1 Effektivitetsintresset 321
12.1.3.2 Rättssäkerhetsintresset . . . 322
12.1.3.3 Avslutande synpunkter . . . 324

12.1.4 Utandningsprovens rättsliga ställning 325

12.2 Införande av rutinmässiga utandningsprov, dvs. utandningsprov på förare som inte är misstänkt påverkade 327

12.2.1 Tidigare behandling av frågan om rutinprov. Direktiven . . . 328
12.2.2 Förekomst av rutinprov i andra länder 330
12.2.3 Jämförelser med andra slags rutinkontroller än sådana som avser utandningsprov 330
12.2.4 Behovet av rutinprov. Polisens upptäcktsmöjligheter. Fördelarna med rutinprov 332
12.2.5 Vilka invändningar kan från rättspolitiska synpunkter riktas mot rutinprov? 335

12.2.5.1 Inledning 335
12.2.5.2 Situationen för den enskilde vid negativt utandningsprov, dvs. fall där blodprov inte tas 336
12.2.5.3 Situationen för den enskilde vid falskt positivt utandningsprov, dvs. fall där blodprov tas och detta friar 337
12.2.5.4 Möjligheter vid rutinprov att få en tillräckligt liten andel falskt positiva prov 338

12.2.5.4.1 Alternativ A 338
12.2.5.4.2 Alternativ B 339
12.2.5.4.3 Sammanfattande bedömning av alternativ A och B . . . 339
12.2.5.4.4 Tillägg i fråga om alternativ A och B 339
12.2.5.4.5 Ökningen av andelen falskt negativa prov vid alternativ A och B 340

12.2.5.5 Polisen och rutinprov 340

12.2.6 Rutinprov i olika situationer . . 341

12.2.6.1 Inledning 341
12.2.6.2 I förväg beordrade trafikkontroller 341
12.2.6.3 Trafikolyckor 342
12.2.6.4 Trafiköverträdelser 343
12.2.6.5 Ej generell befogenhet att företa rutinprov 343
12.2.6.6 Om platsen för provtagningen. Vägran att medverka till provet 344

12.3 Sammanfattning. Förslag till rättslig reglering av utandningsprov dels vid prov på misstänkta och dels vid rutinprov 345
12.4 Andra utandningsmetoder än Alcotest 345

Kapitel 13 *Blodprovstagning och klinisk undersökning* 347
13.1 Inledning 347
13.2 Nu gällande bestämmelser om blodprovstagning och klinisk undersökning 347
13.3 Förfarandet vid blodprovstagning och klinisk undersökning 347
13.4 Frågan om man bör behålla den kliniska undersökningen 348
13.5 Bör sjuksköterska i stället för läkare få ta blodprov och utföra klinisk undersökning? 350
13.6 Angelägenheten av att blodprov och klinisk undersökning företas utan dröjsmål 352

Kapitel 14 *Uppföljning av lagstiftningens effekt och andra fortsatta undersökningar* 353
Särskilda yttranden 356
Summary in English 361

IV Bilagor

1. Trafiknykterhetsbrottslighetens utveckling. Av Sven Rengby 379
2. Om »lfaktisk» trafikonykterhet bland personbilsförare. Av Hans Klette 390

3. Om upptäckten av trafiknykterhetsbrott. Av Hans Klette 410
4. Om polisens möjligheter att upptäcka låga blodalkoholhalter. Av Hans Klette 421
5. Bestämning av noggrannheten i Alcotest-metoden och vissa andra utandningsmetoder. Av Leonard Goldberg och Roger Bonnichsen 424
6. Om sociala konsekvenser av frihetsstraff och körkortsåterkallelse vid rattfylleri. Av Hans Klette 453

Förkortningar

FFR = Försäkringsjuridiska Föreningens rättsfallssamling

Kommentar till brottsbalken, III = Brottsbalken jämte förklaringar. Utgiven av N. Beckman, C. Holmberg, B. Hult och I. Strahl. Band III, Stockholm 1967.

N = Absolut antal (i tabelluppställningar)

NJA = Nytt juridiskt arkiv, avd. I

NJA II = Nytt juridiskt arkiv, avd. II

Prop. = Kungl. proposition

SFS = Svensk författningssamling

SOU = Statens offentliga utredningar

SvJT = Svensk Juristtidning

TBL = Lagen om straff för vissa trafikbrott

Utredningsuppdraget

I anförande till statsrådsprotokollet den 14 januari 1966 anförde chefen för justitiedepartementet, statsrådet Kling, bl. a. följande.

Frågan om en revision av den svenska trafiknykterhetslagstiftningen har på senare tid blivit aktuell i olika sammanhang. Dels har 1957 års trafiknykterhetskommitté i sitt betänkande »Nykterhet i trafik» (SOU 1963: 72) framlagt förslag till nya bestämmelser på området. Remissbehandlingen av detta betänkande är avslutad. Dels har Nordiska rådet i en rekommendation den 17 februari 1965 (nr 24) uppmanat de nordiska ländernas regeringar att försöka genomföra en enhetlig nordisk lagstiftning om missbruk av alkohol i trafiken. Denna rekommendation ersätter en äldre rekommendation i samma ämne (1956: 16). Sverige är koordinerande land för detta ärende.

De i vårt land nu gällande reglerna om trafiknykterhetsbrott finns i 4 § lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott. Detta lagrum skiljer mellan ett grövre brott för vilket straffet är fängelse i högst ett år eller, vid mildrande omständigheter, dagsböter (lägst 25) och ett lindrigare brott för vilket straffet är dagsböter (lägst 10) eller fängelse i högst sex månader. Straffansvaret gäller endast vid förande av bil, motorcykel och vissa andra motordrivna fordon.

Det grövre brottet kännetecknas i princip av att föraren har varit så påverkad av starka drycker eller annat berusningsmedel att det kan antas att han inte har kunnat föra sitt fordon på betryggande sätt. Om föraren under färden har haft en alkoholkoncentration i blodet av 1,5 ‰ eller mer fordras emellertid ingen ytterligare bevisning beträffande hans onykterhet eller trafikfarlighet. Promilleregeln innefattar med andra ord en presumtion som inte kan motbevisas.

Det lindrigare trafiknykterhetsbrottet bygger uteslutande på promillevärden. Brottet omfattar sådana fall då alkoholkoncentrationen i förarens blod har uppgått till 0,5 men inte till 1,5 ‰.

Trafiknykterhetskommitténs förslag går bl. a. ut på en vidgning av straffansvaret och en omstöpning av brottskonstruktionerna. Den principiellt mest betydelsefulla nyheten är att kommittén föreslår ett generellt förbud mot att föra motorfordon i anslutning till alkoholförtäring. Den praktiska effekten av detta förbud reduceras emellertid av att en trafiknykterhetsförseelse enligt förslaget skall kunna anses ringa och straff utebli, om alkoholförtäringen inte har lett till högre alkoholkoncentration i förarens blod än 0,4 ‰.

I stället för nuvarande två brottstyper föreslår kommittén tre, »onykterhet i trafik», »grov onykterhet i trafik» och »trafiknykterhetsförseelse». För »onykterhet i trafik» som är normalbrottet skall straffet vara fängelse i högst ett år eller dagsböter (lägst 50) och för det grova brottet fängelse i högst två år. Straffskalan för »trafiknykterhetsförseelse» omfattar endast dagsböter (lägst 10). Normalbrottet avses rymma fall där alkoholförtäringen före körningens slut har lett till en alkoholkoncentration av 1,0 ‰ eller mer. Promillegränserna i förslaget har emellertid genomgående karaktären av allmänna anvisningar, inte av fasta gränsmärken. Gränsdragningen mellan brottstyperna skall ske med hänsyn till samtliga föreliggande omständigheter, och det ytterst avgörande skall i varje särskilt fall vara graden av fara för trafikolycka.

Beträffande förslagets promillegränser är ytterligare att märka, att dessa tar sikte på den alkoholkoncentration som är ett resultat av all alkoholförtäring före körningens slut. Den om-

ständigheten att föraren har förtärt alkoholen omedelbart före eller under körningen skall alltså inte leda till ansvarsbefrielse eller mildare bedömning av brottet.

Trafiknykterhetskommitténs betänkande har fått ett blandat mottagande hos remissinstanserna. Kring de väsentliga nyheterna – den förordade vidgningen av straffansvaret, den ändrade konstruktionen av brotten och promillereglernas ändrade karaktär – har meningarna brutit sig skarpt under remissbehandlingen, och de kritiskt inställda remissinstanserna har inte sällan anfört tungt vägande skäl för sin avvisande hållning.

Ehuru betänkandet på flera punkter innehåller värdefulla uppslag, som bör tillvaratas under det fortsatta arbetet på en trafiknykterhetsreform, måste det konstateras att kommittéförslaget som helhet inte kan läggas till grund för omedelbara lagstiftningsåtgärder. Ytterligare utredning är ofrånkomlig. Uppgiften är nu närmast att ta ställning till uppläggningen av detta utredningsarbete, dess inriktning och former.

Härvid måste givetvis Nordiska rådets rekommendation i februari 1965 beträffande en enhetlig nordisk trafiknykterhetslagstiftning beaktas. I det medlemsförslag som låg till grund för rekommendationen förordades att man skulle ta den svenska trafiknykterhetskommitténs betänkande till utgångspunkt för en harmonisering. Denna tanke vann emellertid inte anslutning från vare sig dansk, finsk, isländsk eller norsk sida, och den upptogs inte heller i rekommendationen.

De nordiska ländernas trafiknykterhetslagstiftning uppvisar stora inbördes skillnader. Lagstiftningen i Island och Norge bygger liksom den svenska på promillegränser, men så är inte fallet i Danmark och Finland. Gränserna mellan straffbart och straffritt skiftar mellan länderna. Även straffmätningen varierar betydligt mellan olika nordiska länder.

Man nödgas under sådana förhållanden utgå från att önskemålen om en enhetlig nordisk trafiknykterhetslagstiftning kan förverkligas endast successivt och på lång sikt. Identiska brottskonstruktioner och straffsatser är inte heller ett primärt önskemål. Vad som framför allt är angeläget är att man på nordisk bas söker komma fram till en gemensam syn på trafiknykterhetsbrotten och en lagstiftning i de olika länderna som i tillämpningen ger likartade resultat.

Efter överläggningar med företrädare för regeringarna i de andra nordiska länderna har jag kommit till den slutsatsen att tiden ännu inte är inne att tillsätta en gemensam nordisk kommitté med uppgift att försöka harmonisera de nordiska ländernas trafiknykterhetslagstiftning. Däremot torde vi redan nu från svensk sida kunna bidra till det nordiska samarbetet om vi inriktar det förestående utredningsarbetet beträffande den svenska trafiknykterhetslagstiftningen på en reform som motsvarar inte bara svenska önskemål utan också så långt möjligt utgör en etapp på vägen mot förverkligandet av de nordiska enhetssträvandena. I samband härmed kan lämpligen förutsättningarna för det framtida nordiska samarbetet på området närmare undersökas.

Utredningsarbetet bör anförtros åt särskilda sakkunniga. Det bör bedrivas i nära samarbete med de representanter för övriga nordiska länder, som kommer att utses.

Det synes inte lämpligt att binda utredningen genom detaljerade anvisningar. De sakkunniga bör beakta de olika förslag som trafiknykterhetskommittén har presenterat och vad som har kommit fram vid remissbehandlingen av kommitténs betänkande. Av vad jag nyss har sagt framgår att de sakkunniga vid granskningen av detta material särskilt måste uppmärksamma, om uppslag och idéer, som i och för sig förefaller värdefulla, är förenliga med målsättningen för det nordiska samarbetet på trafiknykterhetsområdet.

Under remissbehandlingen av trafiknykterhetskommitténs betänkande har frågan om en väsentlig utvidgning av straffansvaret varit mycket omstridd. Om man beträder den väg som kommittén har anvisat – införande av principiellt totalförbud mot att köra motorfordon i anslutning till alkoholförtäring och sänkning av den nedre promillegränsen till 0,4 – kommer Sverige att inta en särställning bland de nordiska länderna. De strängaste lagstiftningarna är f. n. den svenska, den isländska och den norska, alla med en nedre ansvarsgräns vid 0,5 ‰. Bl. a. av hänsyn till intresset att så småningom nå nordisk enhetlighet torde vi i Sverige tills vidare böra låta denna gräns ligga fast. Att höja promillegränsen eller på annat sätt inskränka det straffbara området bör givetvis inte komma i fråga.

Systemet med fasta promillegränser är sedan länge inarbetat i vårt rättssystem. Trafiknykterhetskommitténs förslag att uppluckra dessa gränser genom att ge promillereglerna karaktären av endast allmänna anvisningar till ledning för bedömningen av trafikfaran i det särskilda fallet har mött hårt motstånd hos remissinstanserna. Det finns en påtaglig risk för att ett genomförande av kommittéförslaget skulle öka osäkerheten och försvåra domstolarnas bevisbedömning i trafiknykterhetsmålen. De tillämpningsproblem som möter på trafiknykterhetsområdet sammanhänger enligt min mening snarare med valet av påföljd än med den tekniska utformningen av brottskonstruktionerna.

Straffmätningen i rattfyllerimål har länge varit relativt schablonmässig och onyanserad. Av hänsyn till den allmänna laglydnaden har ovillkorliga frihetsstraff blivit regel, och variationerna i fängelsestraffens längd är små. Brottsbalken erbjuder emellertid bättre möjligheter än äldre lagstiftning att träffa ett påföljdsval som samtidigt tillgodoser både allmänpreventiva och individualpreventiva synpunkter. Jag tänker bl. a. på möjligheterna att i stället för fängelse döma till skyddstillsyn eller villkorlig dom i förening med böter eller till skyddstillsyn med behandling i anstalt.

De sakkunniga bör ägna påföljdsproblemen särskild uppmärksamhet ur de allmänna kriminalpolitiska synpunkter som präglar brottsbalken. Flera skäl talar för att ett mindre bundet val av påföljder och en mera differentierad straffmätning än f. n. kan vara ett sätt att effektivare bekämpa missbruket av alkohol i samband med trafik. Det förtjänar också att övervägas om inte en mycket kraftig ekonomisk sanktion kan vara av värde. En sådan påföljd skulle kunna tänkas sammanbindas med det vid tillfället begagnade fordonet, oavsett om detta framförts av ägaren eller av annan person som hade ägarens tillstånd därtill. Större likheter i straffmätningen mellan Sverige och grannländerna skulle vara en betydelsefull landvinning för det nordiska samarbetet.

Om man, som jag har förutsatt, avstår från att införa ett principiellt totalförbud mot bilkörning i anslutning till alkoholförtäring, torde tvekan uppstå om det finns utrymme för den av trafiknykterhetskommittén förordade uppdelningen av trafiknykterhetsbrotten på tre olika brottstyper. Däremot kan det finnas större anledning att ta fasta på kommitténs förslag att sänka den nuvarande gränsen vid 1,5 ‰ till 1,0 ‰. En sådan ändring kan nämligen tänkas utgöra ett bidrag till en framtida harmonisering av den nordiska lagstiftningen. De sakkunniga bör närmare undersöka hur det förhåller sig härmed.

Det sätt på vilket trafiknykterhetskommittén har tänkt sig lösningen av det s. k. tillbakaräkningsproblemet har genomgående vunnit remissinstansernas gillande. I överensstämmelse härmed torde promillereglerna i en reviderad trafiknykterhetslagstiftning böra bygga på att all alkoholförtäring som har skett före körningens slut skall inverka på bedömningen av ansvarsfrågan. Den omständigheten att alkoholhalten i förarens blod eventuellt har varit lägre under körningen än vid tidpunkten för blodprovet bör alltså inte kunna föranleda att föraren går fri från ansvar eller att brottet hänförs till lindrigare brottstyp än som annars skulle ha skett.

I övrigt bör de sakkunniga förutsättningslöst ompröva trafiknykterhetskommitténs ställningstaganden till olika frågor i belysning av remisskritiken. Av särskilt intresse är bl. a. den av kommittén diskuterade frågan om s. k. utandningsprov som ett medel att uppdaga trafiknykterhetsbrott. En befogenhet för polisen att rutinmässigt företa utandningsprov i samband med trafikkontroll kan få stor betydelse för övervakningen av nykterheten i trafiken, om det visar sig möjligt att få fram en bättre provtagningsmetod än den hittills praktiserade alcotestmetoden. Huruvida polisen bör utrustas med nya befogenheter beror emellertid också på om provtagning med en ny metod kan ske så smidigt och i övrigt på ett sådant sätt att en rutinkontroll inte framstår som ett anstötligt ingrepp i den personliga integriteten.

I frågor som rör trafikövervakningen liksom även beträffande utformningen av påföljderna för trafiknykterhetsbrott bör utredningen samråda med trafikmålskommittén.

2—*014360*

Sammanfattning

1 *Inledning*

Trafiknykterhetslagstiftningens syfte är att söka förebygga de olyckor i trafiken vilkas uppkomst har samband med att motorfordonsförare har varit påverkade av alkohol eller andra påverkansmedel. Trafiknykterhetslagstiftningen är på det sättet ett av leden i det allmänna trafiksäkerhetsarbetet.

Alkoholens roll i trafikolyckorna i Sverige jämförd med andra olycksfaktorer är inte kvantitativt känd. Tidigare undersökningar avser ett material som inte är representativt och kan inte tillmätas betydelse. I själva verket kan av skäl som närmare utvecklas den exakta rollen för närvarande inte klarläggas. För att få någon föreställning om problemets storlek har kommittén undersökt samtliga dödsolyckor under år 1968 – cirka 1 100 – och andelen alkoholpåverkade motorfordonsförare som har varit inblandade i dessa olyckor. Man kan emellertid för närvarande inte komma närmare än att fastslå att andelen ligger någonstans mellan 10 och 30 %. Det sagda betyder att varje år omkommer här i landet 100–300 personer i sådana olyckor där alkoholpåverkade förare har deltagit. Härtill kommer ett mycket betydande antal personskadeolyckor och egendomsskadeolyckor där alkoholen är inblandad. Det anförda visar att alkoholen i trafiken har en väsentlig betydelse för trafikolyckorna. Trafiknykterhetslagstiftningen utgör därför ett viktigt led i kampen mot trafikolyckorna.

Kommittén har, i enlighet med de direktiv som har meddelats, gjort en översyn av hela lagstiftningen om trafiknykterhetsbrott. Särskild uppmärksamhet har därvid ägnats dels utformningen av påföljdssystemet och dels frågan om alkoholutandningsprov som ett medel för övervakning av nykterheten i trafiken. De för reaktionssystemet vid trafiknykterhetsbrotten viktiga reglerna om återkallelse av körkort utreds av trafikmålskommittén och omfattas inte av kommitténs uppdrag. Kommittén har emellertid med hänsyn till körkortsreglernas betydelse för och sammanhang med det straffrättsliga påföljdssystemet lagt fram vissa synpunkter i frågan.

De regler om trafiknykterhetsbrott som nu gäller i Sverige finns i 4 § lagen om straff för vissa trafikbrott. Straffansvaret gäller endast vid förande av bil, motorcykel, moped och vissa andra motordrivna fordon. Lagrummet skiljer mellan två grader av trafiknykterhetsbrott, ett grövre brott rattfylleri och ett lindrigare brott, som brukar kallas rattonykterhet.

Ansvar för rattfylleri inträder om föraren har varit så påverkad av starka drycker eller annat berusningsmedel att det kan antas att han inte har kunnat föra fordonet på betryggande sätt. Om föraren under färden har haft en alkoholkoncentration i blodet av 1,5 ‰ eller mer skall han alltid anses ha varit så påverkad som nyss sagts. Det är

alltså fråga om en presumtion som inte kan motbevisas. Påföljden för detta brott är i allmänhet fängelse i en à två månader. Vid rattfylleri med moped bestäms dock påföljden i de flesta fall till böter.

Ansvar för rattonykterhet inträder om alkoholkoncentrationen i förarens blod har uppgått till 0,5 ‰ men inte till 1,5 ‰. I allmänhet bestäms påföljden för detta brott till böter.

De regler om trafiknykterhetsbrott som sålunda för närvarande gäller har i väsentliga hänseenden varit oförändrade sedan år 1941. Den enda viktiga ändringen som har företagits sedan dess är att den nedre promillegränsen år 1957 sänktes från 0,8 till 0,5 ‰.

När det gäller omfattningen av den trafiknykterhetsbrottslighet som kommer till myndigheternas kännedom, dvs. den synliga brottsligheten, kan följande nämnas. Antalet till statens rättskemiska laboratorium inkomna blodprov på personer som misstänktes för trafiknykterhetsbrott (rattfylleri och rattonykterhet) utgjorde år 1968 omkring 18 500 och år 1969 omkring 20 000. Antalet personer som fälldes till ansvar för trafiknykterhetsbrott uppgick år 1968 till omkring 13 000. I omkring 10 000 av dessa fall utgjorde trafiknykterhetsbrottet huvudbrott. Påföljden i dessa huvudbrottsfall bestämdes i omkring 4 000 fall till fängelse och i omkring 5 700 fall till böter.

Utvecklingen av den synliga brottsligheten har undersökts för perioden efter år 1950. I absoluta tal visar brottsutvecklingen under denna period – bortsett från vissa avbrott – en i stort sett kontinuerlig och mycket kraftig stegring. Sålunda utgjorde antalet brott år 1950 cirka 3 000 och år 1967 cirka 15 000. Eftersom trafiknykterhetsbrotten hänger samman med tillgången till motorfordon framhåller kommittén att det från kriminalpolitisk synpunkt kanske är av större betydelse att sätta det absoluta antalet brott i relation till motorfordonstrafikens utveckling, så att man får fram den relativa brottsutvecklingen. Antalet motorfordon steg under den angivna tiden från omkring 570 000 till omkring 3 000 000. Den *relativa* brottsutvecklingen visar från dessa utgångspunkter i stort sett att en minskning inträdde åren 1957–1963 och att huvudtendensen under de senaste åren synes vara endast en mindre ökning.

Av allt att döma begås en mängd trafiknykterhetsbrott utan att bli upptäckta. Säkerligen är den verkliga trafiknykterhetsbrottsligheten mycket större än den synliga brottsligheten.

Det torde kunna hävdas att polisens övervakning av nykterheten i trafiken har skärpts under de senaste åren – uppenbarligen till följd av polisväsendets förstatligande år 1965 – och att detta har lett till en ökad upptäcktsfrekvens. Med hänsyn härtill torde den verkliga brottsligheten under denna tid inte ha stigit i samma grad som den synliga brottsligheten utvisar.

Med hänsyn till vad ovan har anförts anser kommittén att förhållandena tyder på att brottsutvecklingen relativt sett har hållits under kontroll.

Mer tveksamt är dock hur det förhåller sig med brottsutvecklingen när det gäller sådana trafiknykterhetsbrott med moped som begås av ungdomar i åldern 15–17 år. Vissa omständigheter pekar på att det i fråga om denna typ av brottslighet bland de unga kan ha skett en ökning under de allra senaste åren som inte bara är att tillskriva de ungas ökade tillgång till motorfordon och en ökad upptäcktsfrekvens som särskilt har avsett de unga. Man måste räkna med att ökningen hänger samman med det ökade alkoholbruket i denna ålderskategori.

När det gäller trafiknykterhetsbrottsklientelets sammansättning och beskaffenhet har kommittén verkställt ingående utredningar, som har legat till grund för ställningstaganden i fråga om påföljdssystemets utformning. Av särskilt intresse är att det har framkommit att de som begår trafiknykterhetsbrott i mycket betydande utsträckning har alkoholproblem. Ett effektivt bekämpande av trafiknykterhetsbrottsligheten kräver oundgängligen enligt kommitténs mening att man inriktar sig på att i olika former behandla dessa alkoholproblem. Frågan behandlas i avsnitt 19 nedan.

2 *Fast nedre promillegräns liksom enligt gällande rätt*

I fråga om det straffbelagda områdets avgränsning har kommittén funnit att lagstiftningen också i fortsättningen bör bygga på en fast nedre promillegräns. En sådan gräns innebär å ena sidan att brott inte föreligger om blodalkoholhalten har understigit promillegränsen – bortsett från det allmänna påverkansrekvisitet vid rattfylleri varom nedan – samt å andra sidan att brott obligatoriskt föreligger om blodalkoholhalten har passerat denna gräns.

I motiveringen för behållandet av en fast nedre promillegräns har kommittén framhållit följande. Till grund för en fast promillegräns ligger en bedömning av den ökade trafikolycksrisk som genomsnittligt sett föreligger vid den blodalkoholhalt som promillegränsen anger. Man ser därvid bort från en individuell bedömning av förarens påverkan och nedsatta körförmåga. Att en genomsnittlig farebedömning sålunda blir avgörande för straffbarheten möter inte hinder från allmänt straffrättslig synpunkt. Tvärtom är en sådan princip påkallad av flera skäl. Sålunda är att märka att möjligheterna att i den praktiska tillämpningen göra en tillförlitlig, individuell bedömning av förarens nykterhetstillstånd är starkt begränsade, särskilt vid lägre blodalkoholhalter. De bevismedel som härvidlag står till buds – klinisk läkarundersökning och vittnesmål – är nämligen förhållandevis grova och otillförlitliga, bortsett från fall där det föreligger påtagliga påverkanssymtom. Att lagstiftningen bygger på en fast promillegräns motiveras emellertid inte bara av bristen på andra mätmetoder. Från såväl preventiv synpunkt som rättssäkerhetssynpunkt måste det nämligen anses vara en direkt fördel att ha en fast promillegräns. Härtill kommer att systemet med en fast nedre promillegräns sedan länge är inarbetat i vårt land. Allt flera länder har också infört fasta promillegränser, t. ex. Storbritannien år 1967 och Frankrike år 1970.

3 *Nedre promillegräns fortfarande vid 0,5 ‰*

Kommittén föreslår att den nedre promillegränsen fortfarande bör ligga vid 0,5 ‰. En sänkning av denna gräns till 0,4 ‰ har ansetts inte böra komma i fråga, bland annat av det skälet att det inte kan antas att antalet olyckor därigenom skulle märkbart minskas. Inte heller har en höjning till 0,8 ‰ ansetts böra föreslås, även om den allmänna europeiska tendensen går i riktning mot att införa en nedre gräns vid 0,8 ‰. Skälen till att en höjning till 0,8 ‰ inte anses böra ske är främst att 0,5-gränsen har funnits i vårt land sedan över tio år, att den allmänt har accepterats som rimlig och att den får anses ha medverkat till ökad trafiknykterhet.

4 *Kompletterande promillegräns mellan rattonykterhet och rattfylleri behålls*

I den nuvarande lagstiftningen finns en kompletterande fast promillegräns som markerar skillnaden mellan två olika svårhetsgrader av trafiknykterhetsbrott, rattfylleri och rattonykterhet. Kommittén har övervägt om man inte bör ta bort denna uppdelning i två svårhetsgrader och – i likhet med flertalet andra länder med promillelagstiftning – ha enbart en nedre promillegräns. Kommittén har ändå stannat för att det sedan länge i vårt land tillämpade systemet med två svårhetsgrader bör behållas. Genom en uppdelning i två svårhetsgrader med olika straffsatser markeras att gärningar med lägre blodalkoholhalt genomsnittligt har en lindrigare karaktär och att brott med högre blodalkoholhalt genomsnittligt har en svårare karaktär. Redan med hänsyn härtill synes det från kriminalpolitisk synpunkt naturligt med en uppdelning i två svårhetsgrader. Vad som emellertid framför allt motiverar en sådan uppdelning är att det är angeläget att lagstiftaren på det sättet kan åtminstone i viss utsträckning ange hur påföljdsbestämningen bör ske. Sannolikt får man annars räkna med en ganska stark ojämnhet i rättstillämpningen.

5 *Den kompletterande promillegränsen sänks från 1,5 till 1,2 ‰*

När det gäller att bedöma frågan vid vilket promilletal den kompletterande promillegränsen bör ligga har kommittén funnit att den nuvarande gränsen vid 1,5 ‰ från trafikfaresynpunkt är för hög för att tjäna som skiljemärke mellan rattfylleri och rattonykterhet. Även den avsevärda mängd alkohol som ofta behöver förtäras för att 1,5 ‰-gränsen skall uppnås pekar i denna riktning. Av olika undersökningar framgår också att gränsen mellan å ena sidan mer normal alkoholkonsumtion och å andra sidan sådana avvikande alkoholvanor som ofta är ett uttryck för alkoholproblem går påtagligt lägre än vid 1,5 ‰. Detta förhållande synes med tanke på påföljdsbestämningen böra påverka gränsdragningen mellan de båda brottstyperna.

När det gäller att bestämma vilket promilletal som i stället för 1,5 ‰ bör utgöra gräns mellan rattfylleri och rattonykterhet har valet närmast stått mellan 1,0 och 1,2 ‰. Av vissa skäl har kommittén därvid stannat för att föreslå 1,2 ‰. Utgångspunkten har därvid varit att trafikfaresynpunkterna inte har gett något klart försteg åt vare sig 1,0 eller 1,2 ‰. Vad angår förhållandet till de övriga nordiska länderna har kommittén funnit att man genom en gräns vid 1,0 ‰ inte torde kunna vinna eller främja en nordisk enhetlighet. Huruvida förutsättningarna är något gynnsammare härvidlag om man väljer 1,2 ‰ är ännu ovisst.[1] Avgörande för valet av 1,2 ‰ som kompletterande promillegräns har blivit frågan om konsekvenserna för påföljdssystemet. Därvidlag skall här endast förutskickas att enligt kommitténs förslag brott *över* den kompletterande gränsen – dvs. rattfylleri – i allmänhet bör föranleda personundersökning och en ökad tillämpning – i förhållande till fängelse – av såväl villkorlig dom i förening med böter som olika former av skyddstillsyn. Särskilt är därvidlag att märka att kommittén föreslår en särskild nykterhetsvårdande behandling i dom på skyddstillsyn för trafiknykterhetsbrottslingar med alkoholproblem. Angående den närmare innebörden av denna påföljd se avsnitt 19 nedan. Även om denna påföljd i huvudsak skall begränsas till fall där brottet utgör rattfylleri skall den i viss utsträckning kunna förekomma även vid rattonykterhet. För att underlätta genomförandet av ett sådant nyanserat påföljdssystem vid rattfylleri har det ansetts angeläget att inte vidga rattfylleriområdet alltför drastiskt utan att tills vidare nöja sig med den mindre sänkning som en 1,2 ‰-gräns innebär. Mot att sänka gränsen ända ned till 1,0 ‰ har vidare ansetts tala att man därigenom skulle riskera en ökning av antalet fängelsedomar i strid mot de tankar som framförs i direktiven och mot utvecklingen inom straffrättskipningen i övrigt.

Enligt vad ovan har anförts föreslår alltså kommittén att man skall behålla den nuvarande uppdelningen i två svårhetsgrader av trafiknykterhetsbrott, nämligen rattfylleri och rattonykterhet, att den nedre gränsen för rattonykterhet alltjämt skall ligga vid 0,5 ‰ men att den promillegräns som markerar skillnaden mellan rattonykterhet och rattfylleri skall sänkas från 1,5 till 1,2 ‰.

Genomförs förslaget om en sänkning av 1,5 ‰-gränsen till 1,2 ‰ kan det antas att 70 % av de beivrade trafiknykterhetsbrotten kommer att hänföras till rattfylleri – mot f. n. 50 % – och att 30 % kommer att falla under rattonykterhet.

6 *Det allmänna påverkansrekvisitet behålls*

Trafiknykterhetslagstiftningens brottsrekvisit

[1] Angående läget i de nordiska länderna kan här nämnas följande. I *Danmark* tillämpas fri bevisbedömning i rattfyllerimål. Oftast ådöms ansvar när blodalkoholhalten efter avdrag för statistiska felmöjligheter uppgår till 0,85 ‰. Ett år 1969 framlagt förslag till ny dansk lagstiftning innebär en nedre gräns vid 0,5 ‰ och en kompletterande gräns vid 0,8 ‰. Ställning till förslaget har ännu inte tagits. I *Finland,* som också tillämpar fri bevisbedömning, brukar straffansvar i allmänhet inträda vid omkring 1,0 ‰. Man har emellertid börjat överväga en promillelagstiftning. Vilken eller vilka promillegränser som därvid kan bli aktuella är ovisst. I *Island* har man en nedre promillegräns vid 0,5 ‰ och en kompletterande gräns vid 1,2 ‰. I *Norge* har man en enda promillegräns vid 0,5 ‰. Några planer på att införa en kompletterande promillegräns lär inte föreligga.

består inte enbart av promilleregler utan även av ett påverkansrekvisit, som gäller oberoende av blodalkoholhalten. Ansvar för rattfylleri inträder nämligen om föraren har varit så påverkad av starka drycker att det kan antas att han inte på betryggande sätt har kunnat föra fordonet. Uppenbarligen är det nödvändigt att ha en sådan bestämmelse, enligt vilken man kan döma till ansvar oberoende av blodalkoholhalten. Inte minst gäller detta med hänsyn till fall där blodprov saknas och fall där blodprovsanalysen inte är användbar. Med hänsyn härtill och då det saknas anledning att ändra det sakliga innehållet av detta påverkansrekvisit föreslås att detta behålls i princip oförändrat.

7 *Bestämmelsen om mildrande omständigheter vid rattfylleri föreslås ersatt av en särskild brottstyp ringa fall av rattfylleri*

Kommittén föreslår att man för att komma i överensstämmelse med nyare svensk brottssystematik skall ersätta den nuvarande strafflindringsregeln om mildrande omständigheter vid rattfylleri med en bestämmelse att det i ringa fall av rattfylleri skall dömas enligt en lindrigare straffsats. Angående tillämpningen av denna brottstyp se avsnitt 14 nedan.

8 *Ansvar bör inträda inte bara – som hittills – om promillegränsen uppnås under själva körningen utan också om promillegränsen uppnås först efter körningen*

Enligt nuvarande lagstiftning är blodalkoholhalten under själva körningen avgörande för straffbarheten. Ansvar inträder alltså endast om bevisning kan förebringas att blodalkoholhalten *under körningen* har nått den promillegräns som gäller för brottet. Uppenbarligen är den ståndpunkten teoretiskt riktig. Blodprovet tas emellertid i regel först en tid efter det att körningen har avslutats, vilket innebär att blodprovsresultatet avser en senare tidpunkt än den som är rättsligt avgörande. Under promillelagstiftningens tidigare skede ansåg man sig i rättstillämpningen i regel kunna se bort härifrån och avgjorde ansvarsfrågan direkt i enlighet med blodprovsresultat. Under 1950-talet fästes emellertid uppmärksamheten på att fall kunde inträffa där visserligen blodprovet visar en blodalkoholhalt över promillegränsen men det samtidigt förhåller sig så att promillegränsen inte har varit uppnådd under körningen. Det framhölls därför att en riktig tillämpning av trafiknykterhetslagstiftningen förutsätter att man gör en s. k. tillbakaräkning. Denna innebär att man med ledning av blodprovsresultatet och antaganden rörande blodalkoholkurvans förlopp söker beräkna om blodalkholhalten någon gång under körningen har uppgått till den promillegräns som gäller för brottet. Endast om tillförlitlig utredning härom kan förebringas inträder ansvar. Nyssnämnda påpekanden ledde till att man i mål om trafiknykterhetsbrott har blivit nödsakad att ofta göra invecklade beräkningar för att bedöma frågan om promillegränsen har uppnåtts under körningen.

Ibland leder tillbakaräkningen till materiellt oriktiga resultat. Sålunda torde förekomma fall där en person faktiskt har kört med straffbar blodalkoholhalt men undgår åtal eller frikänns därför att det inte kan utredas att alkoholförtäringen har avslutats så lång tid före körningen att promillegränsen har hunnit uppnås under körningen. Ofta torde den misstänkte därvid – i syfte att undgå ansvar – sanningslöst ha invänt att han förtärt alkohol strax före körningen.

Med hänsyn till de såväl teoretiskt som praktiskt besvärliga bedömningar som ofta måste göras för att fastställa om blodalkoholkurvan under färden har uppgått till viss promillegräns har åklagare och domstolar ofta ställts inför stora tillämpningssvårigheter. Förfarandet i mål om trafiknykterhetsbrott har därför komplicerats. I många fall har man varit nödsakad att inhämta yttranden i tillbakaräkningsfrågan från statens

rättskemiska laboratorium. Antalet skriftliga sådana yttranden uppgår till omkring 1 000 årligen.

För att begränsa olägenheterna med tillbakaräkning föreslår kommittén att det införs en ny princip av innebörd att ansvar skall inträda inte bara – liksom hittills – i de fall där promillegränsen uppnås under själva färden utan också i de fall där promillegränsen uppnås först efter färden. För ansvar skall alltså räcka att den alkoholförtäring som har skett före färdens slut har lett till att blodalkoholhalten *under eller efter färden* har uppnått den promillegräns som gäller för brottet. Praktiskt sett innebär detta framför allt att i de fall där blodprovet visar en alkoholhalt som överskrider promillegränsen ansvarsfrågan avgörs direkt på grundval av blodprovet och utan att någon tillbakaräkning sker.[1]

Såsom närmare utvecklas i betänkandet synes denna nya princip inte bara kunna motiveras med hänsyn till bevissvårigheter utan också vara försvarlig från rättspolitisk synpunkt.

Genomförs denna ändring i den svenska lagstiftningen medför detta att vissa fall som hittills har varit fria från ansvar kommer att föranleda fällande dom för trafiknykterhetsbrott. Antalet sådana fall kan dock enligt kommitténs beräkningar antas bli ganska lågt, kanske ett par procent av samtliga misstänkta fall av trafiknykterhetsbrott.

9 *Kriminalisering av alkoholförtäring efter färden*

Till grund för konstruktionen av trafiknykterhetsbrotten skall självfallet läggas endast den alkoholförtäring som bevisligen har skett före färdens slut. Däremot har man att se bort från förtäring som har skett efter färden men före blodprovstagningen, eftersom sådan förtäring (efterförtäring) uppenbarligen saknar betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt. Efterförtäring medför emellertid avsevärda svårigheter för bevisbedömningen i mål om trafiknykterhetsbrott. Om efterförtäring har skett eller påstås ha skett blir det ej sällan svårt eller omöjligt att avgöra om alkoholförtäringen före färdens slut har lett till att lagens promillegränser har överskridits. Resultatet blir då ofta att den tilltalade måste frikännas på grund av bristande bevisning.

Vid invändning om efterförtäring har man att räkna med inte bara fall där den misstänkte faktiskt har efterförtärt alkohol – oftast i syfte att dra sig undan ansvar för trafiknykterhetsbrott – utan också fall där den misstänkte – likaledes i syfte att undgå ansvar – har gjort en sanningslös invändning om sådan förtäring.

Undersökningar tyder på att invändningar om efterförtäring förekommer i närmare 500 fall per år, eller i närmare 3 % av samtliga misstänkta fall av trafiknykterhetsbrott, och att i ungefär hälften av dessa fall den misstänkte undgår åtal eller frikänns. Med hänsyn till att frågan om efterförtäring sålunda har praktisk betydelse har kommittén tagit upp frågan om det är möjligt att genom en lagreglering söka undanröja eller minska de olägenheter i bevishänseende som hänger samman med frågan om efterförtäring. Kommittén anser sig därvid för remissinstansernas granskning böra lägga fram ett förslag om en bestämmelse i trafikbrottslagen som under vissa förhållanden kriminaliserar efterförtäring såsom ett särskilt brott med lägre straffsats än för ratt-

[1] Den ändring som sålunda föreslås stämmer i princip överens med den lösning som man numera har i den norska lagen. Enligt denna inträder nämligen straffansvar om föraren har en blodalkoholhalt som överstiger promillegränsen eller en alkoholmängd i kroppen som kan leda till att promillegränsen överskrides. Och i det nyligen framlagda danska förslaget till ny rattfyllerilagstiftning har promillereglerna i likhet med den svenska kommitténs förslag utformats sålunda att ansvar inträder för den förare vars alkoholförtäring före körningen har lett till en blodalkoholhalt under eller efter körningen som uppgår till eller överskrider promillegränsen. I den isländska lagstiftningen föreskrivs på liknande sätt att om en förare har förtärt alkohol under eller före körningen så att alkoholkoncentrationen i hans blod stiger efter avslutad körning, skall det anses att den höjda alkoholkoncentrationen förelåg i blodet under körningen.

fylleri.[1] Förslaget är utformat sålunda att ansvar skall ådömas den som efter att ha fört motordrivet fordon förtär alkohol eller annat påverkansmedel och som därvid inser eller har skälig anledning anta dels att färden kan föranleda undersökning om trafiknykterhetsbrott och dels att förtäringen kan försvåra undersökningen om sådant brott. Bestämmelsen är subsidiär i den meningen att om den tilltalade i anledning av färden fälls till ansvar för trafiknykterhetsbrott skall ansvar för efterförtäring inte ådömas. Enligt kommitténs mening torde en bestämmelse av detta slag vara ägnad att motverka inte bara faktisk efterförtäring utan också osanna påståenden om efterförtäring. I övrigt bör framhållas att bestämmelsen har avfattats restriktivt i syfte att endast verkligt straffvärda fall skall hänföras under bestämmelsen.

10 *Påverkan av andra medel än alkohol*

Den ansvarsbestämmelse som enligt gällande rätt står till buds för att ingripa mot drogpåverkade fordonsförare är utformad sålunda att ansvar inträder för den förare som är så påverkad av annat berusningsmedel än alkohol att det kan antas att han inte på betryggande sätt kan föra fordonet. Kommittén föreslår att denna bestämmelse – med vissa formella ändringar – till sitt sakliga innehåll behålls oförändrad.

Mot bakgrunden av det alltmer ökade bruket av läkemedel och andra droger med trafikfarliga verkningar framhåller kommittén att det från trafiksäkerhetssynpunkt är angeläget att problemet med drogpåverkade förare ägnas en skärpt uppmärksamhet.

Kommittén konstaterar härvidlag att det föreligger påtagliga bevissvårigheter vid tillämpningen av den nuvarande ansvarsbestämmelsen. För att underlätta och effektivisera denna tillämpning understryker kommittén angelägenheten av att man genom intensifierad forskning dels söker vidareutveckla och pröva olika analysmetoder varigenom kan fastställas arten och halten av olika droger i blod och urin och dels söker klarlägga verkningarna i trafiksäkerhetshänseende vid olika halter av droger i blod och urin samt vid kombinerat bruk av droger och alkohol. På sikt bör en sådan forskning kunna öppna möjligheter till att man i större utsträckning kan ta hänsyn till kvantitativa bestämningar av olika drogers förekomst i organismen. För närvarande saknas möjlighet att lösa dessa frågor.

11 *Trafiknykterhetslagstiftningen föreslås i sin helhet avse alla slag av motordrivna fordon*

Enligt kommitténs förslag skall trafiknykterhetslagstiftningen i sin helhet avse alla slag av motordrivna fordon. I förhållande till gällande rätt innebär detta den utvidgningen att traktor utan släpfordon samt motorredskap kommer att omfattas även av promillereglerna.

12 *Ansvar skall liksom hittills inträda oavsett på vilken plats fordonet har förts*

Kommittén har övervägt möjligheten att begränsa trafiknykterhetslagstiftningens tillämplighet till fall där fordonet har förts på väg, med den tämligen vida innebörd som detta begrepp har enligt definitionen i vägtrafikförordningen. Emellertid har kommittén funnit att en sådan begränsning inte bör genomföras.

13 *Legaldefinition av vad som förstås med förande av motordrivet fordon föreslås inte införd*

För att en person skall kunna fällas till ansvar för trafiknykterhetsbrott krävs att han har fört fordonet. Någon definition av begreppet förande av motordrivet fordon

[1] En bestämmelse av sådant slag finns redan i den norska lagstiftningen fastän med en något annan utformning än det förslag som kommittén lägger fram.

finns dock inte i den gällande lagstiftningen, utan det har överlämnats åt rättstillämpningen att i varje särskilt fall avgöra om ett visst förfarande skall bedömas som förande eller inte.

Kommittén har ingående övervägt frågan om man bör införa en legaldefinition av förandebegreppet. Det ena syftet skulle vara att ändra rättstillämpningen sålunda att man får en mer restriktiv bestämning av förandebegreppet än som framgår av praxis. Kommittén har emellertid funnit att förandebegreppet numera kan anses avgränsat på ett sätt som framstår som tillfredsställande. Det andra syftet med en legaldefinition är att man därigenom skulle kunna underlätta rättstillämpningen på detta svåröverskådliga område genom att klarare ange vad som faller inom förandebegreppet. Emellertid har kommittén funnit att förhållandena i de enskilda fallen är så mångfalt skiftande att det knappast är möjligt att åstadkomma en sådan definition. Kommittén anser därför att man måste avstå från en legaldefinition av förandebegreppet. En utförlig redogörelse för praxis lämnas i betänkandet.

14 *Om tillämpningen av brottstypen ringa fall av rattfylleri*

Såsom har anförts under 7 ovan föreslår kommittén att det skall införas en särskild brottstyp ringa fall av rattfylleri, vilken avses ersätta den nuvarande bestämmelsen om mildrande omständigheter. Syftet med denna brottstyp är – i likhet med bestämmelsen om mildrande omständigheter – att göra det möjligt att döma till enbart böter i sådana fall där det på grund av huvudsakligen andra omständigheter än påverkansgraden eller blodalkoholhalten inte skulle vara rimligt att döma till strängare påföljd än böter. Vid rattonykterhet uppkommer inte detta problem eftersom böter är och föreslås fortfarande vara normalpåföljd vid denna brottstyp.

Enligt kommitténs mening bör ringa fall av rattfylleri kunna anses föreligga i något större utsträckning än man i dagens läge tillämpar bestämmelsen om mildrande omständigheter.

När det gäller rattfylleri med moped bör sålunda själva den omständigheten att fordonet var en moped i allmänhet vara tillräcklig grund för att hänföra brottet till ringa fall av rattfylleri. Skälet härtill är att enligt vad kommittén har funnit mopedrattfylleristerna i huvudsak är en fara endast för sig själva. Enligt en stickprovsundersökning vållade mopedrattfylleristerna inte i något fall skada på annan person och i knappt 5 % av fallen skada på annans egendom.

Vad angår rattfylleri med bil anser kommittén, med hänsyn till bilfordonens typiska trafikfarlighet, att ringa fall bör anses föreligga endast undantagsvis. En något mer vidgad tillämpning än vad nuvarande praxis i fråga om mildrande omständigheter torde tillåta synes emellertid vara motiverad.

15 *Införande av ett oaktsamhetsrekvisit vid påverkan av annat medel än alkohol föreslås ej*

Kommittén har övervägt frågan om man vid påverkan av annat medel än alkohol bör låta ansvar inträda inte bara som hittills vid insikt om medlets rusgivande verkan utan dessutom vid oaktsamhet i detta avseende. På i betänkandet närmare angivna skäl anser emellertid kommittén övervägande skäl tala för att man inte inför ett oaktsamhetsbrott.

16 *Försök till trafiknykterhetsbrott bör inte kriminaliseras*

Kommittén föreslår på vissa angivna skäl att försök till trafiknykterhetsbrott liksom hittills inte skall vara straffbelagt.

17 *Medverkan*

Kommittén föreslår ingen ändring när det gäller principerna för medverkansansvaret vid trafiknykterhetsbrott.

18 *Straffsatserna behålls i stort sett oförändrade*

Enligt gällande rätt omfattar straffsatsen vid rattfylleri fängelse i högst ett år, dock med möjlighet att döma till dagsböter, lägst tjugofem, om omständigheterna är mildrande. Vid rattonykterhet utgörs straffsatsen av dagsböter, lägst tio, eller fängelse i högst sex månader.

I dessa straffsatser föreslår kommittén ändringar endast i två hänseenden. Den ena ändringen innebär att de särskilda bötesminima upphävs. Fall kan nämligen inträffa där man måste fälla till ansvar för en gärning som formellt sett utgör rattfylleri eller rattonykterhet men där omständigheterna är så exceptionellt mildrande att man bör kunna ådöma lägre bötesstraff än vad dessa bötesminima anger. Självfallet bör denna ändring inte leda till att man generellt utdömer lägre bötesstraff än f. n. Den andra ändringen betingas av att bestämmelsen om mildrande omständigheter föreslås ersatt av en särskild brottstyp ringa fall av rattfylleri. Straffsatsen för denna brottstyp föreslås omfatta dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Vad angår straffmaximum fängelse ett år vid rattfylleri – varvid avses ensamt brott – finner kommittén inte påkallat att föreslå någon skärpning. Detta straffmaximum är nämligen uppenbarligen så högt att även det allvarligaste rattfylleribrott bör kunna beivras tillräckligt strängt. Härtill är att märka att om rattfylleribrottet sammanträffar med grov vårdslöshet i trafik eller vållande till annans död, som ej är grovt, det gemensamma straffet kan sättas så högt som fängelse i tre år. Och om rattfylleribrottet sammanträffar med grovt vållande till annans död blir straffmaximum fängelse i fem år.

19 *Förslag om en nyansering av påföljdssystemet, särskilt om skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling*

Påföljdsbestämningen vid trafiknykterhetsbrott har sedan länge varit schablonmässig och onyanserad. Vid rattfylleri tillämpas av hänsyn till den allmänna laglydnaden i regel ovillkorligt fängelsestraff av en à två månaders längd. Vid rattfylleri med moped anses dock mildrande omständigheter oftast föreligga med resultat att straffet då stannar vid enbart böter. Vid rattonykterhet tillämpas huvudsakligen bötesstraff, men i viss utsträckning förekommer också korta fängelsestraff. Denna fasta praxis har – bortsett från vissa speciella undantagsfall – i allt väsentligt behållits även efter det att brottsbalken trädde i kraft år 1965.

I direktiven till kommittén har departementschefen intagit en kritisk hållning till den stela påföljdsbedömningen i rattfyllerimål och förordat ett mera nyanserat påföljdsval med en ökad användning av påföljder som inte innebär frihetsberövande.

Kommittén har i sitt utredningsarbete ägnat ett betydande utrymme åt påföljdsfrågorna. Mot bakgrunden av ingående överväganden om trafiknykterhetsbrottens farlighet, brottsutvecklingen, brottsklientelets beskaffenhet och andra faktorer har kommittén sökt bedöma i vad mån det från allmänpreventiv och individualpreventiv synpunkt är möjligt och lämpligt att söka genomföra ett mer nyanserat påföljdsval vid denna typ av brottslighet. Kommittén har därvid funnit att man på olika vägar bör söka genomföra en sådan nyansering.

Kommittén är benägen tro att den hittillsvarande regelbundna användningen av fängelsestraff har haft sin stora betydelse när det på sin tid gällde att allvarligt inskärpa vikten av nykterhet vid ratten och att inprägla de sociala värderingarna av trafiknykterhetsbrotten. Nödvändigt synes vara att också i fortsättningen i viss omfattning tillämpa fängelsestraff. Emellertid synes möjligheter nu föreligga att i viss utsträckning låta allmänpreventionen tillgodoses genom andra sanktioner än fängelse. Framför allt avses därvid körkortsåterkallelser och höga böter samt i fråga om förare med alkoholproblem en skyddstillsyn av ingripande karaktär.

Mot den nuvarande schablonmässiga och mycket talrika användningen av fängelse vid

trafiknykterhetsbrott har bl. a. anmärkts att det är mindre lämpligt att fängelse i så stor utsträckning används som påföljd för ett brott som i det enskilda fallet inte behöver innebära någon konkret fara. Av dem som årligen intas i svenska fängelser utgör 40 % rattfyllerister.[1] De talrika fängelsestraffen vid denna typ av brottslighet kan tänkas medföra en avtrubbning av allmänhetens inställning till fängelsestraffet till men för denna påföljds allmänpreventiva verkan vid annan brottslighet.

Körkortsåterkallelse är obligatorisk vid rattfylleri och rattonykterhet, bortsett från vissa undantagsfall i det lägsta promilleområdet. Verkställda utredningar ger anledning anta att risken att förlora körkortet vid trafiknykterhetsbrott har en mycket stark allmänpreventiv effekt på skötsamma personer. Frågan huruvida körkortsingripandena vid dessa brott skall flyttas över från länsstyrelse till domstol för handläggning i brottmålet ävensom det materiella innehållet av körkortsingripandena utreds för närvarande av trafikmålskommittén och ligger alltså inte under kommitténs bedömning. Kommittén vill emellertid för sin del framhålla att om körkortsingripandena förs över till domstol torde detta vara ägnat att förstärka den allmänpreventiva effekten av dessa ingripanden.

Vad angår bötesstraffet torde detta numera, med den höjda levnadsstandarden hos medborgarna, ha en påtagligt större effekt än tidigare. Ett hot om höga böter vid trafiknykterhetsbrott torde därför ha en ganska starkt avhållande verkan på medborgarna i allmänhet.

I anslutning härtill bör nämnas att kommittén har utrett den i direktiven berörda frågan om införande av fordonsförverkande eller annan särskild ekonomisk sanktion vid trafiknykterhetsbrott. Efter en ingående utredning och samråd med de nordiska representanterna har kommittén emellertid funnit att denna väg inte är framkomlig. Huvudskälet härtill när det gäller fordonsförverkande är att detta skulle drabba alltför ojämnt.

Enbart hotet om sanktioner av olika slag kan emellertid inte medföra en allmänpreventiv effekt hos medborgarna i allmänhet. Eftersom upptäcktsrisken vid trafiknykterhetsbrotten f. n. synes vara mycket låg är det nödvändigt att vidta åtgärder för att öka upptäcktsrisken och därmed även trafiknykterhetslagstiftningens allmänpreventiva effekt. Härvidlag föreslår kommittén – varom nedan i avsnitt 20 – att det införs en befogenhet för polisen att under vissa särskilt angivna förutsättningar ta utandningsprov rutinmässigt, dvs. utan att skälig misstanke om trafiknykterhetsbrott behöver föreligga.

Sammanfattningsvis kan i fråga om hänsyn till allmänpreventiva synpunkter sägas att det inte torde vara nödvändigt att i samma utsträckning som hittills använda fängelsestraff. Allmänpreventionen torde nämligen i inte obetydlig grad kunna tillgodoses genom körkortsingripanden, höga böter, åtgärder för att öka upptäcktsrisken samt i fråga om förare med alkoholproblem en skyddstillsyn av ingripande karaktär. En minskad användning av fängelsestraff framstår också som önskvärd med hänsyn till de olägenheter som är förbundna med den schablonmässiga användningen av denna påföljd vid trafiknykterhetsbrott.

Vad härefter angår de individualpreventiva synpunkterna har kommittén låtit verkställa undersökningar om vissa personliga bakgrundsfaktorer hos de personer som fälls till ansvar för trafiknykterhetsbrott och på vilka allmänpreventionen sålunda inte har verkat tillräckligt effektivt. Undersökningarna visar att en mycket stor andel av dessa lagöverträdare, säkerligen mer än hälften och troligen långt fler, kan antas ha alkoholproblem. Förhållandet har inte varit okänt bland läkare och socialvårdare men i lagstiftningssammanhang har man inte alls och i rättstillämpningen endast i ringa mån tagit hänsyn till förhållandet. Ett annat framträdande drag hos klientelet är dess i allmänhet låga ekonomiska och sociala ställning. Anmärkningsvärt är också att mer än

[1] Med hänsyn till den korta strafftiden upptar dock rattfylleristerna i genomsnitt endast 10 % av fängelseplatserna.

1/3 av trafiknykterhetsbrottslingarna med bil saknar körkort vid brottets begående, varvid situationen är antingen den att föraren aldrig har innehaft körkort eller också den att körkortet var återkallat. Mycket tyder på att klientelet till alldeles övervägande del består av personer som gång på gång begår trafiknykterhetsbrott utan att bli upptäckta annat än i undantagsfall.

Självfallet är det från brottsbekämpningssynpunkt angeläget att söka komma tillrätta med och hindra återfall hos detta klientel genom att vidta åtgärder som direkt avser att motverka eller undanröja den primära grunden till trafiknykterhetsbrottsligheten. De individualpreventiva aspekterna träder alltså här i förgrunden. Vad angår den mycket stora andelen personer med alkoholproblem synes det sålunda angeläget att inom kriminalvårdens ram söka få till stånd en nykterhetsvårdande behandling. En sådan behandling bör vara ägnad att motverka den brottsfrämjande faktor som alkoholproblemen utgör och därmed också att nedbringa antalet trafiknykterhetsbrott och därav betingade olyckor. Det förhållandet att trafiknykterhetsbrottslingarna med alkoholproblem ofta torde befinna sig i tämligen tidiga stadier av alkoholberoende, underlättar uppnåendet av gynnsamma behandlingsresultat.

Bland de personer som begår trafiknykterhetsbrott torde förekomma en del personer utan alkoholproblem som återfaller i sådant brott på grund av nonchalans mot lagstiftningen. I sådana fall kan det uppenbarligen vara nödvändigt att ingripa med längre tids fängelsestraff.

Mot bakgrunden av vad ovan har anförts har kommittén tänkt sig följande huvudlinjer i fråga om påföljdsbestämningen enligt brottsbalken. Framställningen tar därvid sikte på rattfyllerifallen, där man enligt nuvarande praxis i allmänhet ådömer fängelse.

För sådana *rattfyllerister som inte har alkoholproblem* och inte heller i övrigt har behov av en individualpreventivt inriktad behandling bör valet stå mellan å ena sidan villkorlig dom i förening med höga böter och å andra sidan fängelse. Avgörande för valet mellan dessa alternativ torde i regel bli hur pass allvarligt det aktuella rattfylleribrottet är. Om sålunda rattfylleriet framstår som mindre allvarligt bör i de flesta fall väljas villkorlig dom i förening med böter. Om däremot rattfylleriet är av mer allvarlig karaktär – eller det är fråga om återfall – bör under de i övrigt angivna omständigheterna i regel väljas fängelse.

Vad härefter angår *rattfyllerister med alkoholproblem* har kommittén tänkt sig att på dem skall tillämpas en särskild behandlingsform *inom kriminalvårdens ram*, nämligen *skyddstillsyn med föreskrift om nykterhetsvårdande behandling*. Det bör anmärkas att denna påföljd i huvudsak avses komma i fråga i fall där brottet utgör rattfylleri men att den skall kunna förekomma även vid rattonykterhet i fall där påtagliga alkoholproblem föreligger. Om denna påföljd kan i övrigt anföras följande.

Enligt gällande rätt kan en person som döms till skyddstillsyn (påföljd som innebär kriminalvård i frihet) åläggas genom särskild föreskrift att undergå nykterhetsvårdande behandling. Sådan föreskrift har emellertid hittills tillämpats i endast obetydlig utsträckning och knappast alls vid trafiknykterhetsbrott. Kommitténs mening är att skyddstillsyn med föreskrift om nykterhetsvårdande behandling skall kunna utvecklas till en verklig behandlingsform. Kommittén har granskat vilka förutsättningar som finns för ett sådant behandlingssystem, däribland frågan vilka resurser som finns för genomförande av behandlingen. Vidare har kommittén dragit upp riktlinjer för hur systemet skall fungera.

Den behandling som kommer i fråga vid ifrågavarande form av skyddstillsyn är i huvudsak en öppen nykterhetsvård av socialmedicinsk och psykoterapeutisk karaktär i intimt samarbete mellan läkare, nykterhetsvårdare och andra organ. Gången avses då vara den att efter dom på skyddstillsyn den dömde börjar undergå behandling vid alkoholpoliklinik, rådgivningsbyrå i alkoholfrågor eller annat liknande behandlingsorgan, där tillgång finns till läkare med inriktning på nykterhetsvård, eller också hos

särskild sådan läkare. Den fortsatta behandlingen kan gestalta sig olika, beroende såväl på behandlingstidens längd som behandlingens inriktning liksom för övrigt på vårdresurserna. I många fall torde det vara lämpligt att behandlingen efter kortare eller längre tid helt eller delvis övertas av nykterhetsvårdare och andra socialvårdare, psykologer, kuratorer m. m. Även när så sker är det emellertid önskvärt att läkaren då och då medverkar. Under den tid av tre år som skyddstillsynen varar – övervakningstiden kan dock förkortas – kommer den dömde utöver den nyssnämnda nykterhetsvårdande behandlingen på alkoholpoliklinik e. d. att stå under tillsyn och vård av bl. a. en särskild övervakare. Övervakningen kontrolleras i sin tur, liksom alltid vid skyddstillsyn, *dels* av en övervakningsnämnd som består av en domare som ordförande samt fyra ledamöter som är erfarna i allmänna värv, och *dels* av skyddskonsulentorganisationen. Som övervakare skall i största möjliga utsträckning fungera en nykterhetsvårdare. Denne har att bedriva ett nära samarbete med den alkoholpoliklinik eller den läkare hos vilken den dömde skall undergå behandling.

Övervakningsnämndens och skyddskonsulentens uppgift är också den att kontrollera att övervakningen verkligen fungerar och att den dömde inte drar sig undan den föreskrivna behandlingen.

Kommittén framhåller betydelsen av att körkortsfrågan vävs in på ett meningsfyllt sätt i den nykterhetsvårdande behandlingen. Om det kan ställas i utsikt för den dömde att han kan få tillbaka körkortet tidigare om han sköter sig torde detta underlätta möjligheterna att uppnå ett gynnsamt behandlingsresultat. Eftersom det emellertid åvilar trafikmålskommittén att göra en översyn av körkortsreglerna vid trafiknykterhetsbrott kan här inte läggas fram något utarbetat förslag i denna fråga. Kommittén vill emellertid framhålla att det är ytterst väsentligt att man finner en lösning på denna fråga.

Enligt gällande rätt kan skyddstillsyn kombineras med bötesstraff om det är erforderligt av hänsyn bl. a. till den allmänna laglydnaden. I regel torde man böra utnyttja denna möjlighet i fråga om trafiknykterhetsbrottslingar som döms till skyddstillsyn.

I sådana fall där personer med alkoholproblem begår rattfylleribrott som med hänsyn till hög blodalkoholhalt eller andra omständigheter är av svårare karaktär torde det ofta vara nödvändigt av allmänpreventiva skäl att också i fortsättningen ingripa med frihetsberövande. Behovet att i sådana fall kunna kombinera ett frihetsberövande med en nykterhetsvårdande behandling kan enligt kommitténs mening tillgodoses genom att man utnyttjar möjligheten enligt gällande rätt att döma till skyddstillsyn med behandling i tillsynsanstalt. Sådan anstaltsbehandling kan motiveras inte enbart av hänsynen till allmänpreventionen utan också av att rattfyllerister med hög blodalkoholhalt ofta har så uttalade alkoholproblem att det från individualpreventiv synpunkt kan vara ändamålsenligt att inleda den nykterhetsvårdande behandlingen på tillsynsanstalt. Behandling på tillsynsanstalt pågår mellan en och två månader och förläggs i regel till början av verkställigheten av skyddstillsynen. I många fall torde det vara lämpligast att de rattfyllerister som åläggs anstaltsbehandling sammanförs till ett antal särskilda för i huvudsak rattfyllerister avsedda tillsynsanstalter och där bli föremål för vissa förberedande nykterhetsvårdande åtgärder. Efter anstaltsvistelsen följer sedan en nykterhetsvårdande behandling av i princip samma innehåll som för de rattfylleristerna med alkoholproblem som erhåller skyddstillsyn utan anstaltsbehandling.

Ett särskilt problem när det gäller tillämpningen av skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling är att det i många fall där alkoholproblem föreligger kan vara svårt att visa att så är förhållandet. Detta hänger samman med att personer med alkoholproblem i många fall i det längsta utåt försöker dölja dessa problem och söker upprätthålla ett sken av social anpassning. Kommittén lägger därför fram förslag om en kvalificerad personundersökning för att underlätta klarläggandet i varje enskilt fall av frågan om alkoholproblem föreligger.

Kommittén har vidare övervägt i vilken utsträckning man för alkoholproblematiker som begår trafiknykterhetsbrott bör kunna tillämpa påföljden överlämnande till vård enligt lagen om nykterhetsvård, dvs. den vård inom sociallagstiftningens ram som tillämpas på sådana personer som är alkoholmissbrukare. Tillämpningen av denna påföljd, som innebär att den dömde lämnas helt utanför kriminalvården, förutsätter ett mer avancerat alkoholmissbruk som synes föreligga endast hos en mindre del av dem som begår trafiknykterhetsbrott. Även om ifrågavarande förutsättning är uppfylld anses enligt nuvarande praxis överlämnande till nykterhetsvård vid rattfylleri kunna ske endast i speciella undantagsfall. Kommittén anser att denna påföljd bör kunna tillämpas i något större utsträckning än för närvarande.

20 *Införande av en befogenhet för polisen att under vissa särskilt angivna förutsättningar ta utandningsprov rutinmässigt, dvs. utan att föraren är skäligen misstänkt för trafiknykterhetsbrott*

Vid övervakningen av trafiknykterhetslagstiftningens efterlevnad är polisen primärt sett hänvisad till en på yttre iakttagelser grundad bedömning av nykterhetstillståndet hos motorfordonsförarna. Den kontrollerande polismannen har därvid att söka utröna om föraren doftar alkohol från andedräkten eller företer andra tecken på alkoholpåverkan. Även det sätt på vilket körningen har utförts är naturligtvis till ledning vid bedömandet. Om polismannen efter en sådan granskning och bedömning finner föraren skäligen misstänkt blir den första åtgärden att underkasta föraren ett s. k. alkoholutandningsprov. Med ledning av resultatet av provet – eventuellt i förening med de övriga iakttagelserna – avgör därefter polisen om föraren skall föras till polisstation för att undergå blodprov eller inte.

Om polismannen däremot vid sin granskning av föraren inte finner anledning misstänka att denne är alkoholpåverkad, begär han inte något utandningsprov av föraren, utan denne går fri från vidare ingripande.

I olika sammanhang har väckts frågan om man inte bör vidga användningen av utandningsprov genom att införa en befogenhet för polisen att ta utandningsprov rutinmässigt, dvs. utan att det behöver föreligga någon misstanke om trafiknykterhetsbrott (rutinprov).

Vid bedömningen av denna fråga har kommittén ansett det vara av grundläggande betydelse att utröna i vilken omfattning det förekommer att förare med straffbar blodalkoholhalt vilkas nykterhetstillstånd granskas av polisen vid trafikkontroller m. m. undgår upptäckt därför att de verkar nyktra och således inte inger misstanke om trafiknykterhetsbrott. De särskilda undersökningar i detta syfte som kommittén har låtit verkställa – och som har haft karaktären av fingerade trafikkontroller – har gett det anmärkningsvärda resultatet att polisens möjligheter att vid trafikkontroller avslöja alkoholdoft eller andra tecken på alkoholpåverkan är förvånansvärt små. Detta gäller inte bara förare med lägre straffbara blodalkoholhalter utan i stor utsträckning också förare med blodalkoholhalter mellan 1,0 och 1,5 ‰. Sammanfattningsvis kan resultaten tydas sålunda att i drygt hälften av de observationer som avsåg förare med blodalkoholhalter inom området 0,5–1,0 ‰ och i närmare hälften av observationerna inom området 1,0–1,5 ‰ någon misstanke över huvud taget inte uppkom hos kontrollanten. Att polisens upptäcktsmöjligheter är så pass små som de har visat sig vara torde i allmänhet inte ha stått klart i den tidigare diskussionen.

Med hänsyn till vad sålunda har anförts har kommittén funnit det föreligga ett starkt behov att införa en befogenhet för polisen att ta utandningsprov rutinmässigt. Härigenom får polisen i sin hand ett medel varigenom sådana förare kan avslöjas som slipper igenom vid den nuvarande granskningen. Införande av rutinprov kan emellertid antas inte bara öka upptäcktsmöjligheterna utan också medföra en förstärkt allmänpre-

ventiv effekt. Medvetandet hos fordonsförarna att var och en kan riskera att bli utsatt för ett rutinprov, även om han förefaller helt nykter, måste verka starkt avhållande när det gäller att köra motorfordon efter en sådan alkoholförtäring att straffbar blodalkoholhalt kan uppnås.

Kommittén anser på närmare anförda skäl att det förhållandet att rutinprov riktar sig mot personer som inte är misstänkta för brott inte i och för sig bör hindra att sådana prov tillåts om så är påkallat för bekämpande av trafiknykterhetsbrott. Det ingrepp som utandningsprovet som sådant innebär, dvs. när provet ger negativt utslag och alltså inte föranleder någon vidare åtgärd, torde vidare av de flesta fordonsförare komma att uppfattas som relativt ringa. Enligt kommitténs mening kan det med fog hävdas att fordonsförarna i trafiksäkerhetens intresse får finna sig i den form av kontroll som rutinprov innebär.

En förutsättning för att rutinprov skall kunna införas synes emellertid vara att utandningsmetoden är från rättssäkerhetssynpunkt tillräckligt tillförlitlig. Framför allt innebär detta att sådana förare som inte alls har förtärt alkohol eller som visserligen har förtärt alkohol men endast i sådan ringa mängd att blodalkoholhalten ligger påtagligt under den nedre straffbarhetsgränsen vid 0,5 ‰ i regel inte skall behöva riskera att bli utsatta för utandningsprov som felaktigt indicerar straffbar blodalkoholhalt. Ett sådant prov resulterar nämligen i att den misstänkte måste föras till polisstation för blodprovstagning m. m., och detta kan – om den misstänkte blir friad – uppenbarligen inte anses tillfredsställande från rättssäkerhetssynpunkt. Kommittén har genom en särskild expertundersökning funnit att den hittills tillämpade Alcotestmetoden kan anses tillräckligt tillförlitlig härvidlag, under förutsättning att man vid rutinprov går tekniskt tillväga på ett något annorlunda sätt än vid prov på misstänkta.

Med hänsyn till vad sålunda har anförts föreslår kommittén att det införs en befogenhet för polisen att ta rutinprov vid i förväg beordrade trafikkontroller.

Dessutom föreslår kommittén att rutinprov skall få företas vid trafikolyckor samt vid trafiköverträdelser som begås under förande av fordonet. Motsättningsvis följer att en fotpatrullerande polis i vanlig tjänsteutövning inte skall kunna stoppa fordonen i trafiken för att ta rutinprov på förarna annat än i samband med trafikolyckor och trafiköverträdelser.

Utöver befogenheten att i de tre nu angivna fallen ta rutinprov skall polisen självfallet liksom hittills ha möjlighet att vid alla slags ingripanden ta utandningsprov på förare som kan skäligen misstänkas för trafiknykterhetsbrott.

I förslag till lag om alkoholutandningsprov på förare av motordrivet fordon lägger kommittén fram den rättsliga regleringen av utandningsproven.

21 *Blodprovstagning och klinisk undersökning*

Kommittén föreslår dels att den kliniska läkarundersökningen på personer som är misstänkta för trafiknykterhetsbrott bör behållas och dels att blodprovstagning och klinisk undersökning liksom hittills bör utföras av läkare. Huvudskälet härtill är att tendensen till ökning av antalet drogpåverkade förare stärker kravet på läkarmedverkan när det gäller ingripanden vid trafiknykterhetsbrott.

22 *Uppföljning av lagstiftningens effekt och andra fortsatta undersökningar*

I ett särskilt avsnitt framhåller kommittén nödvändigheten av att man efter ett genomförande av kommitténs förslag genom olika undersökningar följer upp effekten av de företagna åtgärderna. Vidare understryks att det är nödvändigt att fortsatta forskningar och undersökningar äger rum när det gäller vissa särskilda frågor som kommittén har behandlat. Bl. a. kan anmärkas att om det öppnas möjlighet att företa rutinmässiga utandningsprov (avsnitt 20 ovan) detta innebär ökade möjligheter att belysa dels frågan

om mörktalets storlek och brottsutvecklingen vid trafiknykterhetsbrotten och dels frågan om alkoholpåverkade förares andel i trafikolyckorna.

Avslutningsvis framhåller kommittén att med hänsyn till den relativt stora roll som alkoholen spelar som olycksfaktor i trafiken det från trafiksäkerhetssynpunkt är väsentligt att det tas krafttag även på forskningens område för att bekämpa denna brottslighet. De forskningar som här kan göras är värda betydande insatser.

Förslag till

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

Härigenom förordnas i fråga om lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott *dels* att 4 § skall ha nedan angivna lydelse, *dels* att i lagen skall införas en ny paragraf, 4 a §, av nedan angivna lydelse.

(Nuvarande lydelse)	*(Föreslagen lydelse)*
4 §.[1]	
1 mom. Den som vid förande av *bil, motorcykel, traktor eller motorredskap* varit så påverkad av *starka drycker,* att det kan antagas, att han icke på betryggande sätt kunnat föra fordonet, dömes för rattfylleri till fängelse i högst ett år eller, *där omständigheterna äro mildrande,* till *dagsböter, dock ej under tjugofem.*	1 mom. Den som vid förande av *motordrivet fordon* varit så påverkad av *alkohol eller annat medel än alkohol,* att det kan antagas, att han icke på betryggande sätt kunnat föra fordonet, dömes för rattfylleri till fängelse i högst ett år eller, *i ringa fall,* till *dagsböter eller fängelse i högst sex månader.*
Till samma straff dömes föraren, om han av annat berusningsmedel var så påverkad som nyss sagts.	
Hade förare av *bil eller motorcykel eller av traktor med släpfordon en alkoholkoncentration i blodet av 1,5 promille eller däröver, skall han anses hava varit så påverkad av starka drycker,* som i första stycket sägs.	*Har förare av motordrivet fordon före färdens slut förtärt alkohol i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 1,2 promille eller däröver, dömes för rattfylleri* som i första stycket sägs.
2 mom. Är det ej styrkt, att förare av *bil eller motorcykel eller av traktor med släpfordon* var så påverkad, som i 1 mom. första stycket sägs, men *uppgick alkoholkoncentrationen i hans blod* till 0,5 men ej till *1,5 promille, skall han straffas med dagsböter, lägst tio,* eller fängelse i högst sex månader.	2 mom. Är det ej styrkt, att förare av *motordrivet fordon* var så påverkad, som i 1 mom. första stycket sägs, men *har föraren före färdens slut förtärt alkohol i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick* till 0,5 men ej till *1,2 promille, dömes för rattonykterhet till dagsböter* eller fängelse i högst sex månader.
	4 a §.
	Den som efter att ha fört motordrivet fordon förtär alkohol eller annat medel

[1] Senaste lydelse se 1957: 355.

3—014360

(Nuvarande lydelse)	*(Föreslagen lydelse)*
	som avses i 4 § 1 mom. första stycket och som därvid inser eller har skälig anledning antaga att färden kan föranleda undersökning om brott enligt 4 § och att förtäringen kan försvåra undersökningen om sådant brott, dömes till dagsböter eller fängelse i högst sex månader. Ansvar må dock ej ådömas den som i anledning av färden dömes till ansvar enligt 4 §.

Denna lag träder i kraft den .....

Förslag till

Lag om alkoholutandningsprov på förare av motordrivet fordon

Härigenom förordnas som följer.

1 § På förare av motordrivet fordon, som kan skäligen misstänkas för brott enligt 4 § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott, får polisman företa alkoholutandningsprov.

2 § Vidare får polisman företa alkoholutandningsprov på sådan förare av motordrivet fordon

1. som med eller utan skuld haft del i uppkomsten av trafikolycka,
2. som kan skäligen misstänkas för brott enligt 1–3 § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott eller för sådan förseelse enligt vägtrafikförordningen (1951: 648) som begåtts under förande av fordonet, eller
3. som stoppas vid i förväg beordrad trafikkontroll.

3 § Alkoholutandningsprov skall företagas på sätt som ej utsätter föraren för allmän uppmärksamhet. Om särskilda skäl ej föranleder annat, skall provet företagas i täckt fordon eller inomhus och i avskilt rum.
Alkoholutandningsprov enligt 2 § får företagas endast på eller i nära anslutning till den plats där kontroll eller polisingripande äger rum.

4 § Vägrar den på vilken alkoholutandningsprov får företagas att medverka till sådant prov, får blodprov tagas och läkarundersökning för utrönande av alkoholpåverkan äga rum.

5 § Närmare anvisningar för tillämpningen av denna lag meddelas av rikspolisstyrelsen.

Denna lag träder i kraft den .....

1 Historik och gällande rätt

1.1 *Inledning*

I de betänkanden om trafiknykterhetslagstiftningen som har avgetts av 1939 års utredningsman (SOU 1940: 17), 1949 års trafiknykterhetsutredning (SOU 1953: 20) och 1957 års trafiknykterhetskommitté (SOU 1963: 72) har ingående redogjorts för utvecklingen av denna lagstiftning i Sverige. Med anledning härav synes det inte vara erforderligt att i detta sammanhang lämna en lika omfattande redogörelse för lagstiftningens utveckling. I den mån det påkallas en mer utförlig tillbakablick på tidigare lösningar och förslag kommer detta att redovisas i samband med att kommittén tar upp de olika frågorna till behandling.

1.2 *Historik*

Den första straffbestämmelsen för onykterhet vid förande av motorfordon infördes genom 1923 års motorfordonsförordning. Bestämmelsen, som hade karaktären av en straffskärpningsregel, innebar att den som med bil, motorcykel eller traktor överskred gällande hastighetsbestämmelser och därvid var berusad kunde dömas till fängelse i högst tre månader.

Den första självständiga straffregeln för trafiknykterhetsbrott tillkom år 1925. I motorfordonsförordningen infördes då stadgande om att den som vid förande av bil, motorcykel eller traktortåg var synbarligen berörd av starka drycker skulle straffas med böter från och med tjugofem till och med ettusen kronor. Om föraren vid sådan förseelse hade ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, kunde dömas till fängelse i högst tre månader.

År 1930 genomfördes skärpningar i 1925 års lagstiftning, såväl i fråga om påverkansrekvisitet som i fråga om straffsatserna. Den nya lagstiftningen innebar att den som vid förande av bil, motorcykel eller traktortåg var så påverkad av starka drycker att han kunde antas inte äga nödigt herravälde över sina handlingar, skulle straffas med böter från och med etthundra till och med ettusen kronor eller fängelse i högst tre månader. Om föraren vid sådan förseelse hade ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom kunde dömas till fängelse i högst ett år.

År 1934 skedde en för den framtida påföljdsbestämningen betydelsefull straffskärpning, genom att frihetsstraff infördes som regelmässig påföljd vid brottet. Sålunda föreskrevs att straffet skulle vara fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna var mildrande, dagsböter, dock ej under tio. I fall där föraren hade ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom skärptes straffet genom att straffarbete i högst ett år

infördes vid sidan om fängelse. Samtidigt med dessa ändringar fördes straffbestämmelserna om trafiknykterhetsbrott över från motorfordonsförordningen till en särskild lag om straff för vissa brott vid förande av motorfordon. År 1934 tillkom vidare en lag om blodundersökning i brottmål. Härigenom erkändes blodanalysmetoderna uttryckligen i lagstiftningen.

År 1941 ändrades trafiknykterhetslagstiftningen på ett genomgripande sätt framför allt genom att det infördes s. k. promillelagstiftning som innebar att straffansvar anknöts till alkoholkoncentrationen i förarens blod. Härigenom skedde en faktisk utvidgning av det straffbelagda området. Samtidigt delades det straffbelagda området i två svårhetsgrader. För det svårare brottet, sedermera benämnt rattfylleri, skulle den straffas som vid förande av bil, motorcykel eller traktortåg hade varit så påverkad av starka drycker, att det kunde antas att han inte på betryggande sätt kunnat föra fordonet. Hade föraren en alkoholkoncentration i blodet av 1,5 ‰ eller däröver skulle han anses ha varit så påverkad av starka drycker som sålunda angavs. Straffet för detta svårare brott bestämdes till fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna var mildrande, till dagsböter, dock ej under tjugofem. Det lindrigare brottet, sedermera i allmänhet benämnt rattonykterhet, skulle föreligga om det inte var styrkt att föraren var så påverkad som förutsattes för rattfylleriansvar men alkoholkoncentrationen uppgick till 0,8 men ej till 1,5 ‰. Straffet för detta lindrigare brott bestämdes till dagsböter, lägst tio, eller fängelse i högst sex månader. Den särskilda straffskärpningsregeln för fall av grov vårdslöshet och uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom bibehölls i princip oförändrad.

Efter år 1941 har företagits vissa ändringar i trafiknykterhetslagstiftningen.

Genom lagstiftning år 1951 föreskrevs ansvar såsom för rattfylleri för den förare som varit så påverkad av annat berusningsmedel än starka drycker att det kunde antas att han inte på betryggande sätt kunnat föra fordonet. Vidare föreskrevs att ansvar för sådant rattfylleri som avsåg styrkt påverkan av alkohol eller annat berusningsmedel skulle kunna ådömas inte bara förare av bil, motorcykel och traktor med släpfordon utan också förare av traktor utan släpfordon samt förare av motorredskap. Promillereglerna däremot skulle liksom dittills vara tillämpliga endast vid förande av bil, motorcykel och traktor med släpfordon. Den särskilda straffskärpningsregeln för fall av grov vårdslöshet och uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom omarbetades till ett särskilt straffstadgande om grov vårdslöshet i trafik, vars tillämplighet inte gjordes avhängig av att föraren gjort sig skyldig till bl. a. trafiknykterhetsbrott. I formellt hänseende gjordes den ändringen att bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott fördes över till en ny lag, lagen år 1951 om straff för vissa trafikbrott.

Den senaste ändringen i lagstiftningen om trafiknykterhetsbrott skedde år 1957. Den nedre promillegränsen vid rattonykterhet sänktes då från 0,8 till 0,5 ‰.

1.3 *Gällande rätt*

Bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott finns i 4 § lagen om straff för vissa trafikbrott. Detta lagrum skiljer mellan två brottstyper, ett grövre brott som regleras i 1 mom. och ett lindrigare brott som regleras i 2 mom.

1.3.1 **Rattfylleri**

Enligt 1 mom. inträder ansvar för rattfylleri om föraren under färden har varit så påverkad av starka drycker att det kan antas att han inte har kunnat på betryggande sätt föra fordonet. Hade föraren under färden en alkoholkoncentration i blodet av minst 1,5 ‰ skall han anses ha varit så påverkad som förutsätts för ansvar. Denna presumtion får inte motbevisas.

Om föraren har varit så påverkad av annat berusningsmedel än starka drycker att det kan antas att han inte på betryggande sätt kunnat föra fordonet inträder ansvar såsom för rattfylleri. Någon presumtionsre-

gel finns inte för detta fall.

Sådant ansvar enligt 1 mom. som grundas på påverkansrekvisitet drabbar förare av bil, motorcykel (även moped), traktor eller motorredskap. Den särskilda promilleregeln är däremot inte tillämplig på förare av motorredskap eller traktor utan släpfordon.

Straffsatserna omfattar fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna är mildrande, dagsböter dock ej under tjugofem.

1.3.2 **Rattonykterhet**

För ansvar enligt 2 mom. förutsätts att det inte är styrkt att föraren har varit så påverkad som i 1 mom. sägs, dvs. så påverkad att det kan antas att han inte har kunnat föra fordonet på betryggande sätt. Ansvar inträder då om alkoholkoncentrationen i förarens blod har uppgått till minst 0,5 men ej till 1,5 ‰. Denna brottstyp bygger således uteslutande på promillevärden.

Ansvaret enligt detta mom. drabbar – i likhet med promilleregeln i 1 mom. – förare av bil, motorcykel (även moped) och traktor med släpfordon, däremot inte förare av traktor utan släpfordon eller av motorredskap.

Straffsatsen omfattar dagsböter, lägst tio, eller fängelse i högst sex månader.

1.3.3 **Påföljdspraxis**

När det gäller att få en uppfattning om de straffrättsliga påföljderna vid trafiknykterhetsbrott är det nödvändigt att ta hänsyn inte bara till de straffsatser som gäller vid dessa brott utan framför allt till den påföljdspraxis som tillämpas. Rörande denna praxis skall här nämnas följande. Vid brott enligt 1 mom., dvs. rattfylleri, tillämpas regelmässigt korta fängelsestraff på mellan en och två månader. Undantag gäller vid rattfylleri med moped, där omständigheterna oftast anses mildrande och påföljden därför stannar vid enbart böter. Vid brott enligt 2 mom., dvs. rattonykterhet, tillämpas huvudsakligen bötesstraff, men i någon utsträckning förekommer även korta fängelsestraff. En utförligare redogörelse för påföljdspraxis lämnas i avsnitt 10.2.

2 Utländsk rätt

2.1 *Inledning*

Lagstiftningen om trafiknykterhetsbrott i olika länder skiljer sig såväl när det gäller brottens uppbyggnad och närmare utformning som i fråga om de påföljder som tillämpas.

Den principiellt viktiga gränslinjen går mellan å ena sidan de länder som enbart har ett påverkansrekvisit – och där alltså ansvarsfrågan avgörs genom en fri bevisbedömning av vittnesutsagor, klinisk läkarundersökning, blodalkoholhalt m. m. – och å andra sidan de länder som utöver ett sådant påverkansrekvisit har fastställt en viss blodalkoholhalt över vilken ansvar obligatoriskt inträder, s. k. fasta promillegränser. Av de europeiska länderna – förutom Sverige – har fasta promillegränser införts i lagstiftningen i Belgien med 1,5 ‰, Irland med 0,8 och 1,25 ‰, Island med 0,5 och 1,2 ‰, Jugoslavien med 0,5 ‰, Norge med 0,5 ‰, Storbritannien med 0,8 ‰, Österrike med 0,8 ‰ samt Frankrike (år 1970) med 0,8 och 1,2 ‰. Enligt rättspraxis tillämpas utan stöd av lag fasta promillegränser i Förbundsrepubliken Tyskland (Västtyskland) med 1,3 ‰, Luxemburg med 0,5 ‰ och 1,5 ‰, Polen med 0,5 ‰, Schweiz med 0,8 ‰ och Tjeckoslovakien med 0,3 ‰. I Danmark, Finland, Grekland, Italien, Nederländerna, Portugal och Spanien saknas fasta promillegränser. I bl. a. Danmark och Finland tillmäts dock blodalkoholhalten stor betydelse vid ansvarsfrågans prövning. Förslag om införande i lagstiftningen av fasta promillegränser har lagts fram i Danmark och Förbundsrepubliken Tyskland (Västtyskland).

I det följande kommer att lämnas en kortfattad redogörelse för trafiknykterhetslagstiftningens huvudsakliga innehåll dels i de övriga nordiska länderna och dels i Frankrike, Förbundsrepubliken Tyskland (Västtyskland) och Storbritannien.

När det gäller sanktionssystemets innehåll spelar uppenbarligen körkortsåterkallelser och andra former av körkortsingripanden en betydande roll i olika länders lagstiftning. I den följande framställningen bortses emellertid från körkortsingripandena med hänsyn till att frågan härom inte ingår i kommitténs uppdrag.

2.2 *Danmark*

Enligt dansk lag får ingen föra eller försöka föra motordrivet fordon om han har förtärt alkohol i sådan mängd att han är ur stånd att föra fordonet på ett fullt betryggande sätt. Avgörandet huruvida sådan påverkan föreligger sker på grundval av vittnesutsagor, klinisk läkarundersökning, alkoholhalt i blod och urin, utlåtande från rättsläkarrådet m. m. Även om någon fast promillegräns således inte finns, över vilken ansvar obligatoriskt inträder, är enligt rättspraxis

fällande dom övervägande sannolik om blodalkoholhalten vid tiden för körningen kan antas ha överstigit 1,0 ‰. (Vid beräknandet av detta värde görs inte något avdrag för de med analysförfarandet förenade felmöjligheterna, varför värdet enligt svensk praxis med avdrag för statistiska felmöjligheter i själva verket skulle motsvara omkring 0,85 ‰.) I vissa fall, t. ex. när den kliniska läkarundersökningen tyder på alkoholpåverkan, fälls dock till ansvar även om blodalkoholhalten har understigit 1,0 ‰. I andra fall åter har frikännande skett även om blodalkoholhalten kan antas ha överstigit 1,0 ‰, nämligen om inga andra omständigheter stöder ett antagande om alkoholpåverkan.

Straffsatsen för trafiknykterhetsbrott med motordrivet fordon omfattar »hæfte» (ett kortvarigt frihetsstraff) eller fängelse i högst ett år eller vid särskilt förmildrande omständigheter böter.

I fråga om straffmätningen vid färd med motordrivet fordon kan nämnas följande. Vid förstagångsförseelser, där inga särskilt försvårande omständigheter föreligger, är normalstraffet hæfte i 20 dagar; om emellertid blodalkoholhalten har överstigit 1,8–2,0 ‰ är det vanligaste straffet hæfte i 30 dagar. I fall där påverkansgraden är särskilt låg bestäms straffet till hæfte i 14 dagar. Det är mycket sällsynt att möjligheten till bötesstraff utnyttjas. Vid återfall skärps straffet.

En särskild straffbestämmelse finns när det gäller förande i alkoholpåverkat tillstånd av cykel eller häst. Till cykel hänförs även moped. Straffsatsen för detta brott är böter, hæfte eller fängelse i högst sex månader. När det gäller moped utgör enligt praxis normalstraffet för förstagångsförseelse hæfte i 8–14 dagar. Är fordonet en vanlig cykel ådöms endast bötesstraff om 200–300 danska kronor.

Enligt dansk lag är det straffbelagt att överlåta förandet av motordrivet fordon eller cykel till en person som är straffbart påverkad av alkohol.

Den danska trafiknykterhetslagstiftningen gäller enbart vid färd på väg som används för allmän samfärdsel. Häri kan ingå även enskilda vägar och platser.

Om man jämför den nuvarande danska trafiknykterhetslagstiftningen med den svenska, framträder det förhållandet att den danska lagstiftningen såtillvida är mildare att blodalkoholhalter under 1,0 ‰ (eller vid avdrag för statistiska felmöjligheter 0,85 ‰, se ovan) oftast lämnas straffria men strängare såtillvida att frihetsstraff regelmässigt tillämpas över hela det straffbelagda området, dvs. även i fall som i Sverige brukar förskylla enbart böter.

År 1969 avgavs ett betänkande med förslag till ny lagstiftning om trafiknykterhetsbrott i Danmark. Förslaget innebär att fasta promillegränser införs i lagstiftningen, nämligen en lägre gräns vid 0,5 ‰ och en högre gräns vid 0,8 ‰.

Dessa gränser utgår, på samma sätt som i Sverige, från att man från medelvärdet av blodprovsanalyserna skall göra avdrag för de med analysförfarandet förenade felmöjligheterna.

Tillbakaräkningsfrågan har i det danska förslaget lösts på det sättet att ansvar skall inträda om förarens alkoholförtäring före körningen har lett till att promillegränsen har överskridits under eller efter körningen. Ansvar skall således inträda inte bara i de fall där promillegränsen har uppnåtts under själva körningen utan också i de fall där promillegränsen har uppnåtts först efter körningen. (Denna fråga behandlas i avsnitt 9.9)

Straffsatserna enligt det danska lagförslaget innebär följande. Brott mot den övre promillegränsen 0,8 ‰ bestraffas enligt samma straffsats som det nuvarande stadgandet, dvs. hæfte eller fängelse i högst ett år eller vid särskilt förmildrande omständigheter böter. Brott mot den lägre promillegränsen bestraffas enligt förslaget med böter, hæfte eller fängelse i högst sex månader.

Den föreslagna kriminaliseringen föreslås bli tillämplig även i fråga om mopeder. Straffsatsen vid trafiknykterhetsbrott med moped föreslås liksom hittills omfatta böter, hæfte eller fängelse i högst sex månader.

Den gällande bestämmelsen för vanlig

cykel och för hästfordon föreslås oförändrad.

2.3 *Finland*

I finländsk lag föreskrivs straffansvar för den som vid framförande av motorfordon är påverkad av alkohol eller annat berusningsmedel. Någon fast promillegräns finns inte. Ansvarsfrågan avgörs på grundval av blodprovsundersökning, klinisk läkarundersökning, vittnesutsagor och annan tillgänglig utredning. Om blodalkoholhalten är under 0,8 ‰ underlåtes i regel åtal. Vid en blodalkoholhalt av 1,0 ‰ brukar föraren anses straffbart påverkad.

Straffsatsen för trafiknykterhetsbrott är normalt fängelse i högst fyra år eller tukthus i högst tre år. Om brottet inte har förorsakat fara för den allmänna trafiksäkerheten och omständigheterna även eljest är synnerligen mildrande kan straffet bestämmas till böter. Har föraren vållat annans död eller svår kroppsskada, kan straffet höjas till tukthus i åtta respektive sex år.

Enligt praxis är normalstraffet för trafiknykterhetsbrott 3–6 månaders fängelse, i fråga om moped dock lägre, 1–3 månaders fängelse. Möjligheten att döma till böter vid synnerligen mildrande omständigheter lär knappast alls utnyttjas.

Den som överlåter förandet av ett motorfordon till en person, som är uppenbart drucken eller, såvitt han har sig bekant, påverkad av alkohol eller annat berusningsmedel, straffas med fängelse eller böter.

En särskild straffbestämmelse finns för den som framför annat fortskaffningsmedel än motorfordon, t. ex. cykel. Färdas någon med sådant fortskaffningsmedel på allmän väg, gata eller torg under påverkan av alkohol eller annat berusningsmedel och äventyrar han därigenom den allmänna trafiksäkerheten straffas med böter eller fängelse i högst ett år.

Jämför man den finländska lagstiftningen med den svenska visar det sig att den finländska lagstiftningen är såtillvida mildare att blodalkoholhalter under 0,8–1,0 ‰ oftast lämnas straffria men strängare dels i det hänseendet att frihetsstraff tillämpas i praktiskt taget alla straffbara fall, således även i sådana fall som i Sverige förskyller endast bötesstraff, och dels i det hänseendet att strafftiden i regel bestäms längre än i Sverige.

2.4 *Island*

Den isländska trafiknykterhetslagstiftningen föreskriver att ingen får föra eller försöka föra motordrivet fordon om han på grund av alkoholförtäring inte kan anses i stånd till att föra fordonet på fullt betryggande sätt. Om alkoholkoncentrationen i förarens blod utgör 0,5 till 1,2 ‰ eller om föraren – trots att alkoholkoncentrationen är lägre – är påverkad av alkohol, anses han vara »ur stånd till att föra fordonet på fullt betryggande sätt». Om blodalkoholkoncentrationen utgör 1,2 ‰ eller mera anses han »ur stånd till att föra ett motordrivet fordon». Den isländska lagstiftningen innehåller alltså två fasta promillegränser, en nedre vid 0,5 ‰ och en kompletterande vid 1,2 ‰.

Vad angår den tidpunkt vid vilken straffbar blodalkoholhalt skall föreligga – dvs. tillbakaräkningsfrågan – föreskrivs att om föraren har förtärt alkohol före eller under körningen så att blodalkoholhalten stiger efter avslutad körning skall det anses som om den förhöjda blodalkoholhalten förelåg redan under körningen.

Vid den lindrigare brottstypen, dvs. blodalkoholhalter under 1,2 ‰, omfattar straffsatsen böter, »hæfte» (ett kortvarigt frihetsstraff) eller fängelse i högst ett år. I praxis är böter den vanliga påföljden. Undantagsvis förekommer emellertid hæfte i 5–10 dagar. Vid den svårare brottstypen, dvs. 1,2 ‰ och däröver, omfattar straffsatsen »hæfte» eller fängelse i högst två år. Den vanliga påföljden i praxis är här hæfte i 10–12 dagar.

I jämförelse med den svenska lagstiftningen är alltså den isländska såtillvida mildare att i de fall där frihetsstraff tillämpas, detta i allmänhet ådöms på kortare tid än i Sverige.

Enligt den isländska lagstiftningen är det vidare straffbelagt att föra eller försöka föra cykel om föraren har förtärt alkohol i en sådan mängd att han är ur stånd att föra cykeln på fullt betryggande sätt.

En särskild bestämmelse finns enligt vilken det är straffbelagt att överlåta förandet av ett motordrivet fordon eller cykel till en person som är straffbart påverkad av alkohol.

2.5 *Norge*

Enligt norsk lag får ingen köra eller försöka köra motorfordon, när han är påverkad av alkohol eller annat berusande eller bedövande medel. Har föraren en större alkoholhalt i blodet än 0,5 ‰ eller en alkoholmängd i kroppen som kan föra till en så stor alkoholhalt skall han alltid anses vara i lagens mening påverkad.

Denna bestämmelse är tillämplig oavsett på vilken plats körningen har skett. I fråga om traktorer gäller dock härvidlag vissa inskränkningar.

Straffsatsen för överträdelse av bestämmelsen är fängelse i högst ett år, eller vid särdeles mildrande omständigheter, böter. I praxis bestäms straffet vanligtvis till fängelse mellan tre veckor och tre månader.

Jämfört med den svenska lagstiftningen är således den norska strängare i det avseendet att frihetsstraff regelmässigt tillämpas över hela det straffbelagda området.

I Norge finns vidare en lagregel som under vissa förutsättningar straffbelägger sådan förtäring av alkohol eller annat berusande eller bedövande medel som äger rum mellan körningens avslutande och blodprovstagning, s. k. efterförtäring. Denna bestämmelse behandlas i avsnitt 9.10.

Enligt särskild lag gäller skärpta bestämmelser för personer som har vissa befattningar inom försvaret eller vid trafikföretag, bl. a. motorfordonsförare i befattning som innebär befordran av personer eller gods. Sådana personer får inte under tjänsten eller senare än åtta timmar före tjänstens början nyttja alkohol – med undantag av öl med högst 2,5 volymprocent alkohol – eller annat berusande medel. Överträdelse av förbudet straffas med fängelse i högst ett år.

2.6 *Frankrike*

År 1970 har genomförts en ny trafiknykterhetslagstiftning i Frankrike. Lagen innebär att det finns två fasta promillegränser, en lägre vid 0,8 ‰ och en högre vid 1,2 ‰. Överträdelse av den lindrigare promilleregeln, dvs. 0,8–1,19 ‰, bestraffas med fängelse från tio dagar till en månad och böter från 400 till 1 000 francs eller med endast ett av dessa straff. Vid brott mot den svårare promilleregeln, dvs. från 1,2 ‰ och uppåt, omfattar straffsatsen fängelse från en månad till ett år och böter från 500 till 5 000 francs eller endast ett av dessa straff.

2.7 *Förbundsrepubliken Tyskland (Västtyskland)*

Trafiknykterhetslagstiftningen i Förbundsrepubliken Tyskland föreskriver att det är straffbart att föra ett fordon om föraren till följd av alkoholförtäring inte är i stånd att föra fordonet säkert. Enligt rättspraxis fälls alltid till ansvar om blodalkoholhalten har överstigit 1,3 ‰. Vid fastställandet av denna gräns har man utgått ifrån att analysförfarandet kan medföra en felmöjlighet på 0,2 ‰. Denna felmöjlighet är alltså inlagd i själva promillegränsen. Detta medför – jämfört med svenska förhållanden – att promillegränsen i själva verket torde ligga vid 1,1 ‰.

Straffsatsen omfattar fängelse i högst fem år eller böter. I rättspraxis döms i allmänhet till bötesstraff motsvarande cirka en månadslön. Vid återfall och särskilt grova fall ådöms dock frihetsstraff. I de fall där frihetsstraff ådöms meddelas ofta villkorligt anstånd med verkställigheten samtidigt som straffet kombineras med böter.

Ett regeringsförslag till ny lagstiftning om trafiknykterhetsbrott lades fram för förbundsdagen år 1968. Förslaget innebär att

gällande rätt kompletteras med en fast promillegräns vid 0,8 ‰. Inte heller vid tillämpningen av denna promillegräns skall ske något avdrag för den med analysförfarandet förenade felmöjligheten. Denna felmöjlighet, som här har beräknats till 0,15 ‰, är alltså inlagd i själva promillegränsen. Den föreslagna gränsen torde därför – jämfört med den svenska 0,5 ‰-gränsen – i själva verket innebära 0,65 ‰. Överträdelse av denna promilleregel bestraffas enligt förslaget med böter.

2.8 *Storbritannien*

Sedan år 1967 är det i Storbritannien straffbelagt att föra eller försöka föra motorfordon dels – liksom tidigare – om föraren genom alkohol eller andra berusningsmedel har nedsatt sin förmåga att föra fordonet på betryggande sätt och dels om föraren har förtärt alkohol i sådan mängd att blodalkoholhalten vid tidpunkten för blodprovet översteg 0,8 ‰. (Lika med en blodalkoholhalt av 0,8 ‰ skall anses en alkoholhalt i urinen av 1,07 ‰.)

Överträdelse av dessa bestämmelser bestraffas med antingen böter eller fängelse eller också med både böter och fängelse. I praxis är fängelsestraff mycket ovanligt.

3 Trafiknykterhetsbrottslighetens omfattning och utveckling

3.1 *Inledning*

När det gäller att bedöma trafiknykterhetsbrottslighetens omfattning och utveckling är man – liksom vid annan brottslighet – i första hand hänvisad till den *synliga* brottsligheten, dvs. den brottslighet som har kommit till myndigheternas (polis, åklagare, domstolar) kännedom. Emellertid är det angeläget att också söka bedöma den *verkliga* brottslighetens omfattning och utveckling. Uppenbarligen är den verkliga brottsligheten större än den synliga. I det följande kommer att först lämnas en redogörelse för den synliga brottsligheten och dess utveckling och därefter ett försök till bedömning av den verkliga brottsligheten och dess utveckling.

3.2 *Den synliga brottsligheten och dess utveckling*

3.2.1 **Inledning**

På kommitténs uppdrag har byrådirektören Sven Rengby gjort en utredning om den synliga trafiknykterhetsbrottslighetens utveckling under åren 1950–1966 (se bilaga 1). Den följande redogörelsen bygger i huvudsak på denna utredning. När det gäller tiden efter år 1966 baseras redogörelsen på uppgifter som kommittén själv har låtit inhämta.

Den synliga brottsligheten avspeglas primärt i de absoluta antalen brott. Från kriminalpolitisk synpunkt, särskilt när det gäller att bedöma lagstiftningens roll vid brottsbekämpandet, är den relativa brottsutvecklingen kanske av större betydelse. Ett mått på denna relativa brottsutveckling är att sätta de absoluta antalen brott i relation till motorfordonstrafikens utveckling. Eftersom trafiknykterhetsbrotten förutsätter tillgång till motorfordon är det nämligen uppenbart att de absoluta antalen trafiknykterhetsbrott inte kan – lika litet som antalet motortrafikolyckor – vara oberoende av antalet motorfordon som förekommer i trafiken.

3.2.2 **Den synliga brottslighetens absoluta utveckling**

Vad nu först angår de absoluta antalen trafiknykterhetsbrott återspeglas dessa enligt nedanstående tabell 1 i tre serier, nämligen *dels* antalet till statens rättskemiska laboratorium inkomna blodprov, *dels* antalet till polisens kännedom komna brott minskat med antalet under samma år uppklarade fall som har befunnits inte vara brott och *dels* antalet personer som har dömts eller erhållit åtalseftergift för trafiknykterhetsbrott. Det bör nämnas att den sistnämnda serien, dvs. antalet dömda personer, av vissa skäl (såsom framgår av Rengbys utredning, bilaga 1) ger en mindre tillförlitlig bild av brottsutvecklingen än de båda övriga

Tabell 1 Brottsutvecklingen i absoluta tal

År	Antal		
	Blodprov	Brott	Dömda
1950	4 044	2 969	2 100
1951	5 452	4 047	2 900
1952	6 301	4 753	3 400
1953	7 427	5 562	3 458
1954	8 370	6 289	3 967
1955	9 833	7 911	5 618
1956	12 001	10 040	7 322
1957	12 485	10 520	8 230
1958	13 000	10 876	8 486
1959	13 972	11 991	9 122
1960	13 369	11 476	8 229
1961	14 039	12 071	8 939
1962	13 155	11 406	10 395
1963	13 565	11 534	8 367
1964	16 143	13 749	9 796
1965	17 686	15 164	10 141
1966	18 000	15 034	11 474
1967	19 240	15 694	12 839
1968	18 535		
1969	20 103		

Tabell 2 Den relativa brottsutvecklingen

År	Antal blodprov per 1 000-tal motorfordon	Antal brott per 1 000-tal motorfordon
1950	7,081	5,199
1951	7,740	5,745
1952	7,578	5,716
1953	7,378	5,526
1954	6,880	5,170
1955	6,841	5,504
1956	7,394	6,186
1957	6,940	5,848
1958	6,530	5,463
1959	6,475	5,557
1960	5,803	4,981
1961	5,729	4,926
1962	5,097	4,420
1963	5,045	4,289
1964	5,800	4,940
1965	6,199	5,315
1966	6,185	5,166
1967	6,436	5,216
1968	6,077	
1969	6,442	

serierna. För sammanhangets skull redovisas dock även den serien.

Enligt tabell 1 visar brottsutvecklingen i absoluta tal – bortsett från vissa avbrott – en i stort sett kontinuerlig och mycket kraftig stegring under hela perioden från år 1950 till år 1969.[1]

3.2.3 Den synliga brottslighetens relativa utveckling (med hänsyn till trafikens utveckling)

I vanliga fall ställer man brottslighetens absoluta utveckling i relation till befolkningsutvecklingen, närmare bestämt förändringarna i antalet personer i straffmyndig ålder. Vid trafiknykterhetsbrotten synes det vara riktigast att man för att erhålla en mätare på den relativa brottsutvecklingen i stället sätter brottsutvecklingen i absoluta tal i relation till motorfordonstrafikens utveckling. Hur skrämmande än den synliga brottslighetens absoluta utveckling ter sig är det denna relativa brottsutveckling som från kriminalpolitisk synpunkt är av störst intresse. Den bästa tillgängliga mätaren på motorfordonstrafikens utveckling synes vara antalet motorfordon (inklusive mopeder). Den enorma ökning som har skett när det gäller antalet motorfordon har uppenbarligen medfört att antalet personer som har blivit i tillfälle att begå trafiknykterhetsbrott har starkt ökat.

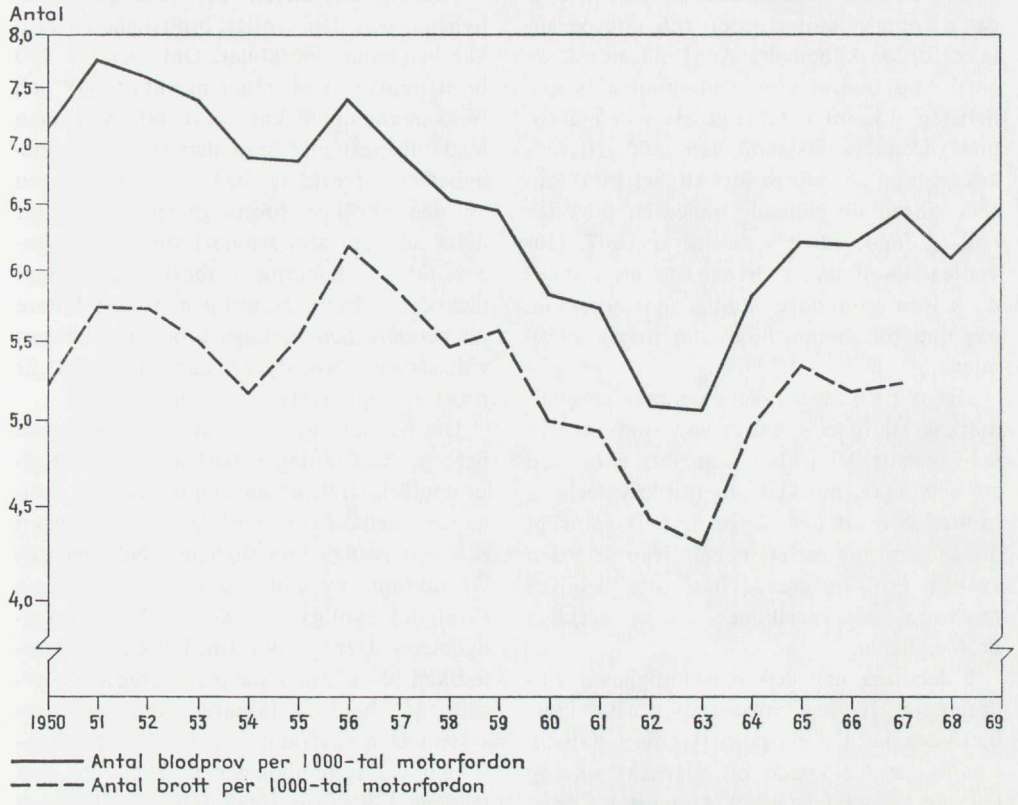
Ställer man antalet blodprov och brott i relation till antalet motorfordon erhålls i tabell 2 den relativa brottsutvecklingen.

Seriernas förlopp framgår kanske bättre av diagram 1 över den relativa brottsutvecklingen. (Diagrammet är upprättat enligt samma grunder som diagram 3 i Rengbys utredning.)

Den relativa brottsutvecklingen företer, såsom framgår av tabell 2 och diagrammet, med hänsyn till trafikens ökning under denna period en väsentligen annorlunda bild än den absoluta brottsutvecklingen. Sålunda utgjorde t. ex. antalet brott per 1 000-tal mo-

[1] En arbetsgrupp för kriminalitetsprognoser inom justitiedepartementet har i en rapport avgiven i december 1969 (stencil Ju 1969: 33) gjort prognoser om den framtida utvecklingen av den registrerade brottsligheten i absoluta tal. I fråga om trafiknykterhetsbrotten beräknar man därvid, på grundval av brottsutvecklingen under åren 1950—1967, att dessa brott kommer att öka med omkring 29 % under åren 1968—1975. Det anmärks i rapporten att ökade polisinsatser under ett antal år framöver kan leda till att antalet till polisens kännedom komna brott kommer att öka kraftigare än hittills men att detta förhållande inte kan förutses genom den prognosmetod som har använts.

Diagram 1 Den relativa brottsutvecklingen



torfordon under det första undersökta året 1950 5,199 och under det sista år för vilket uppgift har kunnat erhållas, eller alltså år 1967, 5,216. En närmare granskning av perioden visar i övrigt följande. En viss ökning år 1951 förbyttes i en viss minskning åren 1952–1954, som förde brottsligheten tillbaka till ungefär samma nivå som år 1950. År 1956 skedde emellertid en ökning som troligen hade börjat redan år 1955. Möjligt är att denna ökning hänger samman med att motbokssystemet avskaffades den 1 oktober 1955. Från och med år 1957 – det år då den nedre promillegränsen sänktes från 0,8 ‰ till 0,5 ‰ – minskade åter den relativa brottsligheten stadigt fram till och med år 1963. Olika förklaringar har sökts till denna minskning. Man borde närmast ha väntat sig en ökning, med hänsyn till utvidgningen av det straffbelagda området år 1957. En förklaring till sänkningen kan vara att skärpningen av lagstiftningen år 1957 har verkat avhållande på trafiknykterhetsbrottsligheten. En annan förklaring kan vara att polisens övervakningsresurser inte har räckt till för att hålla upptäcktsfrekvensen på samma nivå som tidigare. Vad särskilt angår år 1963 torde i viss mån ha inverkat arbetskonflikten vid systembolagen från slutet av februari till mitten av april detta år.[1] Efter år 1963 är utvecklingen mindre entydig. Vissa år – särskilt år 1964 – har skett en ökning och andra år en minskning. Vad angår 1967 års siffror är att märka att många personer avstod från att köra motorfordon den närmaste tiden efter omläggningen till högertrafik i september detta år. Detta betyder att den relativa brottslighetens omfattning sannolikt

[1] Se R. Andréasson och R. Bonnichsen i Alkoholkonflikten 1963, Svenska Symposier 6, Stockholm 1965, s. 93 ff.

var något högre detta år än vad som framgår av de redovisade siffrorna, vilka ju bygger på antalet motorfordon och inte på antalet fordonskilometer. År 1968 minskade emellertid otvivelaktigt den relativa brottsligheten (liksom för övrigt även den absoluta). Denna minskning kan möjligen tänkas bero på den större försiktighet i trafiken som gjorde sig gällande under en tid efter omläggningen till högertrafik år 1967. Huvudtendensen under de senaste åren synes dock vara en mindre ökning, som dock inte når upp till samma höjd som under 1950-talet.

Det bör slutligen i detta sammanhang anmärkas att man – enligt vad som utvecklas i avsnitt 3.3 nedan – har att göra med ett betydande mörktal vid trafiknykterhetsbrotten och att det därför är helt naturligt att det uppstår variationer år från år i den synliga brottsligheten, vilka inte behöver motsvaras av variationer i den verkliga brottsligheten.

I debatten har den omständigheten tilldragit sig ett visst intresse att trafiknykterhetsbrotten enligt rikspolisstyrelsens statistik i *absoluta* tal visade en markant ökning från år 1968 till år 1969. Uppgifter i pressen om att ökningen har varit 25 %-ig stämmer dock inte med de här redovisade officiella siffrorna. I själva verket har ökningen i absoluta tal mellan de båda åren varit endast hälften, omkring 13 %. Det är vidare att märka att 1968 års siffror är påtagligt lägre än 1967 års. Jämför man 1967 och 1969 års absoluta brottssiffror blir därför ökningen ännu mindre. Det är inte uteslutet att ökningen i absoluta tal år 1969 beror på en ökad upptäcktsfrekvens. Denna fråga behandlas i avsnitt 3.4 nedan.

3.3 *Den verkliga brottslighetens omfattning med hänsyn till mörktal och upptäcktsfrekvens*

De resultat som har framlagts i avsnitt 3.2 ovan avser utvecklingen absolut och relativt sett av den *synliga* brottsligheten. Från den synliga brottsligheten har man att skilja den *verkliga* brottsligheten.

Förhållandet mellan den verkliga brottsligheten och den synliga brottsligheten brukar benämnas mörktalet. Om man av 100 brott upptäcker 60 utgör mörktalet 40[1] och frekvensen upptäckta brott 60. Vill man med utgångspunkt från den synliga brottslighetens utveckling bedöma utvecklingen av den verkliga brottsligheten förutsätter detta att man åtminstone i stora drag känner tidsvariationerna i mörktalet – upptäcktsfrekvensen. Naturligen är det lättare att bedöma den verkliga brottsutvecklingen vid sådana brottstyper där mörktalet är ringa och upptäcktsfrekvensen är hög.

Det bör här anmärkas att det med denna begreppsbestämning enbart är mörktalet eller upptäcktsfrekvensen som bestämmer skillnaden mellan den verkliga brottsligheten och den synliga brottsligheten. När det gäller faktorer av andra slag påverkar dessa såväl den synliga som den verkliga brottsligheten.[2] I fråga om trafiknykterhetsbrotten kan här nämnas sådana i föregående avsnitt 3.2 berörda faktorer som motbokssystemets avskaffande år 1955, arbetskonflikten vid systembolagen år 1963 och den tendens till större försiktighet i allmänhet i trafiken som märktes en tid efter omläggningen till högertrafik år 1967.

Uppenbarligen är det utomordentligt svårt att vid trafiknykterhetsbrotten liksom vid all brottslighet beräkna mörktalets och upptäcktsfrekvensens storlek. Man kan inte komma längre än att påvisa om mörktalet vid en viss typ av brottslighet är mer eller mindre stort. Olika undersökningar har emellertid företagits i syfte att ge en uppfattning härom (se bilaga 2). Även om undersökningarna är behäftade med väsentliga

[1] Numera brukar mörktalet i stället uträknas sålunda att man dividerar det verkliga antalet brott med antalet upptäckta brott. I det angivna exemplet utgör då mörktalet (60 : 40 =)1,5 (se kriminalstatistikutredningens betänkande SOU 1954 : 35 s. 20). Dessa olikheter i beräkningssättet saknar betydelse för den följande framställningen.

[2] Huruvida dessa andra faktorer påverkar den synliga och den verkliga brottsutvecklingen i samma mån är en särskild fråga, som här inte kan utvecklas.

felkällor pekar de ändå på att den verkliga trafiknykterhetsbrottsligheten är av en betydande omfattning, säkerligen mycket större än den synliga brottsligheten, eller m. a. o. att mörktalet är mycket högt.

Den ena metoden att mäta den verkliga trafiknykterhetsbrottslighetens omfattning är intervju- eller enkätmetoden. Intervjumetoden har använts i bl. a. en Sifo-undersökning från hela riket år 1965 på ett slumpurval av körkortsinnehavare.

I Sifo-undersökningen uppgav 5 % av de tillfrågade att det med säkerhet hade hänt någon gång under de senaste tolv månaderna att de hade kört bil, trots att de hade druckit mer sprit eller vin än vad lagen medger; dessutom svarade ytterligare 13 % av de tillfrågade »ja tveksamt» på samma fråga. Av dem som svarade »ja» eller »tveksamt» trodde 1/2 att detta hade hänt en gång, 3 % två gånger, 3 % tre gånger, 10 % 4–10 gånger, medan 1/3 inte visste hur många gånger det hade hänt.

Utan att här närmare gå in på en analys av denna eller andra liknande undersökningar bör det framhållas att betydande felkällor otvivelaktigt är knutna till denna metod att mäta förekomsten av faktisk trafiknykterhet. En felkälla är sålunda att man inte med säkerhet vet att det faktiskt har begåtts trafiknykterhetsbrott vid de tillfällen som har uppgetts av de intervjuade. Misstag kan här föreligga såväl när det gäller de kvantiteter alkohol som har intagits som när det gäller frågan om den faktiskt intagna kvantiteten har lett till straffbar blodalkoholhalt. En annan felkälla är att de intervjuade kan ha glömt bort ett flertal av såväl andras som egna beteenden och att de intervjuade inte har velat uppge straffbara beteenden främst beträffande sig själva. Å andra sidan kan man inte se bort från att många förare kan ha överdrivit sina uppgifter om förekomsten av faktisk trafiknykterhetsbrottslighet.

Det andra tillvägagångssättet att mäta den verkliga trafiknykterhetsbrottslighetens omfattning är att undersöka antalet vid trafikkontroller upptäckta trafiknykterhetsbrottslingar i relation till antalet kontrollerade förare. Här skall endast nämnas en för hela riket samordnad trafikövervakning under tiden den 21–24 maj och den 4–7 juni 1969. En sammanställning visar att av 57 640 kontrollerade förare 159 blev föremål för blodprovstagning. Detta betyder att antalet blodprovsundersökta förare i relation till antalet kontrollerade förare var 1/362. Härifrån bör dock räknas bort den mindre andel blodprovsundersökta förare som visade sig ha straffri blodalkoholhalt. Nu är att märka, enligt vad kommitténs undersökningar visar (se bilaga 4 och bilaga 5), att många förare med straffbar blodalkoholhalt, vilkas nykterhetstillstånd granskas av polisen vid trafikkontroller, undgår upptäckt, bl. a. därför att de inte företer utåt märkbara tecken på alkoholpåverkan. Detta betyder att frekvensen trafiknykterhetsbrottslingar i förhållande till antalet kontrollerade förare vid de angivna trafikkontrollerna i själva verket är större än vad den här refererade undersökningen visar.

Det förhållandet att man vid trafikkontroller upptäcker så många trafiknykterhetsbrottslingar per antalet kontrollerade fordon bör ses i relation till den mängd förare som kör omkring på vägar och gator utan att bli kontrollerade. Beaktar man detta är det tydligt att man kommer fram till mycket höga tal för den verkliga trafiknykterhetsbrottslighetens omfattning. Å andra sidan får beaktas att trafikkontrollerna huvudsakligen företas på tider och platser där det kan förväntas att antalet trafiknykterhetsbrottslingar är förhållandevis stort. Vidare är att märka att urvalet stoppade förare inte har skett på ett från statistisk synpunkt slumpmässigt sätt. Emellertid tyder vad som har framkommit på att man har att göra med ett mycket högt mörktal och en låg upptäcktsfrekvens vid trafiknykterhetsbrotten.

Det bör anmärkas att om man – såsom kommittén föreslår i kap. 12 – inför en befogenhet för polisen att vid trafikkontroller ta utandningsprov rutinmässigt, dvs. utan att föraren behöver vara misstänkt för trafiknykterhetsbrott, möjligheter öppnas att göra stickprovsundersökningar i trafiken

som visar det verkliga antalet förare med straffbar blodalkoholhalt i förhållande till antalet kontrollerade förare. Den tanken har diskuterats att man på grundval av sådana undersökningar kan göra direkta uppskattningar om det verkliga antalet trafiknykterhetsbrott som begås årligen här i landet. Man måste emellertid här vara medveten om de svårigheter som föreligger. Undersökningar visar (bilaga 2) att frekvensen av trafiknykterhetsbrott varierar avsevärt beroende dels på tidsfaktorn, såsom årstid, veckodag och klockslag och dels på de lokala förhållandena såsom storstadsområden och glesbygd, typ av vägar m. m. För att kunna uppskatta det verkliga antalet trafiknykterhetsbrott är det därför nödvändigt att göra stickprovsundersökningarna med rutinmässiga utandningsprov så omfattande att man täcker alla förekommande variationer. Gör man inte detta torde man över huvud taget inte få en representatitv bild av frekvensen av trafiknykterhetsbrott under olika betingelser. Vidare är det nödvändigt att jämföra resultaten av dessa undersökningar med det totala antalet körtillfällen i riket per år, varvid detta antal måste särredovisas för olika tider och olika platser där stickprovsundersökningar med utandningsprov har ägt rum. Bl. a. måste därvid beaktas de avsevärda skillnaderna i trafikmängd under dygnets olika timmar, i synnerhet skillnaden mellan dag och natt.

3.4 *Några reflexioner om den verkliga brottslighetens utveckling sedd i belysning av mörktal och upptäcktsfrekvens*

Om man med utgångspunkt från den synliga brottslighetens utveckling vill bedöma utvecklingen av den verkliga brottsligheten förutsätter detta att man åtminstone i stora drag känner tidsvariationerna i mörktalet eller i upptäcktsfrekvensen. Vid trafiknykterhetsbrotten möter det emellertid alldeles särskilda svårigheter att söka bedöma tidsvariationer i mörktal och upptäcktsfrekvens och därmed den verkliga brottslighetens utveckling i förhållande till den synliga brottslighetens. Detta beror på att mörktalet vid denna typ av brott enligt vad som har anförts i avsnitt 3.3 av allt att döma är mycket betydande och säkerligen avsevärt större än vid många andra brottstyper. Några reflexioner kan dock göras i det följande.

Vid en bedömning av variationer i mörktal och upptäcktsfrekvens har man att utgå från det förhållandet att trafiknykterhetsbrotten upptäcks dels av polisen och dels av allmänheten. När det gäller allmänhetens roll som upptäckare kan denna variera med hänsyn till benägenheten att anmäla trafiknykterhetsbrott. De i praktiken betydelsefulla variationerna i upptäcktsfrekvensen faller dock på polisens aktivitet som upptäckare. Denna beror självfallet på övervakningsresurserna. Naturligen har dessa varierat såväl absolut som i förhållande till trafikens ökning.

Kommittén har gjort vissa försök att skatta polisens roll som upptäckare av trafiknykterhetsbrott under olika år för att därav söka dra slutsatser om variationerna i upptäcktsfrekvensen. Dessa skattningar har måst göras på ett delvis mycket oenhetligt material, vilket har försvårat jämförelserna mellan olika år. Även om man beaktar bristfälligheterna i materialet pekar dock dessa undersökningar på – enligt vad nedan närmare utvecklas – att polisövervakningen när det gäller trafiknykterhetsbrott har påtagligt intensifierats under de allra senaste åren. Förklaringen härtill har man uppenbarligen att söka i polisväsendets förstatligande den 1 januari 1965, vilket har lett till att övervakningsresurserna har förstärkts.

De data som har stått kommittén till buds när det har gällt att skatta polisens övervakningsaktivitet under olika år är av flera slag.

Av intresse har sålunda varit att undersöka för olika år hur stor andel av samtliga för trafiknykterhetsbrott misstänkta personer som enligt blodprovet har haft en blodalkoholhalt *under* den nedre promillegränsen vid 0,5 ‰. En ökning av denna andel kan nämligen vara ett indicium på att polisen har anlagt en strängare bedömning än

tidigare i fråga om förarnas nykterhetstillstånd. Undersökningsmaterialet visar härvidlag följande. Åren 1960 och 1962 utgjorde andelen misstänkta fall under 0,5 ‰ 13 % respektive 12 % (år 1962 14 % i fråga om bilar och 8 % i fråga om mopeder).[1] Ännu år 1966 låg andelen på ungefär samma nivå, 12 %.[2] År 1968 ökade emellertid andelen till 16 % (mopeder 15 %). År 1969 skedde en ytterligare ökning till drygt 18 % (mopeder lika).[3] Den ökning av andelen misstänkta fall under 0,5 ‰ som sålunda noteras åren 1968 och 1969 torde knappast vara en tillfällighet. Den slutsatsen ligger nära till hands att ökningen är ett uttryck för en strängare nykterhetsövervakning och en högre upptäcktsfrekvens.

En annan metod som belyser polisens övervakningsaktivitet är att undersöka hur många av de för trafiknykterhetsbrott misstänkta som har upptäckts vid trafikkontroller av olika slag, i förhållande till dem som har upptäckts av andra skäl, bl. a. trafikolyckor. Att tolka de resultat som här föreligger möter vissa svårigheter med hänsyn till att resultaten bygger på ett oenhetligt material, där man har använt sig av olika terminologi av ibland oklar innebörd. Går man tillbaka till åren 1953 och 1956 finner man hos ett slumpurval dömda personer från hela riket att båda åren 4 % upptäcktes vid »särskilda kontroller»[4] Av kommitténs undersökning rörande dömda personer år 1964 (avsnitt 4.1.2.3) framgår att 5 % upptäcktes genom »fasta trafikkontroller» och 2 % vid »övrig specialicerad trafikövervakning» medan 16 % upptäcktes vid »allmänna rutinkontroller». Av ett slumpurval misstänkta trafiknykterhetsbrottslingar från hela riket år 1966 upptäcktes 17 % vid »rutinkontroller».[5] Vad angår de allra senaste åren visar undersökningar på likaledes ett slumpurval misstänkta trafiknykterhetsbrottslingar från hela riket att år 1968 27 % (mopeder 24 %) upptäcktes vid »trafikkontroller» och att år 1969 motsvarande andel var 26 % (mopeder 27 %).[6] Även om grundmaterialet inte är enhetligt synes dock tendensen vara så klar att man vågar hävda att polisens trafikkontroller under senare år svarar för en större andel av de upptäckta trafiknykterhetsbrotten än tidigare. Detta bör också rimligen ha inneburit en ökad upptäcktsfrekvens. Att övriga upptäcktsorsaker, såsom trafikolyckor m. m., skulle ha undergått minskningar kan nämligen inte rimligen antas.

Sammanfattningsvis torde följande böra anföras. Uppenbarligen är svårigheterna utomordentligt stora att söka bedöma tidsvariationerna i mörktalet och upptäcktsfrekvensen under olika år. Mot bakgrund av det ovan anförda torde man emellertid kunna påstå att under de senaste åren – uppenbarligen till följd av polisväsendets förstatligande år 1965 – polisens aktivitet när det gäller övervakningen av nykterheten i trafiken påtagligt har ökat. Det är rimligt att anta att detta har lett till en i viss mån ökad upptäcktsfrekvens. Med hänsyn härtill torde åtminstone såvitt avser de senaste åren den verkliga brottsligheten inte ha ökat i samma grad som den synliga brottsligheten. Detta skulle alltså tyda på att den verkliga brottsutvecklingen relativt sett har hållits under kontroll.

3.5 *Trafiknykterhetsbrottslighetens omfattning och utveckling bland ungdomar (15–20 år)*

3.5.1 **Inledning**

I fråga om trafiknykterhetsbrottslighetens utveckling bland ungdomar vill kommittén förutskicka att det tyvärr inte är möjligt att med samma grad av säkerhet uppskatta denna som när det gäller uppskattningen av den totala trafiknykterhetsbrottslighetens utveckling. Detta beror dels på att det saknas en löpande statistik som visar ungdomens andel år från år i lindrigare trafiknykterhetsbrott, dvs. i huvudsak rattonykterhet

[1] Se SOU 1963: 72 s. 271.
[2] Se uppsats av Per-Axel Falk och Christer Welin om tillbakaräkningsproblemet. (Stencil 1968, kriminalvetenskapliga institutet vid Stockholms universitet.)
[3] 1968 och 1969 års siffror framgår av bil. 3, tab. L.
[4] SOU 1963: 72 s. 233.
[5] Se Falk och Welin, a. a.
[6] Se bilaga 3, tabell K.

med bil samt rattonykterhet och rattfylleri med moped, och dels på att det inte går att få fram någon egentlig statistik över hur innehavet av motorfordon, i synnerhet mopeder, har utvecklats bland de unga under en följd av år. Man kan därför, åtminstone när det gäller trafiknykterhetsbrott med moped, inte få några mer definitiva besked i fråga om brottsutvecklingen bland ungdomen.

Av det anförda framgår att om man vill ha möjlighet att i framtiden följa trafiknykterhetsbrottslighetens utveckling bland ungdomar detta förutsätter bl. a. att det läggs upp en statistik över dessas innehav av motorfordon och olika slag av sådana fordon. Även om en sådan statistik läggs upp torde den vara av ett mindre värde som ett mått på de ungas andel i motortrafiken än motsvarande statistik för de vuxna. Anledningen härtill är att de unga i många fall använder sig av föräldrarnas bil.

3.5.2 Trafiknykterhetsbrott med bil bland ungdomar

3.5.2.1 *Den absoluta brottsutvecklingen*

På grundval av statistiska centralbyråns officiella statistik har i tabell 3 vissa beräkningar kunnat göras i fråga om utvecklingen bland ungdomen av sådana trafiknykterhetsbrott som har föranlett strängare påföljd än enbart böter (kriminalregisterbrott), dvs. i huvudsak rattfylleri med bil.

Av tabellen framgår att rattfylleribrotten med bil har ökat stadigt bland de unga, såväl i absoluta tal som i förhållande till de äldre.

Förestående statistik avser alltså i huvudsak rattfylleri med bil. När det gäller utvecklingen av den totala trafiknykterhetsbrottsligheten med bil bland de unga, vari ingår även rattonykterhet med bil, kan en bedömning göras på grundval av statistik för åren 1960, 1962, 1968 och 1969, se tabell 4.[3] Denna statistik avser samtliga misstänkta fall av trafiknykterhetsbrott med bil som har föranlett blodprovsundersökning,

Tabell 3 Trafiknykterhetsbrott (huvudbrott), som har föranlett strängare påföljd än enbart böter, dvs. i huvudsak rattfylleri med bil, i åldersgruppen 15—20 år[1] dels i absoluta tal och dels i procent av samtliga dömda varje år.

	Antal	Procent
1958	111	2,8
1959	123	3,0
1960	146	4,0
1961	161[2]	4,4
1962	168[2]	4,0
1963	229[2]	6,5
1964	282[2]	7,0
1965	306[2]	8,0
1966	340[2]	8,1
1967	377[2]	8,5
1968	407[2]	9,0

[1] Det bör här anmärkas att antalet fall i åldern 15—17 år är så få att de inte nämnvärt påverkar de i tabellen angivna sifffrorna.

[2] Inkl. åtalseftergifter för underåriga. Dessa åtalseftergifter är synnerligen fåtaliga.

dvs. inte bara rattfylleri- och rattonykterhetsfall utan också fall som har befunnits ligga under 0,5 ‰ och därför inte utgör brott.

Innan man bedömer utvecklingen enligt tabell 4 bör observeras att 20-åringarna inte ingår i talen för åren 1960 och 1962, till skillnad från åren 1968 och 1969. Ökningen i brottstalen från åren 1960 och 1962 till åren 1968 och 1969 är därför i själva verket mindre än vad de redovisade siffrorna anger. Vidare är det, för att man skall få en rättvisande bild av brottsutvecklingen, nödvändigt att göra avdrag för de misstänkta fall som har legat under 0,5 ‰ och därför har befunnits inte utgöra brott. Någon beräkning härav har inte kunnat göras emedan det på statens rättskemiska laboratorium föreliggande materialet inte möjliggör någon uppdelning på åldersgrupper för åren 1960 och 1962. Till belysning av

[3] Siffrorna för åren 1968 och 1969 (egentligen den 1 december 1967—den 30 november 1968 respektive den 1 december 1968—den 30 november 1969) bygger på stickprov, nämligen för år 1968 vart 25: e fall som inkom till statens rättskemiska laboratorium, eller tillhopa 740 fall, och för år 1969 vart 50: e fall som inkom till laboratoriet, eller tillhopa 399 fall. Se bilaga 3, avsnitt 2.2.

Tabell 4 Misstänkta fall av trafiknykterhetsbrott med bil i åldersgruppen 15—20 år dels i absoluta tal och dels i procent av samtliga misstänkta varje år.

	Antal	Procent
1960	899[1]	9,5[1]
1962	1 194[1]	12,1[1]
1968	cirka 2 125	15
1969	cirka 2 500	17

[1] I dessa tal ingår inte 20-åringarna.

frågan kan emellertid nämnas att för alla åldrar tillhopa andelen straffria fall, alltså fall med promille under 0,5 utgjorde år 1960 15 %, år 1962 14 %, år 1968 16 % och år 1969 17 %. När det gäller åldersgruppen 15–20 år utgjorde andelen fall under 0,5 ‰ år 1968 31 % och år 1969 28 %, således betydligt högre siffror. Sannolikt har dessa siffror för åren 1968 och 1969 överstigit motsvarande siffror för åren 1960 och 1962. I den mån andelen fall under 0,5 ‰ sålunda har ökat – detta måste uppenbarligen bero på att polisen ingriper kraftigare mot unga förare bl. a. till följd av att de unga företer tecken på alkoholpåverkan vid lägre blodalkoholhalter än tränade alkoholförtärare – är alltså ökningen av antalet brott i verkligheten mindre än vad tabell 4 anger.

Även om man beaktar vad sålunda har anförts synes man kunna hävda att enligt tabell 4 utvecklingen bland de unga av den totala trafiknykterhetsbrottsligheten med bil – alltså både rattfylleri och rattonykterhet – i grova drag har följt ungefär samma förlopp som när det gäller utvecklingen av enbart rattfylleri med bil enligt tabell 3. Detta innebär alltså att även rattonykterhetsbrotten med bil har ökat stadigt bland de unga, såväl i absoluta tal som i förhållande till de äldre.

3.5.2.2 *Den relativa brottsutvecklingen (med hänsyn till biltrafikens utveckling)*

Uppenbarligen bör man, såsom närmare har utvecklats i avsnitt 3.2 ovan, ställa de absoluta antalen trafiknykterhetsbrott bland ungdomen i relation till hur motortrafiken har utvecklats just bland ungdomen, så att man får en uppfattning om den relativa brottsutvecklingen inom denna ålderskategori. Eftersom de absoluta brottstalen enligt ovan avser trafiknykterhetsbrott med bil gäller det närmast att söka få fram uppgifter om personbilsinnehavet hos ungdomen under olika år. Någon löpande statistik som år från år visar denna utveckling finns emellertid inte. Vissa uppgifter för åren 1960 och 1966, som tillåter en jämförelse mellan dessa år, kan dock förebringas. År 1960 tillhörde sålunda – enligt uppgifter vid den allmänna folk- och bostadsräkningen detta år – 8 % av personbilägarna (privatägare) åldersgruppen 18–24 år. År 1966 hade – enligt en intervjuundersökning som utfördes av vägplaneutredningen (SOU 1969: 57) – samma åldersgrupp ökat sin andel bland personbilägarna (privatägare) till 15 %. Beaktar man samtidigt ökningen i absoluta tal av personbilsbeståndet under dessa år kan man uppskattningsvis beräkna att antalet personbilägare i åldern 18–24 år under åren 1960 och 1966 ökade till minst det dubbla och sannolikt det tredubbla. Härtill kommer att de ungas andel i biltrafiken sannolikt har ökat även därigenom att de unga i viss utsträckning får använda föräldrarnas bil.

Jämför man ökningen av de absoluta antalen trafiknykterhetsbrott med bil i åldern 15–20 år (åldersgrupperna vid dessa jämförelser är tyvärr inte helt överensstämmande) med ökningen av de ungas andel i biltrafiken synes siffrorna inte ge anledning anta att den relativa brottsutvecklingen bland dessa unga såvitt gäller bil har varit annorlunda än när det gäller brottsutvecklingen för äldre och yngre tillsammantagna, sådan den har redovisats i avsnitt 3.2.3.

3.5.3 Trafiknykterhetsbrott med moped bland ungdomar

3.5.3.1 *Den absoluta brottsutvecklingen*

Någon löpande statistik som visar utvecklingen bland de unga av trafiknykterhets-

brottsligheten med moped föreligger inte. Liksom när det gäller bilfallen (avsnitt 3.5.2.1) finns emellertid i fråga om mopedfallen för åren 1960, 1962, 1968 och 1969[1] uppgifter om antalet misstänkta fall som har föranlett blodprovsundersökning, se tabell 5. Häri ingår alltså dels rattfylleri- och rattonykterhetsfall och dels de fall under 0,5 ‰ som har befunnits inte utgöra brott.

Tabell 5 Misstänkta fall av trafiknykterhetsbrott med moped i åldersgruppen 15—17 år[2] dels i absoluta tal och dels i procent av samtliga misstänkta varje år

	Antal	Procent
1960	240	6,5
1962	284	9,1
1968	cirka 1 350	38
1969	cirka 1 400	40

[2] Åldersgruppen 18—20 år finns alltså inte redovisad. En genomgång av åren 1968 och 1969 visar emellertid att antalet trafiknykterhetsbrott med moped inom denna åldersgrupp är endast ett fåtal jämfört med motsvarande siffror inom åldersgruppen 15—17 år.

Vid tolkningen av dessa siffror uppkommer frågan hur stor andel som belöper på fallen under 0,5 ‰, dvs. de fall som har befunnits inte utgöra brott och som därför bör dras av för att man skall få en rättvisare bild av antalet brott. Härvidlag kan nämnas att när det gäller samtliga åldersgrupper tillhopa, andelen fall under 0,5 ‰ utgjorde år 1960 8 %, år 1962 9 %, år 1968 15 % och år 1969 18 %, således en ökning under dessa år. Möjligt är att denna ökning helt eller till huvudsaklig del är att hänföra till de yngsta mopedförarna. Ser man enbart till åldersgruppen 15–17 år föreligger visserligen inte för åren 1960 och 1962 några uppgifter om andelen fall under 0,5 ‰, men år 1968 var andelen sådana fall 26 % och år 1969 32 %. Det är sålunda i denna åldersgrupp sannolikt fråga om en betydande ökning av andelen straffria fall i förhållande till åren 1960 och 1962. Detta betyder i så fall att antalet brott under de undersökta åren har stigit mindre starkt än vad tabell 5 anger.

Trots vad nu har anförts är det uppenbart att tabell 5 visar en mycket kraftig ökning av trafiknykterhetsbrotten med moped bland de unga, såväl i absoluta tal som i förhållande till de äldre. Ökningen synes vara påtagligt större än den ökning som har skett när det gäller bilfallen.

3.5.3.2 *Den relativa brottsutvecklingen (med hänsyn till mopedtrafikens utveckling)*

Av intresse är att se om denna ökning av trafiknykterhetsbrotten bland de unga uppvägs av en motsvarande ökning av mopedinnehavet bland ungdomen eller om det i stället förhåller sig så att det relativt sett, alltså i förhållande till mopedinnehavet bland ungdomen, har skett en ökning av de ungas trafiknykterhetsbrott med moped. Att söka beräkna hur därmed förhåller sig är emellertid inte möjligt eftersom man inte kan få fram några siffror på de ungas mopedinnehav under olika år. Några reflexioner i denna fråga skall ändå här göras.

Till en början är att märka att det totala mopedbeståndet har sjunkit sedan år 1963. Möjligt är emellertid att denna minskning helt eller till huvudsaklig del är att tillskriva äldre åldersgrupper – till följd av att dessa i ökad omfattning har fått möjligheter att skaffa bil i stället för moped – och att, om man ser enbart till de yngsta någon minskning inte har skett i deras mopedinnehav utan kanske snarare en ökning. Att det kan förhålla sig på detta sätt vinner stöd av uppgifter från mopedfabrikanthåll enligt vilka de yngsta numera svarar för en större andel av mopedköpen än tidigare.

Det synes sålunda oklart i vad mån den absoluta ökningen av antalet trafiknykterhetsbrott med moped bland de unga motsvaras av en ökning av dessas mopedinnehav. Även om en ökning av mopedinnehavet hos de unga har ägt rum är det emellertid möjligt att denna inte kan ensamt eller till huvudsaklig del förklara det ökade antalet sådana brott utan att man får söka andra förklaringar.

En omständighet som man härvidlag inte kan se bort från är den ökning av polisens

[1] Siffrorna för åren 1968 och 1969 bygger på stickprov, se not under avsnitt 3.5.2.1 ovan.

övervakningsaktivitet som har skett på senare år (se avsnitt 3.4 ovan). Denna ökade aktivitet torde ha lett till en större upptäcktsfrekvens särskilt vid lägre blodalkoholhalter, där de unga förarna främst är representerade.[1] En möjlig förklaring härtill är att de unga har mindre alkoholtolerans än tränade alkoholförtärare och därför företer tecken på alkoholpåverkan vid lägre blodalkoholhalter än dessa. En annan möjlig förklaring är att de unga kanske i stor utsträckning förtär öl, vilket i högre grad än sprit torde ge upphov till en märkbar doft från andedräkten. Det är därför inte omöjligt att ökningen av antalet trafiknykterhetsbrott med moped bland de unga i viss utsträckning är att hänföra till en större upptäcktsfrekvens.

De båda ovan behandlade faktorerna nämligen dels mopedinnehavets möjliga ökning bland de unga och dels en ökad upptäcktsfrekvens – i den mån de inverkar på brottsutvecklingen – innebär att ökningen av antalet brott inte framstår som anmärkningsvärd. En allvarligare fråga är om ökningen av antalet trafiknykterhetsbrott bland de unga hänger samman med ett ökat alkoholbruk hos dessa. Härom kan följande anföras.

I en skrift år 1969 har Centralförbundet för nykterhetsundervisning presenterat en sammanställning av olika undersökningar om ungdomens alkoholvanor. Där uttalas följande.

> Utvecklingen beträffande alkoholbruk i de högre tonåren tillhör de områden av ungdomens alkoholvanor som är bäst belysta genom undersökningar. Det regelbundna alkoholbruket, definierat som »minst en gång i månaden» har enligt väl belagda undersökningsrön tilltagit såväl bland gymnasister i näst sista årskursen i hela landet mellan åren 1956, 1961 och 1967, som bland 18-åriga stockholmspojkar mellan 1960 och 1964. Andelen gymnasister som druckit sprit minst en gång i månaden har från år 1961 till 1967 ökat bland pojkar från 20 % till 35 %, bland flickor från 9 % till 15 %. Motsvarande andel för öl eller mellanöl har bland pojkar ökat från 40 % till 55 % och bland flickor från 18 % till 37 %. Andelen som druckit vin minst en gång i månaden var både 1961 och 1967 omkring en tredjedel av såväl pojkar som flickor.

När det gäller ungdomsfylleriet framgår å andra sidan av den officiella statistiken att detta under de senaste åren har gått tillbaka i hela landet – en tendens som gjorde sig gällande i storstäder redan under första hälften av 1960-talet.

Av vad sålunda har anförts synes framgå att det grova alkoholmissbruket hos ungdomen inte har ökat men att däremot alkoholseden i stort har trängt längre ned i åldrarna än tidigare. Det är väl troligt att detta ökade alkoholbruk också har slagit igenom när det gäller trafiknykterhetsbrotten bland de unga. Å andra sidan är det antagligt att verkningarna i stort sett är begränsade till trafiknykterhetsbrottslighet med lägre blodalkoholhalter.

Kommittén har närmare övervägt frågan vilken roll som införandet av mellanölet år 1965 har haft för trafiknykterhetsbrottsligheten bland de unga. Det har diskuterats om man skulle kunna få någon uppfattning härom genom att gå igenom de uppgifter om alkoholförtäringen som de för trafiknykterhetsbrott misstänkta har lämnat dels till polisen enligt förundersökningsprotokollet och dels till läkaren enligt protokollet vid den kliniska undersökningen. Emellertid har det visat sig att personer som är misstänkta för trafiknykterhetsbrott gärna uppger – för att komma i en fördelaktigare dager – att de har förtärt svagare drycker än de i verkligheten har gjort, såsom vin i stället för sprit och öl i stället för vin och sprit. Uppgifterna till polis och läkare torde därför inte vara mycket att bygga på. När de står inför rätta och blodprovsresultatet föreligger rättar de misstänkta visserligen inte sällan sina uppgifter, men dessa uppgifter finns i allmänhet inte nedtecknade i domstolsprotokoll och i många fall förhållandevis ofullständigt i själva domen. Kommittén har därför inte ansett sig kunna genom en sådan undersökning få någon uppfattning om mellanölets betydelse för trafiknykterhetsbrottsligheten bland de unga.

[1] Se bilaga 3 avsnitt 6.3.

3.5.4 Slutsatser angående utvecklingen av trafiknykterhetsbrottsligheten bland ungdomar

Sammanfattningsvis torde man våga anta att när det gäller trafiknykterhetsbrott med *bil*, ökningen av det absoluta antalet brott bland de unga åtminstone till huvudsaklig del eller kanske helt beror på den ökade förekomsten av unga bilförare i trafiken. Detta skulle sålunda kunna betyda att det inte har skett någon ökning relativt sett av denna brottslighet bland de unga. Vad åter gäller sådana trafiknykterhetsbrott som begås med *moped* är det svårare att bedöma i vad mån ökningen av det absoluta antalet sådana brott beror på en ökning av de ungas andel i mopedtrafiken eller på en ökad upptäcktsfrekvens i fråga om de unga eller på ett ökat alkoholbruk hos dessa. I vilken grad dessa tre faktorer har inverkat kan inte med någon grad av säkerhet avgöras.

Oavsett om det skulle förhålla sig så att ökningen av det absoluta antalet trafiknykterhetsbrott bland de unga och deras ökade andel i förhållande till de äldre till huvudsaklig del beror på ungdomens ökade andel i motorfordonstrafiken, kräver denna absoluta ökning att man med all kraft inriktar sig på att bekämpa trafiknykterhetsbrottsligheten bland de unga. (Se härom avsnitt 8.7, 10.8.1 och 10.12.2.) Här liksom när det gäller andra former av ungdomsbrottslighet är det nödvändigt att lita även till andra medel än strafflagstiftningen.

4 Trafiknykterhetsbrottsklientelet m.m.

Avsnitt 4.1 om lagöverträdarna år 1964 har författats av kommitténs expert professorn Knut Sveri och avsnitt 4.2 om lagöverträdarna 1968–1969 av kommitténs expert universitetslektorn Hans Klette.

4.1 *Lagöverträdarna år 1964*

4.1.1 **Inledning**

4.1.1.1 *Syfte*

Följande undersökning syftar till att ge en översiktlig bild av de personer, som blir dömda för trafiknykterhetsbrott, speciellt med hänsyn till deras belastning i asocialitets- och nykterhetsavseende. De data, som ligger till grund för rapporten, insamlades vid Stockholms universitets Kriminalvetenskapliga institut under åren 1966–68.[1] Undersökningsresultaten har förelagts kommittén efterhand som de färdigställts och sålunda (tillsammans med universitetslektorn Hans Klettes tidigare utförda undersökningar från Skåne)[2] legat till grund för kommitténs arbete i de delar som berör påföljdsfrågorna.

I denna redogörelse har endast medtagits de undersökningsresultat som har varit av störst betydelse för kommitténs avväganden i dessa frågor.

4.1.1.2 *Materialet*

Grundmaterialet utgöres av två stickprov domar (inkl. åtalseftergifter) i trafiknykterhetsmål år 1964, det ena omfattande 15% av rattfyllerimålen, det andra 10 % av rattonykterhetsmålen. Stickproven har dragits ur statistiska centralbyråns domsblanketter efter en genomgång av samtliga sådana blanketter för det aktuella året kompletterad med en genomgång av saköreslängderna, riksåklagarämbetets och ungdomsfängelsenämndens register m. m.

Stickproven har dragits på ett sådant sätt, att *varje* trafiknykterhetsmål har haft samma möjlighet att bli inkluderat. För att undvika missförstånd är det dessutom angeläget påpeka, att undersökningarna inte endast omfattar de personer som har rattfylleri resp. rattonykterhet som s. k. »huvudbrott», utan även dem som i samma dom har blivit dömda också för andra brott än trafiknykterhetsbrott. Det förekommer givetvis ofta i sådana mål att trafiknykterhetsbrottet är att anse som ett rent bibrott.

Av olika skäl har för båda stickproven visst bortfall förekommit. Minst är detta för rattonykterhetsfallen där 2 % av akterna inte har gått att identifiera. För rattfyllerifallen uppgår bortfallet till 5,6 %, varav dock över halvparten är orsakad av att domarna inte rör rattfylleri, något som i sin tur beror på (icke-systematiskt) slarv vid utplockningen av materialet. Det bort-

[1] Delrapporterna är följande:
Anders J. Meyer och Rolf Åbjörnsson, Rattfylleri i Sverige 1964 (Stockholm 1967),
Gunilla Ernberg, Clas Ullrich och Björn Wahlquist, Rattonykterhet 1964, I (Stockholm 1968),
Suzanne Bredler och Göran Walander, Rattfylleristerer i Sverige 1964 (Stockholm 1967),
Göran Lind, Anders Nordström, Hans Olander, Rattonykterhet 1964, II (Stockholm 1968)

[2] Se Samhällsreaktioner vid trafikbrott, Svenska symposier 7, Stockholm 1966 s. 192 ff.

fall som kan tänkas påverka undersökningsresultaten uppgår således till knappt 3 %.

De återstående fallen utgöres av *804 rattfylleridömda personer och 438 för rattonykterhet dömda.*

För att vara säker på en enhetlig behandling av informationerna i akterna har samtliga domar genomgåtts vid institutet i Stockholm.

De nödvändiga informationerna har antecknats på ett på förhand konstruerat momentschema som i sin tur har kodats och bearbetats med hjälp av en enkel hålkortssorterare.

För att ytterligare belysa nykterhetssituationen hos klientelet utskickades därefter ett frågeformulär till nykterhetsnämnden i den dömdes bostadskommun.

Detta material särbearbetades efter samma linjer som domsmaterialet. I den föreliggande rapporten har informationerna från såväl domsmaterialet som nykterhetsnämnderna i vissa stycken sammanförts dels för att undvika dubbelredovisningar dels för att ge en mer fullständig bild av den enskilde individens totala alkohol- och asocialitetsbelastning.

4.1.1.3 *Generaliseringsproblemet*

Vid alla undersökningar av stickprovstyp uppkommer problem rörande resultatens representativitet och därigenom frågan om deras räckvidd.

Vad kommittén har önskat är en undersökning som – i stora drag – ger en tillförlitlig bild av trafiknykterhetsklientelet under 1960-talet. Ett stickprov från ett enda år, omfattande knappt 1 300 fall, kan givetvis tänkas bli orepresentativt. Antalet domar rörande trafiknykterhetsbrott torde under perioden 1960–69 nämligen uppgå till över 100 000.

Parentetiskt kan påpekas, att problemet fortfarande skulle ha existerat om man i stället för ett stickprov fall från 1964 tagit samtliga fall detta eller ett annat år under 60-talet. Varje enstaka år utgör nämligen statistiskt sett ett stickprov av 60-talets olika år. Den mest tillförlitliga metoden är följaktligen att (om inte pengar, personal och tid finns för analys av samtliga fall) ta ett mindre stickprov från vart och ett av de aktuella åren.

När man ändå vågar hävda, att förevarande data inom rimliga gränser ger en rättvisande bild av de för trafiknykterhetsbrott dömda, har detta sin orsak i att undersökningsresultaten på alla jämförbara punkter stämmer mycket väl överens med resultaten från andra undersökningar som har utförts, sålunda Klettes från 1958–59 och 1963 samt en specialundersökning som på trafiknykterhetsbrottskommitténs uppdrag har utförts (i annat syfte) på 1966-års klientel.[1]

För att kontrollera om undersökningsresultaten i fråga om alkoholbelastningen stämmer överens med senare år har Klette låtit göra en kompletterande undersökning på material från åren 1968–1969, se avsnitt 4.2. Denna undersökning har heller inte – på de punkter som undersökningen är jämförbar med den här presenterade – visat på några skillnader som har betydelse för de resonemang beträffande trafiknykterhetsbrottsklientelet som kommittén har fört i sitt betänkande.

4.1.1.4 *Valet av år 1964*

Orsaken till varför just året 1964 har valts är följande.

Kommittén önskade givetvis så aktuella data som möjligt. När undersökningarna planlades (hösten 1966) var 1965 eller 1966 de år som närmast var aktuella. På grund av polisens m. fl. myndigheters förstatligande och omorganisation, brottsbalkens ikraftträdande och omläggningen i statistikföringen ansågs emellertid inga av dessa år användbara. Det senaste »normala» året var följaktligen året 1964.

4.1.2 Totalredovisning

4.1.2.1 *Inledning*

I det följande skall en allmän redogörelse för totalmaterialets fördelning på en del viktigare variabler lämnas. De två stickproven

[1] Per-Axel Falk och Christer Welin, Tillbakaräkningsproblemet m. m. (Stockholm 1968)

Tabell 1. Fordonsslag.

	Rattfylleri		Rattonykterhet		Totalt
	Antal	Procent	Antal	Procent	Procent
Moped	212	26	92	21	24
Motorcykel	13	2	14	3	2
Personbil	531	66	312	71	68
Lastbil	21	3	15	3	3
Skåpbil	16	2	5	1	2
Motorredskap	7	1	—	—	1
Uppgift saknas	4	—	—	—	—
Totalt	804	100	438	99	100

har därför slagits ihop, varvid dock hänsyn tagits till deras olika storlek i förhållande till de populationer varur de är dragna.

4.1.2.2 *Fordonsslag*

Av hänsyn till den betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt fordonstypen har, kommer materialet konsekvent att fördelas på *mopeder resp. bilar.*

Fördelningen på fordonsslag framgår av tabell 1. Totalt utgör mopedförarna 24 % av hela antalet och olika biltyper 73 %. Resterande 3 % utgörs av motorcyklar och motorredskap. Någon särredovisning av de sistnämnda två typerna av fordon kan, med hänsyn till deras ringa antal, inte lämnas. Då de med avseende på trafikfaran torde kunna jämställas med bilarna, har de i det följande inkluderats i bilgruppen.

4.1.2.3 *Omständigheterna vid brottet*

Äganderättsförhållanden. Större delen av lagöverträdarna äger själva de fordon, som de körde, när brottet förövades (tabell 2). Men antalet självägda fordon är dock lägre än man skulle förvänta, nämligen 77 % för mopedförarnas och 66 % för bilförarnas del. Ungefär 10 % körde lånade fordon och härtill kommer, att 5 % av bilarna ägdes av någon passagerare. Mest uppseendeväckande är emellertid att inte mindre än 11 % av bilarna (3 % av mopederna) var stulna fordon. Dessa bilförare är genomgående yngre personer och torde utgöra ett särskilt riskmoment i trafiken.

Upptäckt. Av mopedförarna har 3/4 upptäckts av polisen, de övriga av enskild person. Beträffande trafikonykterhet med bil svarar polisen för ungefär 60 % och enskild person för de övriga 40 % av anmälningarna.

Vad beträffar upptäcktsorsakerna kan för bilförarnas vidkommande nämnas att 20 % upptäcktes vid trafikolycka i egentlig bemärkelse, medan ytterligare 12 % hade råkat ut för någon lindrig form av »trafikmissöde» (t. ex. backat på grindstolpe e. dyl.). 14 % framförde sitt fordon på ett så vingligt, vårdslöst eller egendomligt sätt, att de därmed ådrog sig polisens eller allmänhetens uppmärksamhet, och 11 % uppträdde allmänt berusade med samma resultat. Intressant är vidare att endast 5 % upptäcktes genom polisens s. k. »fasta» trafikkontroller och 2 % via övrig specialiserad trafikövervakning, medan 16 % upptäcktes under polisens allmänna rutinkontroller och 8 % i förbindelse med förundersökning av annat brott.

(Det kan nämnas, att den redovisade procentfördelningen helt överensstämmer med den tidigare omnämnda undersökningen från år 1966.)

Tidpunkt. De flesta trafiknykterhetsbrottslingar grips – som man skulle förvänta sig – mellan klockan 18 och 24 (ca 50 %). Beträffande veckodag toppar fredag och lördag statistiken med tillsammans ca 45 % av samtliga fall. Dessa förhållanden gäller för såväl bil- som mopedförare.

Körningens syfte. I fråga om bilförarna gäller att 27 % inte kan ange något egent-

Tabell 2. Äganderättsförhållande. Procent

	Bil	Moped
Eget fordon	66	77
Tjänstefordon	4	1
Lånat	12	10
Stulet	11	3
Passagerarens	5	1
Övriga	2	8
Totalt	100	100

Tabell 3. Skador. Procent

Skada	Bil	Mopeder
Ingen	68,5	83,8
Personskada	1,5	6,8
Person + sakskada	9,8	6,4
Sakskada	19,8	3,0
Uppl. saknas	0,4	—
Totalt	100,0	100,0
N	743	235

ligt »syfte» med körningen och de kan därför klassificeras under kategorin »planlös körning». Av de övriga uppger 17 % att de var på väg att uträtta något privatärende, 15 % var på väg till eller från bekanta och 10 % till eller från restaurang medan 7 % var på väg till eller från arbetet samt 2 % på väg från systemet. Av de resterande har 4 % kört under yrkesutövning och ett mera obestämt antal (troligen ca 8 %) till eller från dans eller festplats.

Vad beträffar mopedförarna finns i jämförelse med bilförarna vissa smärre skillnader, så t. ex. har en något större del varit på väg till eller från bekanta.

Passagerare. Av bilförarna har 60 % varit ensamma i fordonet vid tidpunkten för gripandet. I de resterande fallen var det vanligast att passageraren var en bekant medan familjemedlemmar som passagerare endast förekom i 12 % av fallen.

Där det fanns passagerare, hade även dessa i 70 % av fallen konsumerat alkohol.

Skador. Skadorna kan tänkas beröra person, fordon eller egendom och antingen föraren själv samt hans fordon och egendom eller någon annan person och dennes fordon och egendom. Kombinationsmöjligheterna är sålunda många och en viss begränsning nödvändig m. h. t. stickprovets ringa storlek. Av tabell 3 framgår, att 68,5 % av de bilförande och 83,8 % av de mopedförande trafiknykterhetsbrottslingarna inte har varit inblandade i olyckor med vare sig person- eller sakskada. Personskador förekommer i 11,3 % för bilförarnas och 13,2 % för mopedförarnas del, medan sakskador är betydligt vanligare för de förstnämnda, nämligen i 29,6 % av fallen. Mopedförarna har å sin sida i endast 9,4 % av fallen varit inblandade i olyckor med sakskada.

De här angivna procenttalen anger samtliga olyckstillbud som bil- resp. mopedfyllerister har varit inblandade i utan hänsyn till huruvida olyckan var förorsakad av föraren eller inte, och utan hänsyn till huruvida det existerar något orsakssamband mellan förarens spritförtäring och olyckan. I en del fall kan det givetvis mycket väl tänkas, att trafiknykterhetsbrottslingen är helt utan skuld till olyckan. Det har emellertid inte varit möjligt att avgöra hur ofta detta är fallet.

Skadornas art och grovhet varierar dessutom avsevärt. I de flesta fall har de varit av lindrig karaktär, men även dödsolyckor förekommer, nämligen i två fall. När det gäller mopeder må särskilt nämnas följande. Vid rattfylleri var mopedförarna inte i något fall invecklade i olycka med skada på annan person och knappt 5 % var invecklade i olycka med skada på annans egendom. I rattonykterhetsfallen på moped förekom skada på annan person i 1 % och skada på annans egendom i 3 % av fallen. Trafiknykterhetsbrott med moped torde sålunda kunna karakteriseras som riskabelt i huvudsak endast för mopedföraren själv. Som en jämförelse kan nämnas att av de dömda bilrattfylleristerna var 5 % invecklade i olycka med skada på annan person och 21 % i olycka med skada på annans egendom.

(I 1966 års undersökning, där moped- och bilgrupperna är sammanslagna, blev resultatet tämligen exakt detsamma, nämli-

Tabell 4. Resultat av blodprov. Bilförare.

Procent

Alkoholhalt i ‰	Rattonykterhet	Rattfylleri	Totalt[1]
0,00—0,49	2,3	1,0	2
0,50—0,99	39,5	2,9	20
1,00—1,49	52,5	12,1	31
1,50—1,99	5,1	41,8	25
2,00—2,49		26,0	14
2,50—2,99		7,9	4
3,00 och över		1,5	1
Blodprov har ej tagits		5,7	3
Upplysn. saknas	0,6	1,0	1
Totalt	100	100	101
N	347	593	

[1] Här, som i de följande tabeller där de två stickproven har samarbetats, har korrigerats för olika stickprovsstorlekar.

gen: Ingen skada 72 %, personskada 9 % och enbart sakskada 18 %. Beräknat på motsvarande sätt blir resultatet för den föreliggande undersökningen följande: Ingen skada 72 %, personskada 12 % och enbart sakskada 16 %.)

Blodprov. Resultat av blodprovsanalys föreligger i så gott som samtliga fall. Endast i 9 domar har akten saknat närmare information om detta förhållande. Vidare har föraren i 2 fall (båda bedömda som rattfylleri) varit så berusad, att blodprov ansetts för helt onödigt, samt har i 38 fall så lång tid förflutit mellan körningen och gripandet, att blodprov ansetts vara meningslöst. I de resterande fallen, som totalt utgör 95,5 % av materialet, föreligger blodprov. (I ett par procent har t. o. m. två prov tagits. Följande resultat bygger emellertid uteslutande på första provet.)

Ca 75 % av proven har tagits inom en tidrymd av 1½ timme efter gripandet. Det vanligaste (i ca 50 %) är att provtagningen äger rum mellan ½ och 1½ timme efter gripandet. Mindre än 5 % av de misstänkta har fått vänta över 2 timmar.

Alkoholkoncentrationen. Resultatet av blodprovsanalysen redovisas i det följande med det konventionella avdraget på 0,14 ‰, m. a. o. med den blodalkoholhalt, som domstolarna lagt till grund för sin bedömning. Däremot har givetvis intet försök gjorts på att uppskatta blodalkoholhalten vid tidpunkten för körningen, utan vad som presenteras är blodalkoholhalten vid tidpunkten för provtagningen.

Resultatet finns redovisat i tabellerna 4 och 5. Av dessa kan man utläsa, att bil-

Tabell 5. Resultat av blodprov. Mopedförare.

Procent

Alkoholhalt i ‰	Rattonykterhet	Rattfylleri	Totalt
0,00—0,49	—	—	—
0,50—0,99	38,0	1,9	16
1,00—1,49	56,5	7,5	27
1,50—1,99	4,4	47,2	30
2,00—2,49		28,3	17
2,50—2,99		10,4	7
3,00 och över		1,4	1
Blodprov har ej tagits		2,8	2
Upplysn. saknas	1,1	0,5	
Totalt	100	100	100
N	92	212	

förarnas resp. mopedförarnas blodalkoholhalt har ungefär samma fördelning. Av procenttalen beräknade på de sammanslagna stickproven av rattfylleri- och rattonykterhetsfall ser man, att det största antalet, 31 %, ligger i promillegruppen 1,00–1,49 för bilförarnas del och i gruppen 1,50–1,99 (30 %) för mopedförarnas del. Detta medför en viss förskjutning uppåt för mopedförarna.

Fördelningarna kan kanske enklast beskrivas på följande sätt:

a) 25 % av bilförarna och mopedförarna hade en promille *under*stigande 1,00 resp. 1,20;

b) 50 % av bilförarna och mopedförarna hade en promille understigande 1,45;

c) 25 % av bilförarna hade en promille *över*stigande 1,90, mopedförarna 1,80. Eller uttryckt på ett annat sätt: 75 % hade en promille *under*stigande 1,90 (resp. 1,80). Verkligt höga promillen, över 2,50, förekommer i mindre än 10 % av fallen.

Om man uppfattar 50 %-gränsen som ett slags typvärde, blir den »typiska» trafiknykterhetsbrottslingen en person som har en promille på ca 1,45. Det som då är att anse som »typiskt», består i att promillen 1,45 delar samtliga fall i stickprovet i två halvor, varav den ena halvan har högre, den andra lägre promille.

För övrigt har följande fördelningar visst intresse för utredningens resonemang. 10 % av fallen (endast bilförare) återfinns mellan 0,50 och 0,80 ‰ och 22 % mellan 0,50 och 1,00. Mellan 1,00 och 1,20 ‰ återfinns 12 %, och mellan 1,20 och 1,50 ‰ 15 %.

Här anförda data kan jämföras med resultaten från den i inledningen omnämnda undersökningen från 1966. Fördelningarna var här:

25 % under 1,05, 50 % under 1,47, 75 % under 1,95.

Resultaten är m. a. o. tämligen exakt desamma i de två undersökningarna.

4.1.2.4 *Allmän karakteristik av lagöverträdarna*

Kön. Bland rattfylleristerna fanns 4 kvinnor (0,2 %) och bland rattonykterhetsfallen 9 (2 %). Totalt utgjorde kvinnorna endast 1,2 %.

Tabell 6. Ålder vid tid för domen.

Procent Ålder	Bil	Moped
15—19	11	16
20—24	23	13
25—29	16	9
30—34	13	8
35—39	9	11
40—44	10	11
45—49	8	11
50—54	5	9
55—59	4	7
60 och över	1	5
Totalt	100	100
N	742	232

(Motsvarande i 1966 års undersökning var 1,1 %.)

Ålder. Såsom framgår av tabell 6 var för bilförarnas del trafiknykterhetsbrott vanligast i åldersklassen 20–24 år, där 23 % av fallen var koncentrerade. Från denna åldersklass minskade antalet med stigande ålder och endast 10 % återfanns i åldrarna över 50 år. I de yngsta åldrarna kan noteras, att knappt 2 % var under 18 år, medan 9 % var i åldrarna 18 och 19 år. Belastningen för de yngsta – i åldrarna 18–24 år – är sålunda rätt stor, i det att nästan 1/3 av samtliga fall återfinns i denna åldersklass.

Mopedförarnas åldersfördelning är betydligt jämnare. Särskilt betydelsefullt är att man finner den yngsta åldersklassen, 15–17 år, representerad med hela 10 % av samtliga fall, samt den äldsta, över 50 år, representerad med 21 %.

(1966 års undersökning, som inte är fördelad på fordonsslag, överensstämmer praktiskt taget exakt med föreliggande undersökning.)

Nationalitet. Av totalmaterialet var 94 % svenska, 4 % finländska och 1 % danska och norska medborgare. Övriga, 1 %, hade utomnordiskt medborgarskap. Av det absoluta antalet utlänningar saknade endast 17 % hemvist i Sverige. Detta betyder, att utlänningar, som tillfälligt vistats i riket (turister o. dyl.), utgjorde en försvinnande liten

del av trafiknykterhetsbrottslingarna.

(I 1966 års undersökning var 90 % svenska, 7 % finländska och 2 % danska och norska medborgare, medan 1 % tillhörde andra nationaliteter.)

Civilstånd. Materialet visar, att 50 % är ogifta, 38 % gifta, 11 % skilda och 1 % änklingar (änkor). Någon skillnad mellan moped- och bilförare kan inte spåras.

I jämförelse med rikets vuxna (manliga) befolkning i motsvarande åldrar finns det en viss överrepresentation för ogifta och skilda bland trafiknykterhetsbrottslingarna.

Skolutbildning. 84 % av mopedförarna och 70 % av bilförarna hade ingen utbildning utöver folkskolan.

Någon siffra för den manliga befolkningen i motsvarande åldrar finns inte tillgänglig. Med tanke på att många trafiknykterhetsbrottslingar är i åldrarna under 30 år, verkar det troligt att utbildningsgraden är lägre än hos motsvarande åldersgrupp i befolkningen.

Yrkes- och anställningsförhållanden. I hela materialet var det 12 %, som tillhörde kategorierna pensionärer, studerande, värnpliktiga och »hemmafruar». De övriga (med undantag för 5 % där upplysning saknades) uppgav sig sålunda vara »förvärvsarbetande». Av dessa kan (med tillämpning av statistiska centralbyråns yrkeskod) 80 % sägas tillhöra kategorin »arbetare», 10 % kategorin »tjänstemän» och 10 % kategorin »egna företagare».

Beträffande den uppgivna yrkestillhörigheten hänför sig den största gruppen till »tillverkningsarbete» (totalt ca 50 %) och den näst största till »transport och kommunikation» (ca 13 %).

Uppgifterna om yrkestillhörighet har emellertid betydande svagheter. För det första säger de givetvis inte något om huruvida personen i fråga över huvud taget arbetar. Och för det andra omfattar kategorin »egna företagare» en mycket heterogen grupp, omfattande t. ex. så olika sysselsättningar som tillfällig försäljning av blommor, innehav av tobaksaffär och innehav av ett miljonföretag.

Beträffande det förstnämnda problemet föreligger följande information: Av samtliga, som har uppgivit sig ha ett »yrkesarbete» (dvs. med undantag för pensionärer, studerande, hemmafruar och värnpliktiga), saknade 14 % anställning vid tiden för brottet.

Inkomst. I tabell 7 har de förvärvsarbetande fördelats på inkomstklasser. På grundval av de data, som här föreligger kan man säga följande:

a) 25 % av trafiknykterhetsbrottslingarna uppger sig ha en inkomst, som understiger 10 000 kr;

b) 50 % uppger sin inkomst till under 15 000 kr, och

c) 75 % uppger sin inkomst till under 20 000 kr.

En mera ingående analys av grunddata

Tabell 7. De förvärvsarbetande fördelade på uppgiven inkomst.

Procent

Inkomst	Bilförare	Mopedförare	Totalt
0— 4 999	12	13	12
5 000— 9 999	14	20	15
10 000—14 999	24	33	26
15 000—19 999	28	26	28
20 000—24 999	12	6	11
25 000—29 999	3	—	2
30 000—34 999	2	—	1
35 000—39 999	—	—	(1)
40 000—44 999	1	—	1
Uppgift saknas	4	2	4
Totalt	100	100	100
N	590	198	788

Tabell 8. Körkortsinnehav vid tiden för brottet.

Procent

	Bil	Moped	Totalt	1966 års undersökning
Har körkort	58	7	46	50
Har körkort och trafikkort	6	(1)	4	
Saknar körkort	24	79	37	39
Saknar körkort p. g. a. återkallelse	12	14	12	8
Uppgift saknas	(1)	—	(1)	3
Totalt	100	100	99	100
N	742	232		236

ger vid handen, att »tjänstemannagruppen» har högre inkomster än grupperna »arbetare» och »egna företagare». Medan sålunda endast 20 % av »tjänstemännen» uppger en inkomst på under 15 000 kr finns 66 % av de två övriga grupperna i dessa låga inkomstklasser. För de »egna företagarnas» del finner man, att 12 % har mindre än 5 000 kr i inkomst, 54 % mellan 5 och 15 000 kr, 19 % mellan 15 och 20 000 kr och endast 15 % 20 000 kr eller över. Det är sålunda alldeles uppenbart, att kategorin »egna företagare» till betydande del måste omfatta en grupp socialfall. Motsvarande resonemang gäller även kategorin »arbetare».

Brottskonstellationer i den aktuella domen. I 50 % av fallen avsåg domen endast trafiknykterhetsbrottet (el. event. flera sådana), medan i 29 % domen även omfattade andra typer av trafikbrott. För de resterande 21 % av fallen dömdes personerna ifråga för brott av allvarligare beskaffenhet, vilket betyder att i dessa fall trafiknykterhetsbrottet var att anse som bibrott.

De här anförda fördelningarna är praktiskt taget de samma för rattfylleri- och rattonykterhetsfallen.

4.1.2.5 *Registerinventering*

Körkortsinnehav. Av tabell 8 framgår, att av de förare, som vid trafiknykterhetsbrottet förde körkortspliktigt fordon, innehade 64 % giltigt körkort. Vidare var det 24 % som aldrig innehaft körkort, och 12 % vars körkort återkallats. Av de nämnda 24 % faller endast 4 % i åldersklassen under 18 år, vilket betyder att hela 20 % eller var femte person, aldrig haft körkort, trots att de tillhörde åldrar, där sådant skulle ha kunnat erhållas.

Mopedförarnas körkortsinnehav är av mindre intresse, enär mopeder tillhör de ej körkortspliktiga fordonstyperna. Tabellen över deras körkortsinnehav har dock ett visst intresse såsom en allmän karakteristik av denna typ av trafiknykterhetsbrottslingar. Det förhållandet, att endast 7 % innehar körkort och att hela 79 % (varav 7 % under 18 år) aldrig haft körkort, tyder på att dessa personer socialt skiljer sig från den övriga manliga befolkningen i Sverige. Intressant är det dessutom att kunna konstatera, att mopedförarna inte i högre utsträckning än bilförarna saknar körkort på grund av återkallelse.

Av tabellens sista kolumn framgår, att 1966 års undersökning bekräftar de här presenterade fördelningarna.

Kontrollstyrelsens straffregister. I kontrollstyrelsens straffregister registreras i huvudsak tre typer av uppgifter, som är av intresse för bedömningen av trafiknykterhetsbrottslingarnas alkoholbruk, nämligen fylleriförseelser, vård på alkoholistanstalt och trafiknykterhetsbrott.

Informationerna från kontrollstyrelsen är begränsade till *de tre sista åren före den aktuella* domen.

Registreringarna framgår av tabell 9. Var fjärde bilförare och var tredje mopedföra-

Tabell 9. Registreringar i kontrollstyrelsens straffregister de senaste 3 åren före den aktuella domen år 1964.

Fylleriförseelser	Procent Bilförare	Mopedförare
Ingen	72	62
1	13	15
2	5	7
3	2	4
4 el. flera	5	10
Uppgift saknas	3	2
Totalt	100	100
N	742	232
Alkoholistvård (absoluta antalet)	13 st.	12 st.
Uppgift saknas	24 st.	3 st.

re har övertygats om fylleriförseelse, varav över halvparten två eller flera gånger.

Mycket få har, som framgår av kolumnen längst ned i tabellen, vårdats i nykterhetsvårdsanstalt.

Tidigare straff enligt kriminalregistret. Av tabell 10 kan utläsas att en betydande del av trafiknykterhetsbrottslingarna finns registrerade för kriminalregisterbrott. Ca 40 % av bilförarna (och av mopedförarna ytterligare några procent) finns i registret. Belastningen i antalet domar är även den betydande; bortåt 10 % har 5 eller flera domar.

Ur kriminalregisterutdragen kan även hämtas upplysningar om vilka *brottstyper* som förekommer. Vanligast är tillgreppsbrott och trafiknykterhetsbrott. Av de personer, som finns registrerade i registret, har 56 % tidigare övertygats om överträdelse av 4 § TBL. Av det totala antalet personer i undersökningen utgör de om tidigare trafiknykterhetsbrott registrerade 23 %. Många har upprepade domar för denna typ av brott; andelen med mer än ett brott uppgår till 44 % av dem som registrerats för denna brottstyp.

Beträffande tidigare registreringar för tillgreppsbrott gäller, att antalet personer med sådana brott i det förflutna också uppgår till 56 % av dem som finns i kriminalregistret eller 23 % av totalmaterialet. Men

Tabell 10. Tidigare domar enligt kriminalregistret.

Procent	Bilförare	Mopedförare
Ej i registret	60	56
1 dom	16	16
2 domar	8	7
3 »	5	7
4 »	4	3
5 eller flera domar	7	10
Upplysn. saknas	1	1
Totalt	101	100
N	742	232

antalet brott per person är betydligt större än för trafiknykterhetsbrotten. Av dem som registrerats för tillgreppsbrott har 65 % övertygats om minst två sådana brott och 35 % om minst 5.

Av övriga brottstyper kan nämnas, att 50 % av de personer, som har återfunnits i kriminalregistret, har tidigare dom för överträdelser av TBL exkl. trafiknykterhetsbrott (20 % av samtliga i undersökningen), 24 % har domar för bedrägeri/förskingring (10 % av samtliga), 20 % har domar för våldsbrott/våldsamt motstånd (8 % av samtliga), och 2 % dom för sedlighetsbrott (1 % av samtliga).

Nykterhetsnämnden. I och med att det i avsnitt 4.1.3 kommer att företagas en mera ingående analys av det alkoholbelastade klientelet, skall här endast lämnas några allmänna data om antalet registreringar hos nykterhetsnämnderna. Dessa nämnders register är, i motsats till kontrollstyrelsens register, inte tidsbegränsade. När en person har »registrerats» *kan* detta sålunda vara en enstaka registrering som ligger långt tillbaka i tiden. Vidare är det viktigt att observera att en »registrering» inte innebär annat än att personen i fråga finns i nykterhetsnämndens register.

Av tabell 11 framgår att 50 % av de personer undersökningen omfattar, var registrerade i nykterhetsnämnden. Registreringsfrekvensen var något högre (63 %) för mopedförarna än för bilförarna (46 %). Till detta kommer, att 4 % var »kända» av

Tabell 11. Nykterhetsnämndens kännedom om personen före den aktuella trafiknykterhetsdomen år 1964.

Procent

	Bilförare	Mopedförare	Totalt
Helt okänd	48	32	44
Känd, men ej officiellt registrerad	4	4	4
Känd och registrerad	46	63	50
Registrerad hos barnavårdsnämnden	1	2	1
Utländskt hemvist	1	—	1
Totalt	100	101	100
N	742	232	974

nämnden, men ej officiellt registrerade, samt att 1 % var registrerade hos barnavårdsnämnden i förbindelse med alkoholproblem.

Såsom skäl för att personerna i fråga har kommit till nykterhetsnämndernas kännedom anges av nämnderna följande: Anmälan från polisen med anledning av fylleriförseelse (på allmän plats), anmälan från polisen eller från enskild person om spritmissbruk (fylleri o. dyl. på enskild plats), anmälan om trafiknykterhetsbrott samt anmälan om brott under spritpåverkan. Tillsammans har de 659 personer, som har registrerats hos nämnderna, över 3 000 anmälningar antecknade rörande sådana förhållanden dvs. ca 4,5 anmälningar per person *före* det under 1964 aktuella trafiknykterhetsbrottet. Spridningen på antalet anmälningar är emellertid avsevärd. Således kan nämnas att beträffande fylleriförseelser har 24 % registrerats 1 gång, 34 % 2–4 gånger, 17 % 5–7 gånger, 12 % 8–12 gånger, 7 % 13–18 gånger, 3 % 19–30 gånger, 2 % 31–50 gånger och 1 % (5 personer) 51 gånger eller flera.

Beträffande de olika typerna av anmälningar framgår det av grundmaterialet att av det totala antalet personer i undersökningen (alltså inklusive de personer, som inte finns antecknade hos nykterhetsnämnden före 1964) har 42 % registrerats för fylleriförseelse, 15 % för spritmissbruk och 17 % för trafiknykterhetsbrott.

Nykterhetsnämndernas *åtgärder* med anledning av de ovan nämnda anmälningarna visar stora variationer. Detta är ett sedan länge bekant förhållande och har samband med sådana faktorer som nykterhetsnämndens personella resurser och allmänna socialpolitiska attityd till alkoholfrågan. Det finns nämnder, som gör utredningar vid den första anmälan om t. ex. fylleri, medan det finns andra som börjar utreda ett fall först när det föreligger två eller flera anmälningar inom en relativt kort tidsperiod. Detta betyder, att nämndernas uppgifter rörande de åtgärder, som vidtagits, endast kan ge en viss indikation på förekomsten av alkoholproblem hos klientelet. Med denna reservation kan följande uppgifter om nykterhetsnämndernas verksamhet före trafiknykterhetsdomen 1964 lämnas.

I de fall, som hade anmälts (dvs. 50 % av de personer som undersökningen omfattar), företog nämnderna *utredning* i 75 % av fallen. De personer, som år 1964 dömdes för rattfylleri, hade i större utsträckning blivit föremål för utredning (82 %) än de som tillhörde rattonykterhetskategorin (66 %).

Utredningarna resulterade i $^2/_3$ av fallen i någon typ av *åtgärd* från nykterhetsnämndens sida. Sålunda beslöts om hjälpåtgärder och/eller övervakning i 38 % av utredningsfallen och anstaltsvård i 12 %, medan åtgärder från barnavårdsnämndens sida förekom i 14 %.

Vad särskilt angår tvångsåtgärder enligt nykterhetsvårdslagen (övervakning eller anstaltsvård) framgår följande. När det gäller de personer som år 1964 dömdes för rattfylleri hade 13 % av bilförarna och 29 %

Tabell 12. Lagöverträdarnas tidigare registreringar i kriminalregistret, kontrollstyrelsestraffregister och hos nykterhetsnämnden i hemortskommunen.

	Rattfylleri		Rattonykterhet		Totalt
	Antal	Procent	Antal	Procent	Procent
1 *Enbart alkoholbelastade:* Registrerade i kontrollstyrelsens och/eller hos nykterhetsnämnden och/eller för enbart trafiknykterhetsbrott i kriminalregistret	324	40	119	27	35
2 *Enbart brottsbelastade:* Registrerade enbart i kriminalregistret (för annat brott än trafiknykterhetsbrott)	28	4	49	11	7
3 *Både alkohol- och brottsbelastade:* Registrerade *både* enligt 1 och 2	196	24	109	25	25
4 *Helt obelastade:* Har inte kunnat finnas registrerade i några av de ovan nämnda register	240	30	157	36	32
5 Upplysningar saknas	16	2	4	1	1
Totalt	804	100	438	100	100

av mopedförarna varit föremål för sådana åtgärder. Vid rattonykterhet var motsvarande siffror för bilförarna 4 % och för mopedförarna 13 %.

Nykterhetsnämnderna har även besvarat en fråga, huruvida de ansåg att de i undersökningen ingående personerna hade »alkoholproblem». Begränsar man sig till de personer, som nämnderna har låtit utreda, blir den procentuella andelen, där enligt nämndens uppfattning alkoholproblem förelåg, 66 % och inga alkoholproblem 33 %. (Av samtliga personer i undersökningen utgör detta 27 %. Härtill kommer 14 % där alkoholproblem ej ansågs föreligga och återstående 59 %, som nämnden ej har utrett eller haft kontakt med.)

Socialhjälp. Enligt upplysning från hemortskommunens socialregister hade 30 % av samtliga i undersökningen ingående personer erhållit socialhjälp före domen år 1964.

Sammanfattning. En person kan givetvis förekomma i flera av de här omnämnda registren. Om man försöker klassificera individerna med utgångspunkt från förekomst resp. ej förekomst i kriminalregistret, kontrollstyrelsens straffregister eller hos nykterhetsnämnderna, får man den huvudindelning av materialet som framgår av tabell 12.

Av denna tabell framgår, att inte mindre än 60 % av hela undersökningsmaterialet var registrerade för olämpligt beteende i förbindelse med alkoholbruk (före 1964). Av de resterande förekom 7 % i kriminalregistret (för annat brott än trafiknykterhetsbrott) och endast 32 % var utan någon tidigare registerbelastning. *Av rattfyllerifallen är det 64 % och av rattonykterhetsfallen 52 % som tidigare har registrerats för olämpligt alkoholbeteende.*

Om man nu beaktar även det förhållandet, att samtliga personer har dömts för trafiknykterhetsbrott år 1964 – vilket ju är utgångskriteriet för undersökningspopulationen – betyder detta, att de nämnda 60 % har åtminstone två registreringar som markerar, att de har betett sig olämpligt under inverkan av alkohol. Det är således alldeles uppenbart, att trafiknykterhetsbrottslingarna, som grupp betraktad, inte kan betecknas som representativa för populationen »svenska motorfordonsförare». Även om det inte finns siffermässigt belägg för det, torde det utan vidare vara uppenbart, att det inte kan förhålla sig på det sättet att nästan 2 av 3 vanliga motorfordonsförare finns registrerade i de ovan angivna registren.

Tabell 13. Tidigare belastning och fordonstyp.

Procent Belastningsgrupp	Bilförare	Mopeder
1. Enbart alkoholbelastade	34	39
2. Enbart brottsbelastade	8	5
3. Både alkohol- och brottsbelastade	23	29
4. Helt obelastade	33	27
5. Upplysn. saknas	2	—
Totalt	100	100
N	742	232

4.1.3 Bilförarnas tidigare belastning (alkohol och kriminalitet)

4.1.3.1 *Inledning*

Syftet med redovisningen i detta avsnitt är, att mera ingående granska de individer, som enl. tab. 12 tidigare registrerats för olämpligt beteende under alkoholpåverkan. Undersökningen omfattar endast *bilförarna.* Den relativa fördelningen på olika belastningsgrupper för bil- resp. mopedförare framgår av tab. 13, som visar att de sistnämnda har högre belastning än bilförarna. Totalt var 57 % av bilförarna och 68 % av mopedförarna registrerade för olämpligt alkoholbeteende före trafiknykterhetsdomen år 1964. Detta förhållandet, tillsammans med det faktum, att mopedförarna ur faro- och skadesynvinkel (som påvisats ovan i avsnitt 4.1.2.3) är av en helt annan typ än bilförarna, gör det rimligt att skilja ut bilförarna och mera noggrant studera dem.

Den indelning i belastningsgrupper, som har använts i tabellerna 12 och 13, är mycket schematisk. Vad den anger är endast huruvida en person finns resp. icke finns registrerad i de angivna registren. Däremot säger den inte något om hur ofta och i vilka registreringskombinationer olämpligt alkoholbeteende har förekommit.

4.1.3.2 *Blodalkoholhalt och tidigare registreringar*

Om man utgår ifrån det antagandet, att högre promille hos trafiknykterhetsbrottslingarna indicerar större grad av tillvänjning till alkohol, verkar det rimligt att man skulle kunna uppställa följande hypotes: Det finns ett positivt samband mellan högre blodalkoholhalter och anteckningar om alkoholförseelse eller alkoholmissbruk. M. a. o. skulle man kunna förvänta, att de personer som har tidigare alkoholbelastning genomgående skulle ha högre promille vid körningen än de tidigare helt obelastade.

I tab. 14 har man försökt att testa hypotesen. Resultatet går i förväntad riktning: Medan 51 % av de förare, som har haft lägre än 1 ‰ alkohol i blodet, finns registrerade för olämpligt alkoholbeteende, ligger procentandelen med registreringar för sådant beteende högre vid högre blodalkoholvärden.

En motsvarande uppställning för sambandet blodalkoholhalt/tidigare registreringar för fylleri visar samma tendens (tabell 15).

4.1.3.3 *Typ och antal tidigare registreringar*

Såsom »tidigare alkoholbelastad» har en person räknats, som har varit registrerad

Tabell 14. Tidigare belastning i nykterhetsavseende fördelad på blodalkoholhalten vid trafiknykterhetsbrottet år 1964. Endast bilförare. Procent.

Promille	Tidigare obelastade	Tidigare belastade	Totalt	Antal
Under 1,00	49	51	100	158
1,00—1,49	45	55	100	231
1,50—1,99	43	57	100	178
2,00—2,49	35	65	100	101
2,50 och över	25	75	100	39
Totalt	42	58	100	707[1]

[1] Exkl. 35 förare där upplysningar saknas.

Tabell 15. Tidigare registreringar för fylleriförseelser vid olika blodalkoholhalter. Enbart bilförare. Procent.

Promille	Antal tidigare registreringar 0	1	2—4	5 och över	Totalt	Antal
Under 1,00	62	21	11	6	100	160
1,00—1,49	68	14	13	5	100	223
1,50—1,99	59	12	16	13	100	173
2,00—2,49	56	13	19	12	100	100
2,50 och över	50	15	13	22	100	40
Totalt	62	15	14	9	100	696[1]

[1] Exkl. 46 förare där upplysningar om blodprov eller fylleriförseelser saknas.

hos nykterhetsnämnden, i kontrollstyrelsens straffregister för fylleri eller trafiknykterhetsbrott eller varit dömd för sådana brott och för detta antecknats i kriminalregistret. En person kan emellertid för *samma* förseelse vara registrerad i samtliga dessa register p. g. a. den ömsesidiga rapporteringsskyldigheten (t. ex. skall en rattfylleridom som medför fängelsestraff rapporteras till såväl kriminalregistret som till kontrollstyrelsen och nykterhetsnämnden).

I och med att man inte utan mycket stort merarbete med bestämdhet kan veta, huruvida en dubbelregistrering (t. ex. hos nykterhetsnämnden och i kontrollstyrelsen) hänför sig till *samma* förhållande, har man i det följande utgått ifrån den enkla princip, att vid sådana dubbla registreringar underrättelseplikten alltid har fungerat och följaktligen räknat registreringar i två (event. fle-

Tabell 16. Antal registreringar för olämpligt nykterhetsbeteende *före* det aktuella trafiknykterhetsbrottet år 1964. Endast bilförare.

Tidigare registreringar	Dömda för rattonykterhet Antal	Procent	rattfylleri Antal	Procent	Totalt Procent
Endast fylleri					
1	72	38,0	59	17	26
2	15	8,0	35	10	9
3 eller flera	14	7,5	56	16	12
Endast rattonykterhet eller rattfylleri					
1	20	10,5	20	5	8
2	8	4,5	10	3	3
3 eller flera	3	1,5	6	2	2
Rattonykterhet/rattfylleri samt fylleri[1]					
1	22	11,5	84	24	19
2	11	6,0	30	8	7
3 eller flera	13	7,0	33	9	8
Endast registrerade hos nykterhetsnämnd för spritmissbruk					
1	2	1,0	10	3	2
2	7	4,0	8	2	3
3 eller flera	1	0,5	5	1	1
Summa	188	100	356	100	100
Ej registrerade	159		237		
Totalt	347		593		

[1] Antalet registreringar hänför sig endast till tidigare trafiknykterhetsbrott (se texten).

ra) register med samma beteckning (t. ex. »fylleri») som refererande sig till *samma* händelse. Detta medför uppenbart något för låga siffror, men vi har förenklat genomgången avsevärt. De sifferuppgifter som föreligger representerar sålunda det »minimala» antalet registreringar för olämpligt alkoholbeteende per individ i undersökningen.

Det bör observeras, att anmälda *spritmissbruk* till nykterhetsnämnden helt har utelämnats med undantag för de fall, där sådana anmälningar representerar de *enda* tidigare registreringar en person har.

Resultatet av genomgången framgår av tabell 16. Som förväntat (enl. föregående avsnitt) har de för rattfylleri dömda oftare registrerats än rattonykterhetsfallen. Procentandelen med en enda registrering är för rattfyllerifallen 25 mot 50,5 för rattonykterhetsfallen. Andelen med tre eller flera registreringar är (givetvis) motsatt, nämligen 34 % för rattonykterhetsfallen och 60 för rattfyllerifallen.

Sammanslaget ger materialet följande: 36 % har en enda tidigare registrering (vanligen ett fylleri) och 64 % två eller flera registreringar. Endast 6 % finns uteslutande registrerade hos nykterhetsnämnden för spritmissbruk (men å andra sidan finns en mycket stor del av de övriga registrerade på detta sätt utan att detta har medtagits i tabellen).

Gruppen »rattonykterhet/rattfylleri samt fylleri» har för enkelhets skull endast redovisats under antalet rattfylleri resp. rattonykterhet. Grundmaterialet visar beträffande antalet fyllerier följande: 25 % har en enda registrering för fylleri, 25 % har två registreringar och 50 % tre eller flera.

Av tabellen framgår, att den vanligaste tidigare registreringstypen är fylleri. Av samtliga, som över huvud taget har tidigare registreringar, har 81 % någon fylleriförseelse. Fördelningen på antalet fylleriförseelser för dessa personer är: 43 % en enda registrering, 22 % två registreringar och 35 % tre eller flera.

Totalt sett, dvs. *inklusive alla registreringstyper*, är fördelningen följande:

En enda registrering: 36 %.
Två registreringar: 21 %.
Tre eller flera registreringar: 43 %.

4.1.4 Senare registreringar

4.1.4.1 *Inledning*

I vissa avseenden föreligger även informationer om trafiknykterhetsbrott (dvs. återfall) och nya nykterhetsanmärkningar *efter* domen år 1964. Dels har man fullständiga data beträffande registreringar i kriminalregistret – bl. a. omfattande samtliga återfall som resulterade i fängelsestraff – för de personer som dömdes för rattfylleri, dels för såväl rattfylleri – som rattonykterhetsklientelet registerdata från nykterhetsnämnderna.

Någon *fullständig* registerinventering omfattande tiden efter domen år 1964 föreligger sålunda inte. Men de data som finns kan ändå ge en viss bild av trafiknykterhetsbrottslingarnas senare beteende, speciellt i nykterhetsavseende.

4.1.4.2 *Rattfylleristernas senare registreringar i kriminalregistret*

Undersökningen omfattar de 804 för rattfylleri år 1964 dömda, som tidigare presenterats i denna redogörelse (även mopedisterna). Återfallstiden går fram till 30 juni 1967, dvs. att man har följt individerna i $2^1/_2$ resp. $3^1/_2$ år, avhängig av när under året 1964 de dömdes.

Det visar sig, att 102 personer eller 13,2 % har återfallit till nytt trafiknykterhetsbrott på sådant sätt, att de registrerats i kriminalregistret. Återfallen är endast 8 % för dem, som *före* år 1964 inte fanns i kriminalregistret, men uppgår till 21,7 % för dem, som tidigare registrerats för något s. k. »grövre» brott i detta register.

Av övriga resultat, som denna undersökning ger, kan bemärkas att återfallsbenägenheten var något större (16 %) för mopedfylleristerna än för bilfylleristerna (12 %).

4.1.4.3 *Senare registreringar hos nykterhetsnämnderna*

Undersökningen, som omfattar samtliga i föreliggande rapport redovisade fall, skall här endast beröras i vad angår *bilförarnas* återfallssiffror enl. de informationer man erhållit från nykterhetsnämnderna. Återfallstiden är $2^1/_2$–$3^1/_2$ år.

Om underrättelseplikten från domstolarna till nykterhetsnämnderna samt mellan nykterhetsnämnderna fungerade perfekt, borde för rattfyllisternas vidkommande nykterhetsnämndernas registreringar rörande återfall till nya trafiknykterhetsbrott stämma med den under 4.1.4.2 redovisade undersökningen. Så är emellertid ej fallet. Antalet återfall är enl. nykterhetsnämnderna endast 6 % medan kriminalregistret anger 13 %.

I vad angår registreringar för fylleriförseelser uppger nykterhetsnämnderna, att 24 % har registrerats efter domen år 1964. Över halvdelen av dessa har 2 eller flera sådana registreringar.

För annan typ av spritmissbruk har 15 % registrerats, även här något flera vid två eller flera tillfällen än vid ett enstaka tillfälle.

4.2 Lagöverträdarna 1968—1969 i fråga om viss alkoholbelastning

4.2.1 Syfte

Denna undersökning har gjorts av universitetslektorn Hans Klette för att kontrollera om de undersökningsresultat som Sveri har kommit fram till för lagöverträdarna år 1964 (avsnitt 4.1) stämmer överens med ett motsvarande material för åren 1968–1969 eller om klientelets alkoholbelastning har ändrats under tiden. Undersökningen har dock endast kunnat avse vissa data om alkoholbelastningen hos klientelet, i huvudsak registrerade fylleriförseelser under de *tre* åren före det aktuella trafiknykterhetsbrottet enligt kontrollstyrelsens register. Det bör framhållas att Sveris undersökning till skillnad härifrån avsåg alla slag av alkoholbelastningar, således även fylleriförseelser som ligger längre tillbaka än tre år och andra slag av belastningar, såsom trafiknykterhetsbrott och andra former av avvikande alkoholbeteende som har föranlett registrering hos nykterhetsnämnd. Det har inte varit möjligt att i 1968–1969 års undersökning utreda denna totala alkoholbelastning.

4.2.2 Material

Undersökningen avser ett slumpurval som består av vart 50:e fall ur statens rättskemiska laboratoriums material över misstänkta för brott mot 4 § trafikbrottslagen (TBL), där blodprov tagits, under tiden 1/1 1968–30/6 1969 = 553 st. Materialet fördelar sig beträffande fordonslag på samtliga misstänkta respektive dömda på följande sätt:

	S: a misstänkta	Därav dömda
Bil	440	278
Moped	91	65
Traktor	4	4
Motorcykel	10	7
Ej uppgift	4	?
Tablettfall	4	4
	553	

Av ovanstående material skall endast fordonslagen bil och moped närmare undersökas. För att kunna jämföra med Sveris material från år 1964 kommer endast de dömda att undersökas.

4.2.3 Resultat

A. Registrerade *fylleri*förseelser under de *tre* åren före det aktuella TBL-brottet enligt kontrollstyrelsens register i procent:

	Bilar	
Antal fyllerier	Klette 1968—69	Sveri 1964
0	75	72
1	11	13
2	6	5
3	3 (26)	2 (25)
4—	6	5
Uppgift saknas		3
	N= 278	

Antal fyllerier	Mopeder: Klette 1968—69		Mopeder: Sveri 1964	
0	45		62	
1	18	55	15	36
2	11		7	
3	6		4	
4—	20		10	
Uppgift saknas			2	
	N=65			

Kommentar: Inga skillnader föreligger beträffande bilarna mellan 1964 och 1968–69. Stora skillnader framträder för mopedernas del.[1] – Om även registrerade TBL 4 § brott tas med, blir de obelastades andel $^2/_3$ bland bilarna och 38 % bland mopederna 1968–69. Om de fem senaste åren tas med, blir under samma förutsättning de obelastades andel omkring 60 % bland bilarna.

B. Belastning (registrerade fylleriförseelser under de tre senaste åren före brottet) respektive icke-belastning jämfört med rattfylleri respektive rattonykterhet – i procent:

	Bil			
	belastning		icke-belastning	
	Klette 1968—69	Sveri 1964	Klette 1968—69	Sveri 1964
Rattfylleri	36	30	64	70
Rattonykterhet	14	26	86	74
	N=69		N=209	

	Moped			
	belastning		icke-belastning	
	Klette 1968—69	Sveri 1964	Klette 1968—69	Sveri 1964
Rattfylleri	73	45	27	55
Rattonykterhet	35	27	65	73
	N=36		N=29	

Kommentar: Beträffande rattfylleri med moped har skett en kraftig ökning i belastningen. I fråga om rattfylleri med bil och rattonykterhet med moped märks en svag ökning i belastningen. När det gäller rattonykterhet med bil har en kraftig minskning ägt rum. – Om även registrerade TBL 4 § brott tas med, blir de belastades andel omkring 5–8 % högre 1968–69. Beträffande rattonykterhet föreligger klart lägre belastning än beträffande rattfylleri för både bilar och mopeder.

C. Belastning respektive icke-belastning jämfört med promille bland *bil*trafiknykterhetsbrottslingar 1968–69 i procent:

‰	Belastning	Icke-belastning
—0,49	0	100
0,50—0,99	14	86
1,00—1,49	16	84
1,50—1,99	32	68
2,00—	43	57

D. Belastning respektive icke-belastning jämfört med promille bland dömda respektive misstänkta *moped*trafiknykterhetsbrottslingar 1968–69 i procent:

‰	Belastning	Icke-belastning
—0,49	0	100
0,50—0,99	20	80
1,00—1,49	40	60
1,50—1,99	67	33
2,00—	100	0

Kommentar: Ett klart samband föreligger för mopedernas del – ju lägre promille desto lägre belastning respektive ju högre promille desto högre belastning. Ett visst samband finns också för bilarnas del bortsett från området 0,5–1,49 promille. Det bör betonas att de absoluta talen är relativt små i de olika kategorierna under C och D.

[1] En specialundersökning har gjorts i fråga om fördelningen på unga och äldre när det gäller mopedförare. Därvid har framkommit att de ungas andel med inga registreringar och de äldres med 4 och flera registreringar har ökat kraftigt.

5 Om sambandet mellan alkoholförtäring och blodalkoholhalt

Detta kapitel har författats av kommitténs expert professorn Roger Bonnichsen

5.1 *Inledning*

För all trafiknykterhetslagstiftning som bygger på alkoholhalten i fordonsförares blod är det av betydelse att veta sambandet mellan blodalkoholhalten och den mängd alkohol som har förtärts. Detta förhållande inverkar nämligen på övervägandena om var promillegränserna i lagstiftningen bör ligga, eftersom de undersökningar som företagits om påverkan vid olika alkoholkonsumtioner som regel sätter påverkansgraden i relation till blodalkoholhalten. Även riskökningsundersökningar relateras till promillen i blodet.

Såsom kommer att framgå av redogörelsen är det inte möjligt att ge något entydigt och generellt svar rörande sambandet mellan alkoholförtäring och blodalkoholhalt. Den alkoholförtäring som har skett vid en viss blodalkoholhalt, eller omvänt den blodalkoholhalt som följer av en viss alkoholförtäring, varierar nämligen kraftigt, därför att många olika faktorer spelar in.

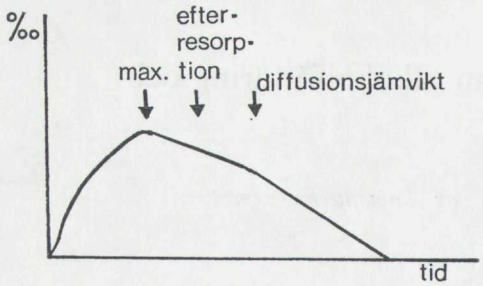
5.2 *Blodalkoholkurvan*

Omsättningen av alkohol i kroppen efter alkoholförtäring kommer till uttryck i *blodalkoholkurvan*. Dennas förlopp är en funktion av 1) alkoholens uppsugning i blodet (resorption) efter förtäringen, 2) alkoholens fördelning (diffusion) från blodet till kroppens vävnader samt 3) alkoholens försvinnande ur kroppen genom förbränning.

I det följande skall något beröras hur blodalkoholkurvan gestaltar sig under olika förutsättningar. Den faktor som främst bestämmer blodalkoholkurvans utseende är alkoholförtäringens storlek och omständigheterna kring denna. Andra faktorer av betydelse för alkoholkurvans utseende är kroppsvikten och vattenhalten i kroppen. Låg kroppsvikt ger sålunda högre blodalkoholhalt än hög kroppsvikt efter samma alkoholförtäring. Vidare ger låg vattenhalt i kroppen – vattenhalten är lägre hos kvinnor än hos män – högre blodalkoholhalt än om vattenhalten är hög. För överskådlighetens skull ges först ett exempel på hur alkoholkurvan *teoretiskt* kan se ut om alkoholförtäringen har skett vid ett enda tillfälle under mycket kort tid, se figur 1.[1]

Som framgår av detta exempel har kurvan först en stigande fas, då blodalkoholhalten når maximum, och en nedåtgående fas. Kurvan blir resultatet av skillnaden mellan den mängd alkohol som har sugits upp i blodet, och den fördelning och förbränning av alkohol som samtidigt äger rum. Under den stigande fasen överväger uppsugningen. Närmast efter det att maximum har uppnåtts kan samspelet mellan (efter-)resorption, fördelning och förbränning resultera i att blodalkoholkurvan under någon kortare tid ligger i stort sett horisontellt eller sjunker

[1] Exemplet är hämtat ur den medicinska expertredogörelsen i SOU 1963:72 s. 286.



Figur 1. En blodalkoholkurva efter förtäring av alkohol under kort tid

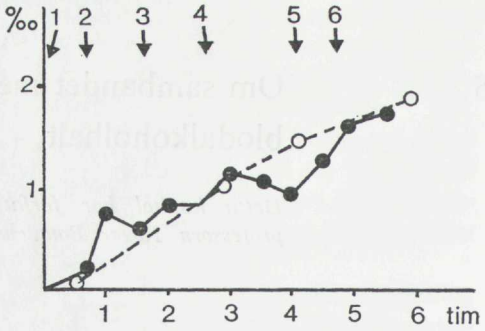
långsamt. När uppsugningen är avslutad och enbart förbränning sker, sjunker kurvan snabbare och med konstant hastighet.

Emellertid måste det framhållas att i praktiken alkoholkurvan sällan har det utseende som har återgetts i exemplet härovan. I själva verket uppvisar blodalkoholkurvan en mängd *variationer* som beror på att omständigheterna vid alkoholförtäringen skiftar starkt. Av vikt är naturligtvis främst den mängd alkohol som har förtärts. Synnerlig betydelse för alkoholkurvans förlopp har också den omständigheten om alkoholförtäringen har skett vid en enda tidpunkt eller vid flera tidpunkter under en längre men dock sammanhängande tidrymd. Att alkoholförtäringen sålunda är utsträckt i tiden torde vara det i praktiken vanligaste. I sådana fall kan blodalkoholkurvan uppvisa ett komplicerat förlopp intill dess uppsugningen av den sista alkoholförtäringen i stort sett är avslutad. Följande exempel[1] kan här återges, se figur 2. (Kurvan har inte följts till slutet.)

När uppsugningen väsentligen är avslutad och förbränningen dominerar, visar blodalkoholhalten i regel ett något så när rätlinjigt fall. Men också i denna nedåtgående fas förekommer stora individuella variationer beroende bl. a. på förbränningens storlek.

5.3 *Hur stor alkoholmängd finns i kroppen vid viss blodalkoholhalt?*

När det gäller att beräkna hur mycket alkohol en person måste dricka för att få en viss blodalkoholhalt vid en viss tidpunkt



Figur 2. Försökspersonens kroppsvikt 65 kg. Förtärd mängd alkohol 125 gram (1,92 gram per kg kroppsvikt). I samband med spritkonsumtionen intogs lagad mat och smörgåsar.
1) 7,5 cl sherry
2) 7,5 cl brännvin + 16 cl öl, klass III
3) 24 cl rödvin
4) 10 cl konjak
5) 5 cl whisky
6) 5 cl whisky

kan man utgå ifrån den alkoholmängd som en person har i kroppen vid en viss blodalkoholhalt. Det är då förutsatt att alkoholen vid den tidpunkt som blodprovet tas i stort sett har sugits upp i blodet och fördelats i kroppen. En viss kontroll på att så är fallet har man om det finns ett urinprov som är taget vid ungefär samma tidpunkt.[2]

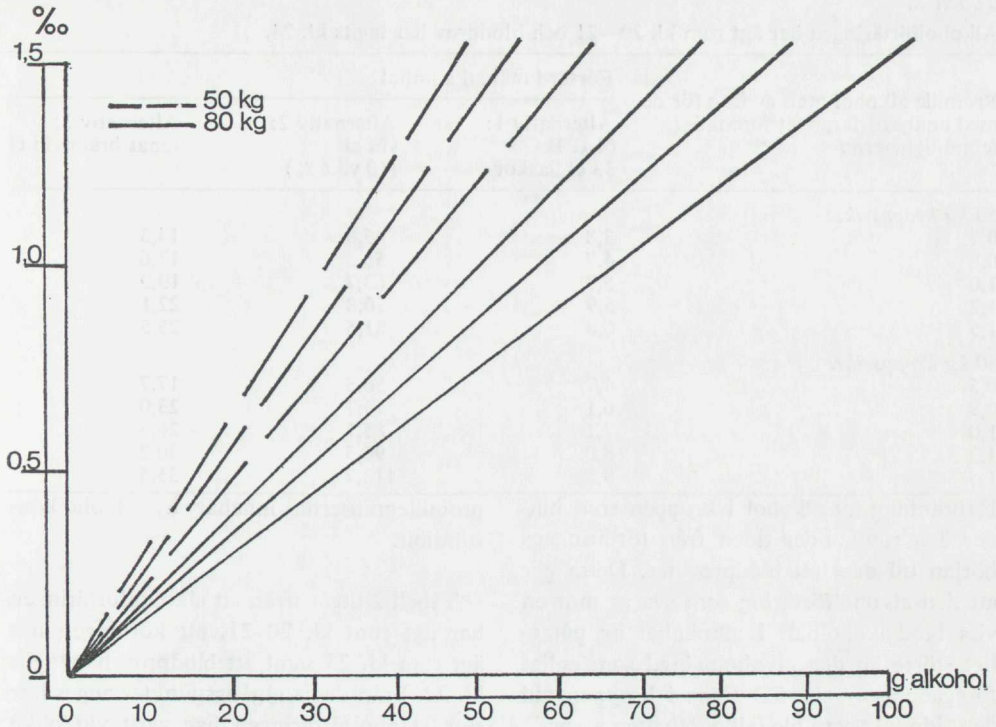
Eftersom alkoholen efter resorptionen är fördelad i kroppens vatten och då det finns en bestämd relation mellan vattnet i kroppen och vattnet i blodet kan följande formel användas.

$$\frac{V \times ‰}{1{,}4} = \text{alkoholmängd i kroppen}$$

V = kroppsvikt i kg
‰ = promille blodalkoholhalt (utan avdrag för de med analysförfarandet förenade felmöjligheterna)
1,4 = en faktor som beror av vattenhalten i kroppen. Om en person är mycket mager bör faktorn 1,2 användas, och är personen relativt fet bör användas en faktor på 1,6.

På grundval av denna formel har i figur 3 beräknats hur stor alkoholmängden är i kroppen vid olika blodalkoholhalter sedan uppsugningen är avslutad. Beräkningarna avser personer som väger 50 resp. 80 kg.

[1] Exemplet är hämtat ur Meddelande nr 12, år 1964, från Institutet för maltdrycksforskning, Bonnichsen och Sjöberg, Alkoholens resorption, s. 13 figur 4.
[2] Angående sambandet mellan blodalkoholhalt och urinalkoholhalt se avsnitt 9.9.2.



Figur 3. Figuren visar den lägsta, sannolika och högsta alkoholmängd i kroppen vid en viss blodalkoholhalt när alkoholen är resorberad. Kurvorna är beräknade enligt formeln i avsnitt 5.3. Anmärkn.: 4 cl renat brännvin = 12,8 g alkohol

Av figur 3 kan utläsas bl. a. följande om den alkoholmängd i kroppen som svarar mot en viss blodalkoholhalt sedan uppsugningen är avslutad, se tabell 1.

Tabell 1.

Blodalkoholhalt ‰	Gram alkohol i kroppen	
	50 kg kroppsv.	80 kg kroppsv.
0,5	17,8	28,5
0,8	28,5	45,7
1,0	35,7	57,1
1,2	42,8	68,5
1,5	53,5	85,7

Om gram alkohol i kroppen i stället uttrycks i cl renat brännvin framgår följande.

Vid 50 kg kroppsvikt motsvarar

0,5‰ 5,6 cl renat brännvin i kroppen
0,8‰ 8,9 » » » » »
1,0‰ 11,2 » » » » »
1,2‰ 13,4 » » » » »
1,5‰ 16,8 » » » » »

Vid 80 kg kroppsvikt motsvarar

0,5‰ 8,9 cl renat brännvin i kroppen
0,8‰ 14,3 » » » » »
1,0‰ 17,8 » » » » »
1,2‰ 21,4 » » » » »
1,5‰ 26,7 » » » » »

Dessa resultat visar att det är relativt små mängder alkohol som finns i kroppen vid de olika blodalkoholhalterna och att dessa mängder inte skiljer sig mycket vid lägre och vid högre blodalkoholhalter. Emellertid är att märka att dessa siffror inte direkt anger hur stor mängd alkohol som behöver *förtäras* för att man vid viss tidpunkt skall ha en viss blodalkoholhalt. Om denna sistnämnda fråga, se följande avsnitt 5.4.

5.4 *Hur mycket alkohol måste en person dricka för att få en viss blodalkoholhalt vid en viss tidpunkt?*

I det följande skall göras några beräkningar över hur mycket alkohol en person måste dricka för att få en viss blodalkoholhalt vid en viss tidpunkt. Därvid inverkar bl. a. den

Tabell 2.

Alkoholförtäringen har ägt rum kl. 20—21 och blodprov har tagits kl. 24.

Promille alkohol utan avdrag för de med analysförfarandet förenade felmöjligheterna	Förtärd mängd alkohol		
	Alternativ 1: öl II B 33 cl-flaskor	Alternativ 2: vin cl (10 vikt %)	Alternativ 3: renat brännvin cl
50 kg kroppsvikt:			
0,5	3,8	45,8	14,3
0,8	4,7	56,5	17,6
1,0	5,3	63,7	19,9
1,2	5,9	70,8	22,1
1,5	6,8	81,5	25,5
80 kg kroppsvikt:			
0,5	4,7	56,5	17,7
0,8	6,1	73,7	23,0
1,0	7,1	85,1	26,6
1,2	8,0	96,5	30,2
1,5	9,5	113,7	35,5

förbränning av alkohol i kroppen som hinner äga rum under tiden från förtäringens början till dess att blodprov tas. Detta gör att den alkoholförtäring som svarar mot en viss blodalkoholhalt i allmänhet är påtagligt större än den alkoholmängd som enligt föregående avsnitt 5.3 finns i kroppen vid den tidpunkt som blodalkoholhalten avser.

Det måste framhållas, att det finns så stora individuella variationer såväl i fråga om förbränning som resorption, att man inte kan använda beräkningarna för att kontrollera hur mycket man själv kan dricka utan att få straffbar blodalkoholhalt. Emellertid kan beräkningarna användas för att man skall få en överblick över vad de olika promillegränserna innebär av alkoholkonsumtion.

Tabell 2 utgår ifrån att alkoholförtäringen har ägt rum kl. 20–21, att körningen har ägt rum kl. 23 samt att blodprov har tagits kl. 24. Från dessa utgångspunkter anges hur stor alkoholförtäringen har varit vid olika blodalkoholhalter enligt blodprovet. Uppsugningen är i stort sett avslutad före blodprovet. Förbränningen av alkohol har beräknats till 7 gram alkohol per timme.

I tabell 3 har förutsättningarna ändrats sålunda att alkoholförtäringen har ägt rum kl. 20–23, att körningen har ägt rum kl. 00.30 samt att blodprov har tagits kl. 01.30.

Tabell 3.

Alkoholförtäringen har ägt rum kl. 20—23 och blodprov har tagits kl. 01.30.

Promille alkohol utan avdrag för de med analysförfarandet förenade felmöjligheterna	Förtärd mängd alkohol								
	Alternativ 1					Alt. 2	Alt. 3	Alt. 4	Gram alkohol enligt alt. 1—4
	öl IIB 33 cl-flaskor	renat brännvin cl	lättvin cl	konjak cl	whisky cl	öl II B 33 cl-flaskor	lättvin cl	brännvin cl	
50 kg kroppsvikt:									
0,5	1	5	16	4	—	4,7	56,3	17,6	56,8
0,8	1	5	16	4	2,9	5,5	67,0	20,9	66,7
1,0	1	5	16	4	4,8	6,2	74,2	23,2	74,1
1,2	1	5	16	4	6,8	6,8	81,3	25,4	81,3
1,5	1	5	16	4	9,8	7,7	92,0	28,7	92,1
80 kg kroppsvikt:									
0,5	1	5	16	4	2,8	5,6	67,0	20,9	66,8
0,8	1	5	16	4	7,6	7,0	84,2	26,3	84,2
1,0	1	5	16	4	10,8	8,0	95,6	29,9	95,7
1,2	1	5	16	4	13,9	8,9	107,0	33,4	106,8
1,5	1	5	16	4	18,7	10,3	124,2	38,8	124,1

6 Alkohol och trafikrisker

Detta kapitel har författats av kommitténs expert professorn Leonard Goldberg.

För att kunna bedöma vilken betydelse alkoholförtäring har för uppkomsten av trafikolycksfall har under de senaste årtiondena gjorts en mångfald vetenskapliga undersökningar. Man kan från principiell synpunkt dela in dessa studier i tre huvudgrupper: (1) laboratorieundersökningar med simuleringsförsök, (2) fältstudier och (3) studier av faktiska olycksfall och olycksfallsrisker. Bland undersökningar av den sistnämnda typen bör särskilt nämnas de som bygger på en jämförelse mellan faktiska olycksfall och ett kontrollmaterial, s. k. olycksriskundersökningar.

6.1 *Laboratorieundersökningar*

6.1.1 Allmänna synpunkter

Ett mycket stort antal undersökningar har utförts med laboratorieteknik, dvs. i en laboratoriemiljö med metoder som medgivit att mera speciellt studera vissa funktioner. Det är emellertid endast ett begränsat antal studier som varit av en sådan natur att verkligen hållbara slutsatser kunnat dragas. Dessa studier har varit upplagda efter strängt vetenskapliga principer och byggt på speciellt utvecklade undersökningsmetoder, som tillåtit att objektivt och kvantitativt hos människor med och utan alkoholtillförsel pröva sådana funktioner, som bedömts vara av betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt.

Vid de studier av kvalificerat slag som gjorts har undersökarna strävat efter att söka täcka en större eller mindre del av hela det spektrum av funktioner som kan vara av aktuellt intresse från trafiksäkerhetssynpunkt. Dessa sträcker sig alltifrån högre psykiska funktioner såsom omdöme, integrativ förmåga, uppmärksamhet, koncentration och intensiteten av personlig upplevelse av olika sinnesmodaliteter, till reaktionen på olika sinnesintryck, och till motoriska svar av mer eller mindre komplext slag. Reaktionstid, koordination och andra funktioner, byggande på samspelet mellan sensorisk retning, centralnervös bearbetning och motoriskt retningssvar, har varit föremål för speciellt intresse.

I vissa studier har även verkningar på sömn och vaka studerats, liksom effekter på trötthet, puls, andning och ögonrörelser.

I laboratoriestudierna kan som ett väsentligt moment försöksbetingelserna strikt kontrolleras, alltifrån valet av metoder och urvalet av försökspersoner till kontroll av sådana faktorer som mängden given dryck.

I de undersökningar av speciellt slag som givit tillförlitliga resultat har i regel en metodik använts som möjliggjort mätningar av olika slag, med en registrering och objektivisering av de erhållna resultaten, som tillåtit en kvantitativ evalvering och statistisk bearbetning. Ofta har försöken planerats på ett sådant sätt att vissa faktorer kunnat renodlas och specialstuderas.

För att undersökningarna skall ha någon relevans, måste de förändringar i olika funktioner som framkommit vid laboratorieförsöken, sättas i relation till mängden given dryck, till blodalkoholhalten och till andra variabler. Väsentligt är att en jämförelse även kan göras med eventuella förändringar utan alkoholtillförsel, men under i övrigt likartade försöksbetingelser, helst utförda som s. k. kontrollförsök eller blindförsök. Genom jämförelse mellan alkohol- och kontrollförsöken kan den rena alkoholverkan renodlas och skiljas från andra verkningar, såsom övning, träning, trötthet eller andra faktorer påverkande körskickligheten, t. ex. nervositet, oro och ängslan, eller överdriven självsäkerhet och överskattning av den egna förmågan.

En jämförelse med en kontrollstudie, utförd under likartade betingelser men utan alkoholtillförsel, är framför allt väsentlig i de fall då en upprepning av provet kan medföra en övningseffekt. Denna innebär att prestationen utan alkohol med tiden blir betydligt förbättrad. En alkoholverkan som är kvantitativt liten och precis upphäver övningseffekten, skulle då inte avslöjas, om endast en jämförelse gjordes med förhållandena före alkoholtillförseln. Ingen skillnad föreligger då, vilket skulle kunna tydas så att alkoholen ej haft någon effekt. I verkligheten måste alkoholverkan emellertid jämföras med verkan i ett kontrollförsök *utan* alkohol under *samma* förhållanden, således med motsvarande övningsgrad. Då kan ofta avslöjas att alkoholen i det valda exemplet i verkligheten medfört en försämring, när hänsyn tages till övningsfaktorn.

Även andra skäl, bland annat »psykologiska», dvs. möjligheten att försöksledaren skulle kunna påverka försökspersonen i ena eller andra riktningen, talar för att statistiskt planerade kontrollförsök är den typ av uppläggning som är nödvändig för att vetenskapligt hållbara slutsatser skall kunna dragas. Detta innebär bland annat att alla kända faktorer måste slumpfördelas. – Om läkemedel givits, måste även blindtablett (»placebo») ges och försöket måste anordnas så att varken försökspersonen eller försöksledaren är medveten om det aktuella medlets natur eller dosens storlek (»dubbelblind-försök»).

I flertalet undersökningar har försökspersonerna undersökts endast vid två tillfällen, dels en gång före, dels en gång efter alkoholtillförseln. Dylika undersökningar syftar till att klarlägga om alkoholen i en viss mängd eller koncentration i blod eller urin haft, eller inte haft, någon påvisbar verkan på en viss funktion. Endast få undersökningar har syftat till att systematiskt följa tidsförloppet medels upprepade prov. En sådan typ av studie, som bl. a. kräver metoder, som låter sig upprepas, således medger serieundersökningar, ger en helt annan möjlighet att studera alkoholverkan och dess förhållande än vad en stickprovsundersökning kan ge. Serieundersökningen kan klarlägga när den maximala verkan inträffar och när verkningarna försvinner. Den ger vidare upplysningar huruvida förändringarna i graden av påverkan inträffar parallellt med förändringarna i blodalkoholkoncentrationens förlopp, således följer kurvförloppet, eller om de är tidsförskjutna eller förlöper utan påvisbart samband med blodalkoholkurvans förlopp.

Det huvudsakliga syftet med mera avancerade laboratorieundersökningar kan sammanfattas i följande huvudpunkter:

1) Att utveckla tillförlitliga och kvantitativa metoder för bestämning av halten av alkohol i utandningsluft och kroppsvätskor, såsom blod och urin, hos levande och efter döden.

2) Att utveckla tillförlitliga och kvantitativa metoder för bestämning av förändringarna i utfallet av olika funktioner under varierande betingelser.

3) Att påvisa vilka funktioner som påverkas av alkoholtillförsel.

4) Att klarlägga de slag av förändringar som olika alkoholdoser eller alkoholhalter framkallar.

5) Att visa hur tidsförloppet av olika funktioner påverkas med stigande eller fallande blodalkoholhalter under varierande försöksbetingelser.

6) Att söka få fram i kvantitativa mått dels den lägsta blodalkoholhalt vid vilken påvisbara förändringar framträder, således

tröskelvärdet för påverkan, dels hur snabbt förändringen sker med stigande halt, således graden av förändring med olika doser, dvs. söka få fram »alkoholkänsligheten» hos olika funktioner.

7) Att söka klarlägga vilken betydelse olika funktioner har för trafiksäkerhet och körskicklighet, t. ex. förmågan till snabb reaktion, koncentration, mörkerseende, reaktionsförmåga på stress-situationer m. m.

Andra frågor som är av vikt att få besvarade är:

8) Spelar andra förhållanden någon roll för graden av verkan efter alkoholförtäring, såsom trötthet, bakrus, eller olika sjukdomar?

9) Vilken roll spelar sådana andra faktorer för graden och arten av alkoholens verkningar som t. ex. graden av körskicklighet eller personlighetstypen?

10) Vilken roll spelar dryckesslaget eller dryckesmönstret?

11) Spelar graden av alkoholvana någon roll för »alkoholkänsligheten» och för olika funktioner, t. ex. för tröskelvärdet eller graden av förändring vid olika halter?

12) Påverkas vissa funktioner annorlunda hos personer med utpräglad alkoholvana än hos personer med måttliga alkoholvanor? Är det så att reaktionsmönstret, således den komplexa bilden av alkoholens verkningar på olika funktioner, blir annorlunda hos t. ex. alkoholister än hos måttliga?

Ett särskilt problem utgör intagning av olika slag av mediciner eller droger. De frågor som närmast kräver svar är:

13) Vilka medel, med centralnervös verkan eller av annat slag, intagna i terapeutiska doser eller tillförda i excessiva mängder i missbrukssyfte, kan påverka de funktioner som är av betydelse för trafiksäkerhet och körskicklighet?

14) Kan vissa medel, i terapeutisk dos eller i excessiva mängder, i kombination med alkohol, i moderat mängd eller i stora kvantiteter, påverka olika för körskicklighet väsentliga funktioner? Medför de en förändring av reaktionsmönstret, en förstärkning eller en försvagning av alkoholverkan, och vilken roll spelar verkningarna?

15) Om tillförsel av olika medel inverkar på effekten av intagen alkohol, beror då den kombinerade effekten på att omsättningen av medlen eller av alkoholen påverkas, således en metabolisk verkan, eller beror kombinationseffekterna – med förändringar t. ex. av upplevelse, omdöme och beteende – på en inverkan på centralnervösa processer av icke-metaboliskt slag?

6.1.2 Speciella undersökningar

En översikt av ett stort antal laboratorieundersökningar har gjorts av Carpenter (1963); en rad studier är återgivna i de fem kongress-band, som återger de vid de fem internationella konferenserna om alkohol och trafik hållna föredragen (1950, 1953, 1962, 1965 och 1969).

Ytterligare studier har belysts i en monografi från ett möte om alkohol och trafiksäkerhet, organiserat av US Public Health Service (1963, ref. 82).[1] Slutligen har nyligen en omfattande översikt framlagts i en av Dr W. Haddon, chef för National Highway Safety Bureau inom US Dept. of Transportation, författad rapport om alkohol och trafiksäkerhet, överlämnad till den amerikanska kongressen (AHS 68, ref. 83).

De grundläggande undersökningar som berör metodutveckling skall här icke utvecklas vidare. Ej heller skall detaljer rörande blodalkoholhalten och dess samband med alkoholens uppsugning (absorption), fördelning (distribution) och förbränning (metabolism) och utsöndring (elimination) beröras i detta sammanhang. Framställningen i detta avsnitt skall i huvudsak begränsas till en diskussion om alkoholens verkan och dess samband med blodalkoholhalten och endast vissa undersökningar tas upp, som har ett mera direkt samband med riskundersökningar.

6.1.2.1 *Verkan på ögats funktioner*

Vissa studerade funktioner har vunnit ett ökat intresse på senare tid, bl. a. de som sammanhänger med ögats funktioner. Al-

[1] Siffrorna inom parentes hänför sig till litteraturförteckningen vid kapitlets slut. Samtliga anförda författare återfinns där i bokstavsordn.

koholen påverkar redan i låg koncentration en rad av ögats centrala funktioner (2, 3, 11, 24, 25, 29, 33, 46, 82, 83). Bland annat påverkas de funktioner som sammanhänger med ögats omställning från dag- till mörkerseende och med ögats reaktion på bländning (11, 24, 25, 46).

Dessa resultat har fått förnyad aktualitet från flera synpunkter. Ett abnormt stort antal alkoholbetingade trafikolyckor inträffar vid mörkerkörning, vilket bl. a. kan tänkas sammanhänga med alkoholens verkan på mörkerseende och bländningsreaktion.

6.1.2.2 *Relationen mellan subjektiv och objektivt registrerbar påverkan*

Ett annat område som tillvunnit sig ett ökat intresse är betydelsen av de subjektiva upplevelserna i relation till de objektivt konstaterbara verkningarna.

En rad undersökningar i avsikt att klarlägga sambandet mellan å ena sidan intensiteten i den subjektiva upplevelsen och å den andra blodalkoholhalten och de objektivt påvisbara förändringarna i en rad funktioner har utförts i samarbete mellan psykologiska institutionen vid Stockholms Universitet och institutionen för teoretisk alkoholforskning vid Karolinska institutet. Dessa studier har omfattat skattning av intensiteten av subjektiva sinnesintryck och bestämning av en rad objektiva förändringar under varierande förhållanden (17–19, 22, 33, 48, 56, 57, 70).

De subjektiva verkningarna har studerats medels särskilt utarbetade skattningsmetoder.

De objektiva verkningarna har studerats medels en serie psykologiska testmetoder. Dessa har avsett prövning av funktioner dels av mera allmänt slag, såsom kodningsförmåga (integration), uppmärksamhet och koncentration (Spoke A, B), dels av mera speciellt slag, t. ex. avsedda att pröva olika i intellektuella funktioner ingående faktorer, eller stress-situationer. Vidare har en rad psykotekniska prov använts, främst reaktionstidsprövningar. Slutligen har en lång rad kvantitativa prov på olika funktioner använts, avsedda att registrera och evalvera förändringar t. ex. i handstadighet, koordinationen vid det upprätta ståendet, ögonrörelser av olika slag, bl. a. olika av alkoholen framkallade nystagmusformer[1], alkohollägenystagmus (PAN) och blickriktningsnystagmus (AGN) liksom även långsamma ögonpendelrörelser (ROM), och en rad andra fysiologiska variabler, t. ex. hudtemperatur (2, 3, 17–19, 23–25, 29, 31, 48, 56, 57, 70).

Samtliga variabler, både subjektiva och objektiva, har relaterats till blodalkoholhalten. I en del fall har de även relaterats till en rad andra fysiologiska variabler, t. ex. till utsöndringen av katecholaminer och halten av elektrolyter i urinen.

Undersökningarna har avsett att klarlägga förändringarna i subjektiva och objektiva variabler i relation till blodalkoholhalten, liksom verkan av varierande doser alkohol. Vidare har förhållandet mellan subjektiva och objektiva variabler varit av intresse. Slutligen har i en lång serie arbeten även inverkan av olika läkemedel på alkoholverkan studerats, således interaktionsfenomen av olika slag (3, 20, 23–25, 29, 31, 33, 34, 56, 57, 70).

Studierna har visat att flertalet subjektiva skattningar av variationer i upplevelsen av berusningsgraden och av en lång rad sinneskvaliteter, från upprymdhet till talförhet, följer blodalkoholkurvans förlopp. De ökar i intensitet med stigande blodalkoholhalt, de når sitt maximum vid samma tidpunkt som blodalkoholmaximum och de avtar när blodalkoholhalten minskar. Anmärkningsvärt är emellertid att de når ursprungsnivån – således samma intensitet som före alkoholtillförseln – innan blodalkoholhalten når noll. Detta innebär att personen *känner* sig opåverkad vid en tidpunkt då det ännu finns kvar alkohol i blodet (Jmf. tröskelvärdet för avtagande påverkan, avsnitt 6.1.2.3).

Vissa sinneskvaliteter, t. ex. subjektiv arbetsförmåga, men framför allt graden av trötthet, kan däremot upplevas konträrt till blodalkoholhaltens svängningar.

[1] Nystagmus innebär ögonrörelser (»ögon ryckningar») karakteriserade av en långsam och en snabb rörelse.

Den subjektivt upplevda arbetsförmågan beskrevs i många fall som »förbättrad» vid en tidpunkt då blodalkoholhalten nådde sitt maximum – detta gällde framför allt vid lägre blodalkoholhalter – och då objektiva prov i verkligheten visade en försämring. Alkoholverkan i dessa fall hade således en dubbel verkan : att subjektivt ge en känsla av förbättring och objektivt en försämring av prestationsförmågan.

När det gäller trötthet kan denna *minska* när alkoholhalten stiger – personen känner sig »stimulerad», således mindre trött – och den kan sedan öka, när alkoholhalten avtar. I vissa fall var trötthet markant när blodalkoholhalten hade gått ned till noll, framför allt om försökspersonen hade ätit omedelbart före.

Denna diskrepans mellan det subjektivt upplevda och det objektivt konstaterbara kan bli ett viktigt element i bedömningen av en trafiksituation och i övervärderingen av den egna förmågan och därigenom bidraga till uppkomsten av en trafikolycka.

Diskrepansen mellan subjektiv upplevelse och objektiv prestation är i regel markerad redan vid låga blodalkoholhalter, under 0,5–0,8 promille, och kan där komma att bli ett av flera element i det orsakskomplex som ligger bakom uppkomsten av en trafikolycka. Vid högre blodalkoholhalter är en rad funktioner emellertid så nedsatta att den subjektiva värderingen i vissa fall kan spela en avgörande roll: den medför att vederbörande övervärderar sin förmåga och tar vissa risker, som kan visa sig bli ödesdigra, då förmågan ej räcker till att klara situationen.

Ett typexempel återfinns i Lovibonds fältförsök med racerförare (avsnitt 6.2). En av förarna gick in med för hög fart i en kurva och klarade den inte utan sladdade ut i terrängen. Själv uppgav han att han hade, när sladden väl var ett faktum, förstått situationen och försökt motverka den, men då var funktionsnedsättningen redan så stor att den adekvata manövern ej kunde genomföras.

6.1.2.3 *Tröskelvärdet för påverkan*

I alla hittills utförda försöksserier där utfallet av olika prov kunnat kvantitativt och systematiskt relateras till blodalkoholhaltens förlopp, har det visat sig att en objektiv påverkan först kunnat påvisas när blodalkoholhalten nått en viss nivå, ett s. k. tröskelvärde eller gränsvärde. Under denna nivå har någon påverkan ej kunnat påvisas. I och med att gränsvärdet nåtts – således tröskel- eller gränsvärdet i den stigande fasen – börjar påverkan. Denna ökar så med stigande blodalkoholhalt och avtar sedan när blodalkoholhalten faller. Den blir noll – dvs. funktionen har återgått till den nivå som den hade innan alkoholtillförseln – vid en tidpunkt då blodalkoholhalten ännu inte nått noll. Det finns således även ett gränsvärde eller tröskelvärde på den fallande fasen, då påverkan slutar.

Den blodalkoholhalt, det tröskelvärde, vid vilken en påverkan kan objektivt påvisas, har i en lång rad kvantitativa och objektiva laboratoriestudier visat sig ligga lågt, under 0,5 promille, och i många prov vara omkring 0,3–0,4 promille (11, 17, 18, 24, 25, 28, 33, 38, 39, 52).

Tröskelvärdet är emellertid ej konstant utan växlar, bl. a. med komplexiteten hos den funktion som prövas. Relativt komplicerade uppgifter, som kräver ett visst mått av koncentration och integrativ förmåga, en noggrann bedömning och analys av en situation, som medger vissa valalternativ i uppgiftens genomförande och ett mer eller mindre komplicerat reaktionsmönster som svar på själva den utlösande retningen, t. ex. en bestämd manöver, när vissa faktorer eller »signaler» inträffar, eller som kräver en snabb reaktion på ett plötsligt – och oväntat – skeende, t. ex. en risksituation, där även uppmärksamheten måste vara skärpt, störs redan vid låga blodalkoholhalter, i många fall omkring 0,2–0,4 promille. Enklare uppgifter, som kräver mindre av centralnervöst engagemang och där ett mera automatiserat handlingssätt är huvudmomentet, störs i regel först vid högre blodalkoholhalter, omkring 0,4–0,5 promille.

Tröskelvärdet växlar också något från individ till individ som ett uttryck för indi viduella variationer.

Vad beträffar skillnaden mellan tröskelvärdet för börjande påverkan och för upp-

hörande verkan så är ofta tröskelvärdena för börjande påverkan samma eller *lägre* än för upphörande verkan.

Slutligen växlar tröskelvärdet med graden av alkoholvana. Personer som har relativt små alkoholvanor och är relativt ovana vid alkoholförtäring har genomgående låga tröskelvärden: de olika funktionerna störs redan av små alkoholmängder. Personer med utpräglad alkoholvana har genomgående högre tröskelvärden, som förutsätter större alkoholmängder för att en påverkan skall inträda. Personer med måttliga alkoholvanor intager en mellanställning mellan de ovana och de alkoholvana (11, 24, 25).

Väsentligt är emellertid att därest flera olika funktioner studeras samtidigt, så visar sig flertalet personer uppvisa klara, påvisbara störningar redan vid låga halter i åtminstone någon eller några av de studerade funktionerna.

6.1.2.4 *Sambandet mellan påverkan och blodalkoholhalten*

Även när det gäller objektiva prov visade sig det stora flertalet följa blodalkoholhaltens förlopp. Funktionsförsämringen ökar med stigande alkoholhalt, uppvisar ett maximum när blodalkoholhalten är som högst och minskar, när blodalkoholhalten sjunker. Förhållandet till blodalkoholhalten är helt lagbundet, även om graden av påverkan kan växla från individ till individ (11, 17–20, 24, 25, 28, 29, 33, 38, 39, 52).

I de försök som hittills utförts var i huvudsak endast två av alla de prov som avser fysiologiska funktioner, nämligen alkohollägenystagmus (PAN) (se avsnitt 6.1.2.2) och långsamma ögonpendelrörelser (ROM), inte direkt korrelerade till blodalkoholhalten. Den första fasen av PAN (PAN I), som vid högre intensitet åtföljes av yrsel, svindel och illamående, fanns endast i anslutning till den stigande fasen och de närmaste timmarna efter och varade i genomsnitt 3–4 timmar, för att därefter upphöra, även om det fanns alkohol kvar i blodet. Den andra fasen av PAN (PAN II) uppträdde i anslutning till blodalkoholkurvans nedgång, i många fall t. o. m. först *efter* det alkoholen lämnat blodbanan. Den började i regel först 5–6 timmar efter förtäringens början – ibland ännu senare, framför allt vid upprepad förtäring – och kvarstod alltid i många timmar efter det blodalkoholen blivit noll. Fas II (PAN II) var således en objektiv påvisbar specifik efterverkan, ett bakrusfenomen. Alkohollägenystagmus (PAN) sammanhänger med förändringar i vestibularissystemet (2, 3, 29, 31, 33).

Andra nystagmusfenomen, t. ex. en blickriktningsnystagmus (AGN), följer däremot helt blodalkoholkurvan och har en helt annan centralnervös mekanism, sannolikt lokaliserad i fyrhögarna och andra delar av hjärnstammen (3, 29).

Ögonpendelrörelser (ROM), som vid högre intensitet åtföljes av trötthet och sömnighet, är ej direkt knutna till blodalkoholhalten. De har en annan centralnervös mekanism än PAN och är sannolikt förknippade med förändringar i retikulära formationen i hjärnstammen. De kan under vissa omständigheter påverka t. ex. nystagmusfenomen av PAN-typ. Ges t. ex. läkemedel med depressiv (dämpande) verkan, t. ex. sömnmedel eller flertalet lugnande medel, dämpas PAN, medan ROM ökar i intensitet, parallellt med en ökning av alkoholpåverkan med nedsättning av en rad prestationsvariabler (29, 33). Denna ökning av ROM kan nå sitt maximum i anslutning till blodalkoholmaximum, men inträffar i många fall betydligt senare, ibland under den nedgående fasen eller t. o. m. *efter* det blodalkoholhalten blivit noll. I dessa fall är ROM ett annat exempel på ett objektivt bakrus-fenomen (29, 31, 33, 34).

När det gäller det närmare *sambandet* mellan intensiteten av en rad funktioner och blodalkoholhalten, så ökar i många fall inte störningarna rätlinjigt utan påverkan ökar snabbare än blodalkoholhalten. Detta kan matematiskt uttryckas med ett logaritmiskt eller exponentiellt samband. Detta innebär således att funktionsstörningen inte ökar med samma värde, när blodalkoholhalten ökar t. ex. från 0,5 till 0,6 promille som t. ex. från 1,2 till 1,3 promille: påverkan ökar mera vid en stegring av blodalkohol-

halten vid högre blodalkoholhalt än vid en lägre. För en rad funktioner kan en fördubbling av alkoholhalten ge en fyrdubbling av påverkan, således ett exponentiellt förhållande. Detta framträder framför allt vid högre halter, där ökningen i graden av påverkan är stor redan för små förändringar i blodalkoholhalten. Vid lägre halter är ofta graden av påverkan så liten att det kan vara svårt att annat än i omfattande försök påvisa om verkan är rätlinjigt eller logaritmiskt relaterad till blodalkoholhalten (24, 25, 39).

Detta förhållande – den logaritmiska eller exponentiella dos-effekt-relationen – som iakttagits vid många försök och som har sin motsvarighet i graden av riskökning i olycksfallsstudierna (avsnitt 6.3) kan bero på flera faktorer. En orsak sammanhänger med mekanismen för verkan, och utgör således en förklaringsgrund på det biologiska planet.

Vid låga blodalkoholhalter är den totala funktionsförsämringen av flera skäl liten:

(1) Graden av försämring (t. ex. i ett prestationsprov) är vid låga blodalkoholhalter på grund av doseffekt-relationen kvantitativt sett liten och ökar med stigande koncentration.

(2) Olika funktioner av hämmande eller stimulerande slag[1] har ett varierande tröskelvärde, dvs. vissa påverkas redan vid låga blodalkoholhalter, andra först vid högre. När alkoholhalten är låg är endast ett fåtal funktioner påverkade, den totala alkoholverkan blir liten. Bortfallet av vissa hämmande funktioner kan leda till en viss stegring av andra funktioner.

(3) Med stigande alkoholhalt påverkas allt fler funktioner, allt eftersom den för började försämring nödvändiga tröskelkoncentrationen (tröskelvärdet) för varje enskild funktion överskrides. Resultatet innebär en tilltagande funktionsnedsättning med stigande halt.

Summan av verkan av vissa stegrade funktioner och av andra, genom alkoholen nedsatta funktioner leder till (a) en totalt sett stegrad verkan, om de stimulerande processerna överväger, (b) ingen förändring, om de stimulerade och hämmade processerna uppväger varandra, eller (c) en nedsatt verkan, om de hämmande processerna överväger.

Situationen (a) har iakttagits i vissa testsituationer vid låga blodalkoholhalter och sedan försvunnit vid stigande halt. Den kan utgöra en förklaring till diskrepansen mellan intensiteten av vissa subjektivt upplevda tillstånd, t. ex. en känsla av att vara stimulerad, och de objektiva fynden, t. ex. en försämrad prestation.

Situation (b) ses i regel vid låga blodalkoholhalter, och situation (c) är den typiska bilden vid stigande blodalkoholhalt.

Vid högre blodalkoholhalter blir dels graden av försämring i en enskild funktion större, dels är det stora flertalet celler eller cellförband nedsatta till sin funktion. Antalet stimulerade funktioner är så litet att de inte spelar någon roll för totalverkan, de nedsatta överväger, och en markerad påverkan framkommer.

Dessa överväganden utgör således en av förklaringarna till att en liten ökning av blodalkoholhalten vid låga halter i regel endast medför små förändringar, medan samma ändring av blodalkoholhalten vid högre halter leder till stora verkningar.

Här beskrivna förhållanden har bland annat iakttagits i en serie försök, där små alkoholdoser, 3 cl whisky, eller omkring 1 flaska öl, tillfördes var 20:e minut, totalt 15–20 cl och blodalkoholhalten följdes. Påverkan ökade kontinuerligt, men när alkoholhalten plötsligt överskred en tröskel, blev påverkan massiv. Försökspersonen tappade balansen, talrubbningar uppträdde, och hela bilden förändrades, trots att realökningen i blodalkoholhalt bara hade uppgått till 0,15–0,20 promille (29, 31).

6.1.2.5 *Verkan av olika alkoholdrycker*

Förtäring av olika slag av drycker medför att blodalkoholkurvan får olika förlopp. Ges en och samma alkoholmängd av olika drycker och intages alkoholen på fastande

[1] En hämmande funktion behöver inte i och för sig innebära en nedsättning av körförmågan, liksom å andra sidan en stimulerande funktion inte behöver innebära en förbättring av körförmågan.

mage, blir alkoholkurvan högst, och därmed verkningarna, av spritdrycker. Viner, både starkviner och lättviner, ger lägre kurva och mindre verkan, medan kurvan och därmed verkan blir lägst efter maltdrycker (11, 24, 25, 27–32, 39, 40, 57).

Intages alkoholen tillsammans med föda, sker en sänkning av blodalkoholhalten och därmed en minskning av verkningarna (25, 32); denna sänkning är störst för spritdrycker, och mindre för de andra dryckesslagen (24, 25, 28, 32).

Slutligen spelar dryckesmönstret en roll. Intages alkoholdrycken i engångsdos blir alkoholhalten och därmed verkan betydligt högre än om intagningen fördelas över ett antal timmar, då eliminationen hinner med på ett annat sätt (24, 25, 32).

En serie studier av verkningarna, såväl de subjektiva som de objektivt mätbara av olika slag av drycker har framlagts. De visar att verkningarna i stort följer blodalkoholhalten och att det är sannolikt att viner och öl t. o. m. ger något mindre verkningar än vad som motsvarar blodalkoholhalten (24, 25, 27–32, 40, 57).

6.1.2.6 *Alkoholvanans betydelse*

En annan faktor av betydelse är graden av *alkoholvana*. Personer med moderata alkoholvanor påverkas vid relativt låga alkoholhalter, 0,2–0,4 promille, medan utpräglat alkoholvana i regel har högre tröskelvärde. Även här gäller emellertid att om flera funktioner studeras samtidigt så kan rubbningar uppträda redan vid låga halter i en eller flera olika funktioner (11, 24, 25, 38).

Alkoholvanan spelar också en stor roll för mängden förtärd dryck. Karakteristiskt för den moderate är just förtäringen av måttliga mängder, ofta i samband med måltid och oftare vin eller öl än spritdrycker, allt faktorer som bidrar till att hålla ned alkoholhalten (24, 25, 34, 38).

Ett flertal undersökningar har visat, att under vanliga förhållanden personer med måttliga alkoholvanor vid alkoholförtäring inte kommer över 0,8–1 promille. Mera undantagsvis blir förtäringen så stor att alkoholhalten går över 1 promille (24, 25, 34, 38).

Helt annorlunda är förhållandet hos utpräglat alkoholvana personer och alkoholskadade. De förtärda mängderna är i regel betydligt högre och ger alkoholhalter på 2–3 promille och högre. Detta framgår bland annat av de studier som gjorts på ett material av olycksfall och där en uppdelning varit möjlig på personer med moderata alkoholvanor och med alkoholproblem. Medan den genomsnittliga alkoholhalten hos moderatisterna var 0,83 promille, var den hos alkoholisterna 1,53 promille, en säkerställd skillnad (11, 24, 25, 32, 34, 36, 38, 42, 43, 55, 63, 68–70, 76, 80, 82–88).

Detta problem, skillnaden i förtäring mellan måttliga och alkoholister, kommer in när det gäller diskussionen av de aktuella olycksriskerna (avsnitt 6.3).

6.1.2.7 *Efterverkningar (bakrus)*

En serie undersökningar har klarlagt att en rad objektivt registrerbara förändringar kan påvisas i anslutning till att blodalkoholhalten närmar sig noll och efter det alkoholen lämnat blodbanan, således under bakrusstadiet.

Tidigare har beskrivits en serie abnorma ögonrörelser, en alkohollägenystagmus (PAN), vars fas II (PAN II) uppträder under bakrusstadiet (Jfr avsnitt 6.1.2.4) och ögonpendelrörelser (ROM), som också kan öka i intensitet under bakruset (Jfr avsnitt 6.1.2.4).

Men även en rad andra verkningar uppträder under bakrusstadiet.

Reaktionstiden påverkas under bakrusstadiet, den förlänges ej blott i samband med den akuta verkan utan även under bakrusstadiet (33).

En serie undersökningar av Kelly, Myrsten och Rydberg (1970) har visat att även andra prestationsvariabler är påverkade under bakrusfasen, bl. a. koordination i upprättstående, tillsammans med en rad andra symptom, som puls och blodtryck, tydande på en inverkan på autonoma funktioner.

Några systematiska studier över bakrusets

betydelse för trafiksäkerheten när det gäller förande av bil har icke gjorts. Däremot finnes några observationer över bakrusets betydelse för vissa funktioner i försök med flygsimulator (Aksnes 1954, Goldberg, SOU 1953: 20). Ej heller på detta område har dessa försök ännu utvidgats till mera systematiska studier över efterverkningar och bakrus.

6.1.3 Simulatorförsök

En viktig grupp av laboratorieundersökningar, som samtidigt utgör en övergång till fältstudier, dvs. studier i en mer eller mindre verklig trafikmiljö, utgöres av s. k. simulatorstudier. Vid dessa söker man såvitt möjligt efterlikna en verklig trafiksituation genom att försökspersonen får köra i någon form av körsimulator, med möjlighet att följa »vägbanans» rörelser och i regel också med möjlighet att påverka vissa andra faktorer, t. ex. körhastighet. Vägbanan kan t. ex. återges på en film som en verklig väg eller utgöras av ett slingrande metallband som försökspersonen skall följa med en visare, förbunden med en ratt. I en del simulatorer kan försökspersonen även ändra hastigheten, bromsa och välja mellan olika alternativ som svar på retning – t. ex. olika vägar och olika slag av reaktion på olika signaler (1, 11, 14–16, 41, 51, 52, 73).

Ett viktigt moment är att försöksuppläggningen skall medge dels att kvantitativt statistiskt bearbeta försöksresultaten, dels att skilja på verkan av faktorer som övning, trötthet och träningsgrad från de förändringar som betingas av alkoholtillförseln.

Översikter har givits av Carpenter (11) och av Haddon (83); en rad undersökningar har redovisats i kongressmonografier (82, 85–88).

Loomis och West använde en körsimulator, där försökspersoner hade till uppgift att medels rattrörelser få en bilmodell att följa ett slingrande band utan att »köra av vägen». Körningen upprepades under olika förhållanden, och verkan av varierande mängder alkohol studerades. Körskickligheten var påverkad redan vid låga halter under 0,5 promille (52).

I den av Drew och medarbetare använda körsimulatorn fick försökspersonen, som satt i ett förarsäte med ratt och gas- och bromspedal, följa en slingrande väg, som var projicerad på en film, medels en genom vindrutan synlig »kylarknapp». Flera olika alkoholdoser prövades, även en blindserie togs med och ordningsföljden mellan serierna och försökspersonerna varierades slumpvis (14).

Drew och medarbetare fann att körskickligheten var nedsatt i alla alkoholförsök, ända ned till låga halter, långt under 0,5 promille. Någon klar nedre tröskel kunde de inte påvisa; de uppger att påverkan började »så snart alkohol kunde påvisas i blodet».

En serie undersökningar med körsimulator har även utförts av Dureman och medarbetare i Uppsala (15, 16, 51, 73). Försökspersonen får följa en slingrande »väg», arrangerad som ett löpande band, medels en visare, som styres av en ratt; bland annat kan även hastigheten varieras. En rad studier pågår över betydelsen av variationer i uppmärksamhet, trötthet och sömn. Verkan av alkohol och av olika läkemedel är under utprövning.

Slutligen må även nämnas en engelsk studie, i vilken avsikten var att klarlägga om medicinering med en hjärtmedicin i terapeutiska doser kunde förstärka verkan av små alkoholdoser. Den prövade alkoholdosen var avsedd att ge alkoholhalter under den engelska lagens gräns (0,8 promille); den vid försöken funna blodalkoholhalten var 0,6–0,7 promille.

Försöken utfördes med en körsimulator av »Linktrainer-typ», med »vägen» projicerad på en film bakom vindrutan, registrering av fel i hastighet, bromsning, styrning och signalering och utvärdering av resultaten medels dator. Alkoholen visade sig ha en försämrande effekt på vissa körfunktioner. Någon säker förstärkning av alkoholverkan genom det intagna läkemedlet kunde inte påvisas (41).

6.2 *Fältstudier*

6.2.1 Allmänna synpunkter

Vid dessa studier söker man i större utsträckning än som är möjligt i en laboratoriesituation efterlikna verkliga trafikförhållanden, t. ex. bilkörning. Härvid söker man skapa situationer, som renodlar vissa element vid förandet av motorfordon; själva test-situationen omfattar i regel s. k. manöverprov.

I fältstudierna har man således möjlighet att få en uppfattning om vilka funktioner som påverkas av alkohol eller av andra medel, ensamma eller i kombination med alkohol, och att studera mera komplexa situationer som simulerar verkliga trafiksituationer.

Med ledning av de erfarenheter som har vunnits i fältförsöken kan man sedan gå tillbaka till laboratorieförsöken och där renodla vissa faktorer för att specialstudera dessa, t. ex. reaktionstid, bromssträckor, hastighetskontroll, rattrörelser, bländning, ögonrörelser eller andra faktorer av betydelse.

På grund av komplexiteten i fältförsöken kräver dessa en statistiskt utarbetad försöksplan för att alkoholverkan skall kunna renodlas och skiljas från verkan av övning, trötthet eller andra inflytanden. Detta problem kan i princip angripas genom att en jämförelse göres mellan en alkoholgrupp och en kontrollgrupp; kontrollgruppens försökspersoner får genomgå samma prov som personerna i alkoholgruppen, men utan alkoholförtäring. Alternativt kan samma person tjäna som kontroll genom att vara med vid två tillfällen, med respektive utan alkohol.

Ur metodsynpunkt går strävandena i allt större utsträckning ut på att även i fältförsök söka skapa försöksanordningar varigenom man kan erhålla mätvärden samt registrerbara och objektiverade data som tillåter en avancerad statistisk bearbetning.

Då flertalet fältförsök endast utförts vid en bestämd blodalkoholhalt, kan man i regel genom jämförelse mellan kontrollförsök och alkoholförsök endast fastställa om alkoholen medfört någon verkan eller ej. I de fall prövningen skett vid flera olika blodalkoholhalter, antingen inom ramen för samma försök eller vid upprepade försök – sådana jämförelser kräver ofta avancerade statistiska beräkningar för bedömning av resultatens hållbarhet – kan även en beräkning göras av riskökningen med stigande alkoholhalt; ibland kan även riskgränsen för börjande alkoholverkan bestämmas. Ofta kan även inverkan av andra faktorer än enbart alkoholen belysas och klarläggas till sin betydelse, t. ex. inverkan av olika grad av körskicklighet, träningsgrad, körvana, trötthetsgrad, alkoholvana och ålder.

Fältförsöken blir med nödvändighet ofta omfattande, samtidigt som de endast kan medge studiet av vissa faktorer. Försöken kan emellertid ge påtagliga resultat, som är direkt tillämpbara i den praktiska verksamheten.

Försöksanordningens komplexitet och de använda provens natur medger i regel icke att upprepa proven mer än en gång; försöken måste därmed i regel begränsas till en provserie före och en provserie viss tid efter alkoholtillförseln. För att ett statistiskt säkerställt resultat skall kunna erhållas, måste ett större antal försökspersoner undersökas under enahanda förhållanden och i regel vid en och samma blodalkoholhalt. En försöksserie av denna typ ger därför i regel endast upplysning om en viss bestämd alkoholkoncentration under vissa bestämda försöksbetingelser medfört eller icke medfört en förändring. Upprepade försöksserier måste i regel utföras om upplysningar skall erhållas om verkningarna av olika blodalkoholhalter. Flera försöksserier måste då göras under statistiskt välkontrollerade förhållanden med olika dos-nivåer eller under varierande betingelser, t. ex. under inverkan av olika läkemedel.

Detta gör denna typ av studier utomordentligt svår att genomföra på ett betryggande sätt, vilket förklarar varför så få tillförlitliga undersökningar av detta slag föreligger. En översikt av olika undersökningar på området har gjorts av Carpenter (11) och ytterligare studier återfinns i en rad monografier (82–84).

6.2.2 Speciella undersökningar

Cohen i Manchester (1958) gjorde undersökningar med bussförare med mångårig körvana, som dels före, dels efter förtäring av bestämda mängder alkohol fick köra buss mellan två portar. Härvid mättes dels den förväntade effekten, bussförarna fick ange vilken portbredd de trodde de kunde köra igenom med sin buss, dels den faktiska körskickligheten, då den portbredd mättes som förarna klarade. Alkoholförtäring medförde två fenomen, dels en ökad »optimism», förarna tilltrodde sig att kunna klara en mindre portbredd än utan alkohol, dels en faktisk körförsämring – efter alkohol klarade de felfritt först en större portbredd.

Ett liknande fenomen har Ekman och medarbetare (1963) funnit i psykologiska prov, där under alkohol arbetsförmågan subjektivt upplevdes som ökad medan i verkligheten den objektivt mätta arbetsförmågan sjönk.

Vid de av Kielholz och medarbetare (1967, 1969) utförda försöken i Basel tjänstgjorde poliser med god körvana som försökspersoner, i en första serie 120 försökspersoner, fördelade på sex försöksgrupper, i en andra serie 200 försökspersoner, fördelade på tio grupper. Försökspersonerna fick köra en testbana och genomgå ett antal manöverprov – utfart från garage, styrningsprov framåt och bakåt, vändning och parkering – varvid total tid och antal fel noterades. Proven kördes dels före, dels efter alkoholtillförseln; före och efter tillförsel av olika slag av läkemedel i växlande dos. Som kontrollgrupper tjänade dels grupper av försökspersoner, som endast fått läkemedel utan alkoholtillförsel, dels en grupp, som fått endast placebo-tabletter, dels en grupp som fått placebo + alkohol.

Försöken lades upp efter en statistisk modell och genomfördes enligt dubbel-blindprincipen.

Förutom att utfallet av manöverproven bearbetades, togs också blodprov för att såväl bestämma alkoholhalten i alkoholfallen som halten av läkemedel i de försöksgrupper som fått läkemedel av olika slag – två med lugnande verkan (klopoxid och meprobamat) och två sömnmedel (fenemal och metyprylon).

Resultaten utvärderades genom jämförelse av prestationen före och efter alkohol- eller drogtillförsel å ena sidan och mellan kontrollgrupper på blindtablett eller läkemedel utan alkoholtillförsel och testgrupp på läkemedel (eller blindtablett) tillsammans med alkohol å den andra.

Den tillförda alkoholmängden valdes så att den resulterande alkoholhalten skulle ligga omkring 0,8 promille – medeltalet blev 0,87 promille. En klar nedsättning av körskickligheten vid denna alkoholhalt kunde påvisas.

I fråga om läkemedelsverkan kunde visas att terapeutiska doser av de lugnande medlen ensamma icke medförde någon säker försämring och i kombination med alkohol upp till 0,8 promille icke säkert förstärkte alkoholverkan. Sömnmedel i terapeutisk dos medförde en försämring av körskickligheten och en klar förstärkning av alkoholverkan; skillnaden mot de lugnande medlen var påtaglig.

En intressant undersökning i avsikt att studera dels om olika grader av körvana och körskicklighet medför förändrade reaktioner på alkoholtillförsel, dels om olika blodalkoholhalter medför olika verkningar, har utförts av Lovibond och medarbetare i Sydney. De första resultaten framlades i form av en film vid en internationell konferens i Sydney (1970). Två grupper av försökspersoner, dels 16 racerbilförare, dels 26 vanliga bilförare, fick köra en speciell racerbana med en rad inlagda svårighetsmoment. Dessa omfattade precisionskörning, kurvtagning, bromsning, körning på raksträcka och manöverprov av olika slag. Körskickligheten bedömdes enligt ett poängsystem, bland annat efter det antal markeringsstolpar som slogs ned, bromssträckor och farter mättes och körningen fotograferades med en på bilen monterad fjärrstyrd kamera. I varje enskild serie körde varje försöksperson banan endast en gång, men deltog sammanlagt i 4 serier, en gång utan alkohol (endast apelsinjuice), och tre gånger med alkohol i olika dos (given i apelsin-

juice). Genom kontroll av utandningsluften justerades mängden tillförd alkohol så att alkoholhalten i de olika serierna uppgick till 0,5, 0,8 och 1,0 promille. Ordningsföljden mellan serierna varierades slumpvis utan att föraren eller försöksledarna visste vad som hade givits eller i vilken mängd. Detsamma gäller poängberäkningen och mätningarna, även de skedde utan att försöksledarna kände till de olika förarnas identitet; serien gjordes således under strikta dubbel-blind-betingelser.

Samtliga prövade alkoholmängder medförde en försämring av körningen och av en rad andra i körskickligheten ingående faktorer. Försämringen ökade med stigande alkoholdos.

Samtliga försökspersoner uppvisade en klar förändring redan vid 0,5 promille. Racerförarna, som utan alkohol hade högre poäng än de vanliga bilförarna, försämrades efter alkoholförtäring redan vid en halt av 0,5 promille ned till samma nivå som de vanliga bilförarna uppvisade utan alkohol. Därmed är det än en gång klart visat att körförmågan är nedsatt redan vid 0,5 promille, även hos skickliga förare. Var gränsen för början påverkan låg, kunde inte visas med dessa försök, således om försämringen i realiteten börjar vid noll eller om det, som visats i en rad andra försök, finns en tröskel som måste överskridas. Om det föreligger en tröskel, har den i denna typ av körning legat under 0,5 promille.

6.3 *Undersökningar av faktiska olycksfall, särskilt s. k. olycksriskundersökningar*

Orsakssammanhanget vid uppkomsten av en trafikolycka är alltid av komplex natur och kan uppfattas som ett resultat av ett intimt samspel, en interaktion, mellan tre grupper av faktorer, som ingår i uppkomstmekanismen, samlade i begreppen människan, fordonet och miljön. De undersökningar som redovisas i det följande syftar till att söka klarlägga alkoholens roll i detta samspel, dels renodlad, dels kombinerad med andra samtidigt verkande faktorer, således en epidemiologisk eller ekologisk uppläggning.

Till denna grupp av studier hör främst s. k. olycksriskundersökningar, där en jämförelse sker mellan en olycksfallsgrupp och en kontrollgrupp utan olycksfall (avsnitt 6.3.1–6.3.3) och vidare undersökningar av enbart olycksfall (6.3.4).

I olycksrisk-studierna har man sökt renodla risken för en bilförare som har förtärt alkohol att råka ut för trafikolycka i jämförelse med motsvarande risk för bilförare som inte har förtärt alkohol. Detta problem har bland annat angripits genom en tvåstegsundersökning. Det första steget innebär i princip att förekomsten – och om möjligt graden – av alkoholpåverkan och en rad andra faktorer systematiskt undersökes hos en grupp förare som har råkat ut för trafikolycksfall. Det andra steget är en systematisk och på ett statistiskt betryggande sätt grundad undersökning av alkoholhalten och andra faktorer hos ett på ett speciellt sätt insamlat kontrollmaterial av förare, som inte har varit utsatta för olycksfall.

Metoden innebär således att man undersöker två olika grupper – en olycksfallsbelastad och en icke olycksfallsbelastad – och att man jämför dessa båda grupper med varandra i fråga om förekomsten av alkoholförtäring i samband med körningen, blodalkoholhalter, kön, ålder, yrke, olyckans omfattning, tidpunkt och veckodag. I den mån det går har man även sökt klarlägga sociologiska, sociala och medicinska bakgrundsvariabler och om möjligt även en rad speciella till körningen knutna faktorer såsom fordonsslag, väglag, m. m. Ur de funna frekvenserna beräknas därefter på statistisk väg den betydelse som alkoholfaktorn har för uppkomsten av olycksfall genom att frekvensen av alkoholförtäring jämföres i de båda grupperna. Om alkoholförtäring icke spelar någon roll, finner man samma frekvens av personer som förtärt alkohol i kontroll- och i olycksfallsgruppen. Finner man en högre frekvens av alkoholförtäring i olycksfallsgruppen än i kontrollgruppen, talar detta för att alkoholen är en riskfak-

tor, om övriga omständigheter är jämförbara och materialets beskaffenhet tillåter dragandet av statistiskt hållbara slutsatser. Om emellertid de båda grupperna ej är jämförbara, om t. ex. åldersfördelningen eller förekomsten av alkoholism är olika i de båda grupperna, måste betydelsen av dessa faktorer först klarläggas innan några säkra slutsatser med avseende på själva alkoholfaktorn kan dragas.

Dessa och andra krav på metodiken med avseende på materialets insamling, sammansättning och bearbetning innebär att endast få undersökningar verkligen har kunnat fylla de uppställda kraven på statistisk kontroll, adekvat försöksplanering och datainsamling. Ingen undersökning av detta slag har gjorts i Skandinavien.

De undersökningar av detta slag som har utförts, kan i princip indelas i tre huvudgrupper:

6.3.1 Alkoholförekomst i kontrollmaterial jämfört med ett sjukhusmaterial

Studier av detta slag innebär bestämning av eventuell alkoholförekomst hos ett slumpvis utvalt kontrollmaterial av bilförare och komplettering med motsvarande studier av ett olycksfallsmaterial vårdat på sjukhus, i regel under en betydligt längre tidrymd än den som kontrollstudien har omfattat.

Riskberäkningen grundas på en jämförelse mellan kontrollmaterialet och sjukhusolycksfallsmaterialet.

Den första studien av detta slag utfördes i Evanston, Ill., USA, av *Holcomb* (1938). Den är det första exemplet på en studie för bestämning av riskökningen, som grundar sig på en jämförelse mellan en olycksfallsgrupp och en kontrollgrupp utan olycksfall.

Olycksfallsmaterialet omfattade 270 skadade förare, som vårdades på sjukhus i Evanston-området. Materialet insamlades under en 3-årsperiod. På samtliga skadefall togs blodprov. 46,6 procent visade sig ha alkohol i blodet, 25,4 procent hade över 1 promille och 13,8 procent över 1,5 promille. Den genomsnittliga blodalkoholhalten var 1,07 promille.

Kontrollmaterialet insamlades i princip under en vecka, varvid på fyra platser i Evanston, således på samma område i vilket olyckorna inträffat, sammanlagt 1 750 bilförare stoppades och fick undergå ett luftalkoholprov. 12,1 procent (212/1 750) uppvisade ett positivt alkoholprov; 1,9 procent hade över 1 promille i blodet, och 0,4 procent över 1,5 promille. Således en betydligt lägre andel än i olycksfallsmaterialet, där 46,6 procent hade alkohol i blodet, 25,4 procent över 1 promille och 13,8 procent över 1,5 promille.

Den genomsnittliga blodalkoholhalten i kontrollmaterialets 212 fall var 0,50 promille, således betydligt lägre än i olycksfallsmaterialet, 1,07 promille. Fördelningen framgår av tabell 1.

Hade alkoholförekomsten i olycksfallsmaterialet varit en slump, hade fördelningen varit densamma som i kontrollmaterialet; nu var fördelningen emellertid en helt annan (tabell 1).

Ur frekvenssiffrorna kan man beräkna den ökade risk, som alkoholförekomst innebär. Risksiffrorna, där risken i kontrollmaterialet sättes = 1, återfinns i tabell 2.

För att medge en riskberäkning, ej endast en eventuell överfrekvens, kan risksiffrorna i kol. 4 beräknas på två sätt, som båda ger samma resultat. Antingen beräknas risken (a) som förhållandet mellan de funna frekvenserna av alkoholförekomst i olycksfallsgrupp, resp. kontrollgrupp, refererad till samma ursprungsfrekvens i gruppen med 0 ‰ (genom multiplikation med frekvens »0 ‰ i kontrollgrupp»/»frekvens 0 ‰ i olycksfallsgrupp»), eller (b) som förhållandet mellan de funna frekvenserna i olycksfallsgruppen och de väntade frekvenserna i olycksfallsgruppen, om fördelningen hade varit densamma som i kontrollgruppen. För riskberäkningen har flera klasser sammanslagits för att få något större tal att arbeta med och samtidigt få en klassindelning, som anknyter till aktuella promillegränser; de i tabell 2 återgivna värdena överensstämmer med dem beräknade t. ex. av Lucas m. fl. (1955).

Det framgår av tabellen, vilket även återges grafiskt i fig. 1 och 2, att risken ökar med stigande blodalkoholhalt, från en ned-

Tabell 1 Fördelning av alkoholhalter i sex alkoholriskundersökningar omfattande kontrollmaterial och olycksfallsmaterial.

	Kontrollmaterial					Olycksfallsmaterial					
		Alkoholförekomst (i %)					Alkoholförekomst (i %)				
Förf.	Antal	Alla %	>1 ‰ %	>1,5 ‰ %	Medelhalt ‰	Antal	Alla %	>1 ‰ %	>1,5 ‰ %	Medelhalt ‰	Anm.
Holcomb (1938) Evanston, USA (45)	1 750	12,1	10,2	1,9	0,50	270	46,6	25,4	13,8	1,07	Kontroll: Förare utan olycksfall. Ol.mat: Sjukhusinlagda trafikol.fall under 3 år.
Smith & Popham (1951) Toronto, Can. (71)	215	18,1	2,7	1,8	0,57	156	44,9	25,1	11,6	1,09	Kontroll: Vållande-andel i trafikolycka 0–2 poäng Ol.fall. Vållande 8–10. Bortfall av fall och av alk.analyser.
Lucas o. medarb. (1955) Toronto, Can. (54)	2 015	8,7	3,3	1,4	1,03	423	22,5	15,3	11,3	1,37	Kontroll: Förare passerande en ol.plats. Ol.fall: Förare med ol.fall. Endast kvällstid. Analysen: 0 = 0–0,5 ‰.
Vamosi (1959) Bratislava (77)	418	11,5	2,6	0,7	0,82	418	70,6	49,3	29,7	1,34	Kontroll: Förare utan ol.fall. Ol.fall: Sjukhusinlagda. Samtidigt undersökta, intet bortfall, blodalkoholanalys på samtliga.
McCarroll & Haddon (1961) New York (55)	217	23,9	4,1	(2,0)	0,69	34	58,8	50,0	44,1	2,51	Kontroll: Förare utan ol.fall passerande ol.plats. Ol.fall: Dödade förare.
Borkenstein o. medarb. (1964) Grand Rapids, USA (8 och 81)	7 590	11,0	0,5	0,1	0,38	5 985	16,6	5,4	2,7	0,81	Kontroll: Förare utan ol.fall Ol.fall: Förare med ol.fall. Visst bortfall, bl. a. av högre alk.halter, fr. a. på sjukhus inlagda svårt skadade.

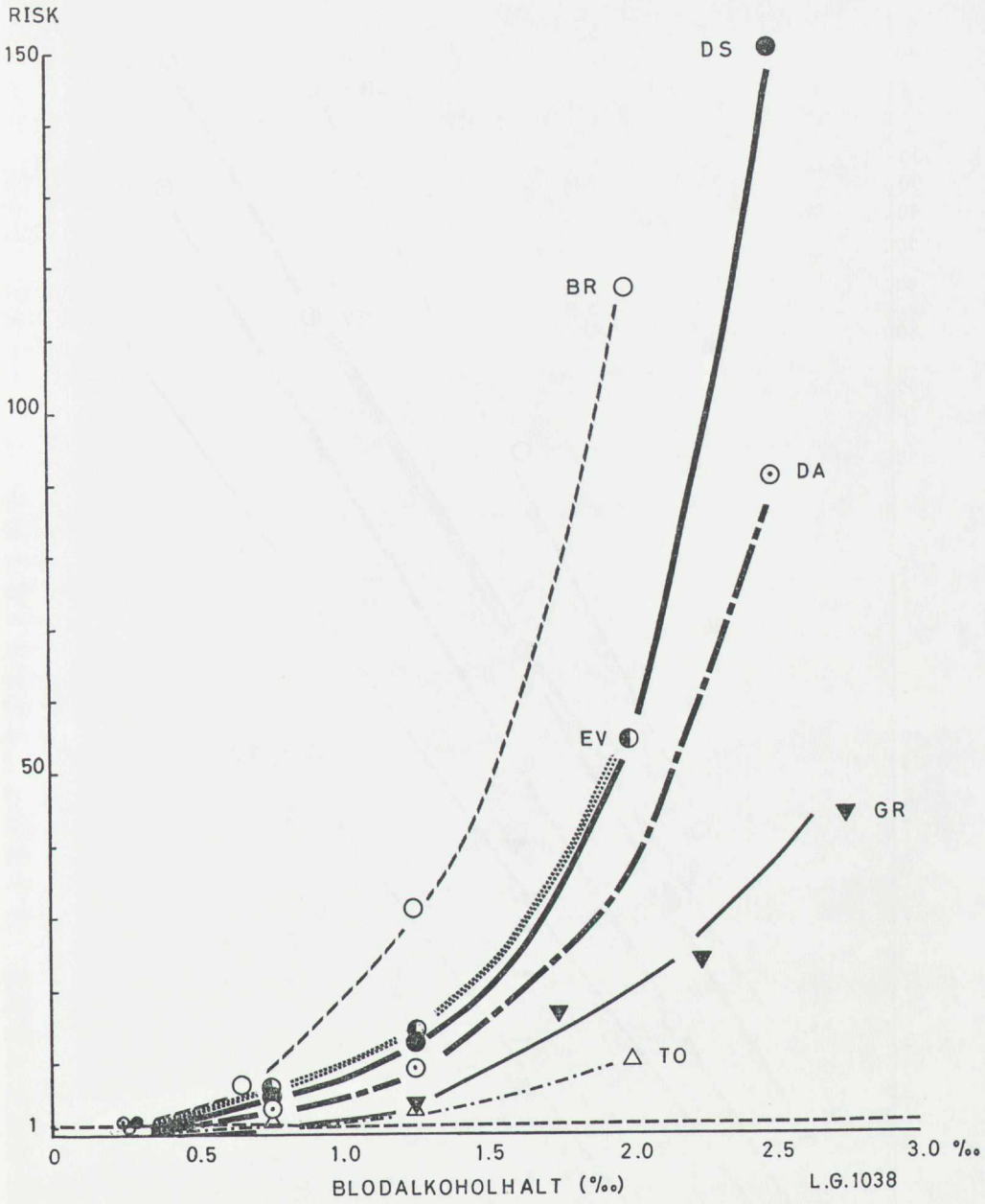


Fig. 1. Förhållandet mellan alkoholförekomst hos förare med trafikolycksfall (testgrupp) och förare utan olycksfall (kontrollgrupp), uttryckt som olycksfallsrisk. Absolut skala. Normalrisk = 1. På grund av skalans natur kan små riskökningar bäst avläsas på skalan i fig. 2.
Nedanstående fyra undersökningar, EV, TO, BR och GR, hämtade ur tabell 1, risksiffrorna ur tabell 3.
EV: Evanston (Holcomb 1938). Olycksfall-sjukhus.
TO: Toronto (Lucas et al 1955). Trafikolyckor.
BR: Bratislava (Vamosi 1959). Olycksfall-sjukhus.
GR: Grand Rapids (Borkenstein et al 1964). Trafikolyckor.
Nedanstående två undersökningar, DS och DA, hämtade ur tabell 4. Risksiffrorna beräknade genom jämförelse med det samlade kontrollmaterialet i tabell 4.
DS: USA (cit. AHS 68). Dödligt förlöpande singelolyckor.
DA: USA (cit. AHS 68). Alla dödsolyckor, förare.

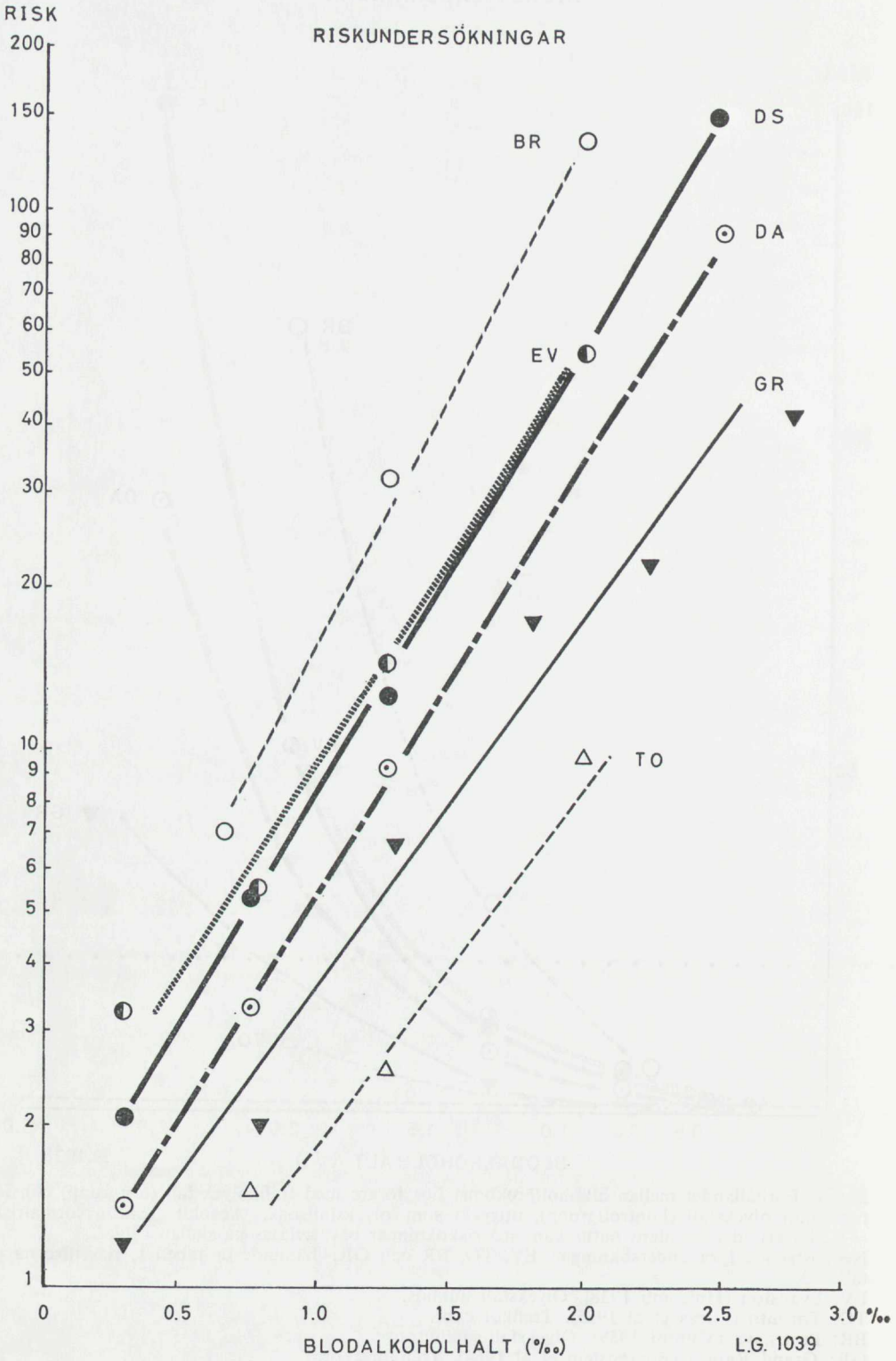


Fig. 2. Riskökningen i logaritmisk skala. Normalrisk = 1. Beteckningar: Se fig. 1.

re gräns omkring 0,5–0,6 promille. Den ökar först relativt långsamt – från normalrisken = 1 – och är omkring 3 vid 0,66 promille och 15 vid 1 promille. Så ökar den snabbt och är 55 gånger normalrisken vid en alkoholhalt av 1,5 promille och över.

Trots att materialet är stort, 1 750 kontrollfall och 270 olycksfall, blir fluktuationerna avsevärda, emedan antalet fall inom varje promilleområde blir relativt litet.

Holcomb har analyserat betydelsen av en rad faktorer, som kan förväntas vara av betydelse för riskökningen utom alkoholförtäringen, bland annat den ökade risken vid mörkerkörning under tiden midnatt till kl. 3 på morgonen, då alkoholförekomst har ett maximum, medan trafikintensiteten är låg.

Huruvida alkoholfallen utgöres av individer som redan primärt, således utan alkoholtillförsel, utgöres av en mera skadebelastad grupp än de nyktra fallen, kan ej klarläggas på basis av Holcombs material. Även om det ej vore osannolikt att alkoholgruppen även utan alkohol skulle vara mera olycksfallsbenägen, kan detta förhållande ej förklara hela riskökningen. Alkoholförekomst och den funna blodalkoholhalten kvarstår fortfarande som viktiga faktorer, ty annars skulle ej risken *öka* med stigande blodalkoholhalt utan eventuellt bara ligga på en förhöjd nivå. I samma riktning talar det faktum att skadan blir svårare med stigande blodalkoholhalt (avsnitt 6.3.6).

Flera iakttagare som närmare studerat riskkurvan och dess förlopp har funnit att den närmast har ett exponentiellt förlopp. Ottis (62), Freudenberg (22) och Lane (50A) har närmare studerat riskkurvans förlopp. Ottis tänkte sig att kurvan var hyperbolisk och skulle förlöpa rätlinjigt i ett log-log system, medan Freudenberg och Lane fann att en logaritmisk skala för riskökningen mot en absolut skala för blodalkoholhalten var den bästa approximationen.

I fig. 2 återges samma undersökningar som i fig. 1, men nu med risken avsatt i logaritmisk skala. Man ser hur riskökningen i denna skala ökar rätlinjigt.

6.3.2 Kontrollgrupp och olycksfallsgrupp undersökta på samma plats

En annan teknik för att klarlägga olycksfallsrisken innebär studier utförda direkt på olycksplatsen av ett material av trafikolycksfall med avseende på förekomsten av ev. alkoholförtäring och andra bakgrundsvariabler, samt parallellstudier med hänsyn till samma faktorer i ett kontrollmaterial av ej olycksfallsdrabbade bilförare, som har passerat olycksplatsen vid samma tidpunkt och samma veckodag, om möjligt i bil av samma märke, utan att ha varit invecklade i en trafikolycka.

Flera undersökningar har utförts med denna teknik. Riskberäkningen grundas även här på en jämförelse mellan olycksfallsmaterialet och kontrollmaterialet.

Lucas och medarbetare (1955) i Toronto studerade 1951–1952 433 trafikolycksfall, som inträffade inom en begränsad del av Toronto under en nio-månadersperiod. På dessa togs utandningsprov medels en luftalkoholmetodik.

Som kontrollmaterial undersöktes totalt 2 015 förare. Dessa valdes ut så att undersökningsteamet stoppade de fyra förare, som passerade platsen för olycksfallet i en så nära anslutning till olycksfallet som möjligt, om möjligt i samma slags vagn.

Lucas och medarbetare fann att 8,7 % förare hade förtärt alkohol i kontrollgruppen utan olycksfall, medan andelen förare med alkohol i olycksfallsgruppen var 22,5 %, således betydligt högre. En genomgång av Lucas' material medger att beräkna den genomsnittliga blodalkoholhalten. Den var i kontrollgruppen utan olycksfall i medeltal 1,03 promille, medan den var 1,37 promille i olycksfallsgruppen, således högre. Fördelningen av blodalkoholhalter var likaledes olika i de båda grupperna, med betydligt högre andel över 1 eller 1,5 ‰ i olycksfallsmaterialet. Resultatet framgår av tabell 1, och riskberäkningen, grundad på en jämförelse mellan kontrollgruppen och olycksfallsgruppen återfinns i tabell 2 och i fig. 1 och 2.

Den undre gränsen för börjande riskökning ligger här omkring 0,7–0,8 promille.

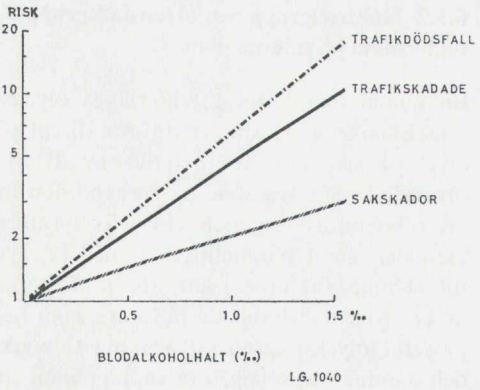


Fig. 3. Skillnader i riskökning för olycksfall av olika typ med stigande blodalkoholhalt. Riskökningen i logaritmisk skala enligt Freudenberg (35).

Freudenberg antager en kontinuerlig riskökning från noll och utgår från vägning av tre undersökningar (Holcomb 1938, Smith och Popham 1951, Vamosi 1959) och beräknar skillnaden i risk på basen av ett tyskt material av olyckor av olika slag.

Vid 1 promille är den 2,5 och vid 1,5 promille 10 gånger normalrisken (= 1) utan alkoholtillförsel.

Enär den använda metodiken för luftalkoholprov ej säkert tillät att bestämma låga halter av alkohol valde Lucas och medarbetare att i den lägsta gruppen ej endast ta med förare med 0 promille alkohol, utan även sådana som hade upp till 0,5 promille alkohol i blodet. Detta medför en förskjutning av frekvenssiffrorna och gör jämförelsen mellan kontroll- och olycksfallsgrupp med avseende på förekomsten av blodalkoholvärden ej lika exakt som om ursprungsgruppen verkligen hade omfattat endast rena noll-värden.

Skulle en sådan uppdelning ha gjorts av 0–0,5 ‰-gruppen, hade riskökningen börjat vid en lägre promillenivå och stigit snabbare.

Vidare är att märka att olycksfallsmaterialet, som insamlades mellan klockan 18.30 och 22.30, huvudsakligen torde ha omfattat kollisioner med eller utan krockskador samt en icke redovisad andel personskador.

Freudenberg (1963) har beräknat att riskökningstakten med stigande alkoholhalt är olika om risken avser sak-skada, personskada med icke dödligt förlopp eller trafikdödsfall. Vid en halt av t. ex. 1,5 promille förhåller sig riskerna som 9 till 16 till 25 (fig. 3).

Undersökarna har av förhållanden, som de icke kunnat råda över, bland annat emedan undersökningsteamet ej kunde klara flera olycksfall samtidigt om de inträffade på olika platser, ej lyckats få med alla olycksfall inom området.

Den enda undersökning som gjorts i Europa, har utförts i Bratislava av *Vamosi* (1959), som gjorde en fullständig undersökning av ett olycksfallsmaterial och ett motsvarande kontrollmaterial utan bortfall och grundade sin riskberäkning på en direkt bestämning av blodalkoholhalten.

Sammanlagt 418 bilförare utan olycksfall stoppades under tiden 6–22 i Bratislavaområdet; samtliga med positivt alkoholluftprov underkastades blodprovstagning. Denna grupp tjänade som kontrollgrupp. Alkohol kunde påvisas i 11,5 procent av materialet, medelkoncentrationen var 0,82 promille, 2,6 procent var över 1 promille.

Olycksfallsgruppen utgjordes likaledes av 418 skadade förare, införda till sjukhus, på vilka likaledes blodprov togs för alkoholanalys. I denna grupp befanns alkoholförekomst föreligga i 70,6 procent av fallen. Därav var i 49,3 procent alkoholhalten över 1 promille, medelkoncentrationen var 1,34 promille.

Riskberäkningen, grundad på en jämförelse mellan olycksfalls- och kontrollgrupp, visar en snabbt stigande riskökning med stigande blodalkoholhalt, från 7 i området 0,3–1 promille till 31 i området 1–1,5 promille, och 133 över 1,5 promille (tab. 1, 2 och fig. 1, 2).

Vamosi fann likaledes en betydligt högre andel alkoholbetingade olycksfall under nattimmarna än vad som motsvarar trafikintensiteten. I en förstudie visade det sig att andelen alkoholförtärare på natten var 49,5 i ett kontrollmaterial. Någon uppdelning på mindre promillegrupper än vad som återfinns i originalarbetet har icke låtit sig göra.

Den största och mest omfattande studien på detta område har gjorts av *Borkenstein* och medarbetare (1964, 1968). Undersök-

Tabell 2

Riskberäkningar. Jämförelse mellan alkoholförekomst i kontrollgrupp och i olycksfallsgrupp (i % av totala antalet fall i respektive grupper). Risken beräknad som kvoten mellan procentandelen alkoholfall i olycksfallsgrupp och kontrollgrupp, korrigerad för skillnaden procentandel i 0-gruppen genom multiplikation med kvoten mellan procentandel alkoholfria fall i kontrollgrupp och i olycksfallsgrupp.

Blodalkoholhalt	Kontrollgrupp	Olycksfallsgrupp	Risk
Evanston (Holcomb 1938)			
	n = 1 750	n = 270	
0	87,9	53,4	1,0
0,1—0,6	7,6	14,2	3,2
0,7—1,0	3,2	10,4	5,5
1,1—1,4	0,94	8,2	14,5
>1,5	0,45	13,8	55,0
Toronto (Smith and Popham 1951)			
	Ej vållande (Kontroll)	Vållande	
	n = 215	n = 156	
0	81,9	55,1	1,0
0,6—0,9	13,1	12,7	1,4
1,0—1,5	2,7	13,5	7,1
>1,5	0	11,6	58,0
Toronto (Lucas et al 1955)			
	n = 2 015	n = 433	
0 —0,5	91,3	77,5	1,0
0,5–1,0	5,4	7,1	1,5
1,0–1,5	1,9	4,0	2,5
>1,5	1,4	11,3	9,7
Bratislava (Vamosi 1958)			
	n = 418	n = 418	
0 —0,3	88,5	29,4	1,0
0,3—0,99	8,9	21,3	7,0
1,0—1,5	1,9	19,6	31,0
>1,5	0,7	29,7	133,0
Grand Rapids (Borkenstein et al 1964).			
	n = 7 590	n = 5 985	
0	89,0	83,4	1,0
0,1—0,5	8,5	7,6	1,2
0,6—1,0	1,9	3,6	2,0
1,1—1,5	0,4	2,8	6,7
1,6—2,0	0,1	1,7	17,1
2,1—2,5	(0,1)	0,6 } 2,6	23,7 } 19,5
>2,5	0	0,3	41,1

ningen utfördes i Grand Rapids, Mich., en stad på omkring 100 000 invånare. Den föregicks av ett omfattande studium av trafikolycksfall och deras fördelning med avseende på plats, tidpunkt på dygnet och veckodag; dessa uppgifter tjänade som ett underlag för den efterföljande huvudstudien.

Själva huvudundersökningen, som utfördes åren 1962–1963, omfattade dels en olycksfallsgrupp av förare, som direkt på olycksplatsen undersöktes av speciellt utbildade polispatruller med uppgift att klarlägga omständigheterna kring olycksfallet och ta alkohol-luftprov, dels en kontrollgrupp av förare som passerade samma platser på samma veckodag och vid samma tidpunkt utan att råka ut för olycksfall. Kontrollförarna undersöktes av en forskargrupp, som gjorde vissa intervjuer, likaledes tog luftprov för alkohol-analys i plast-bag och gjorde en efterföljande analys i en automatiserad Breathalyzer-instrumentering på laboratoriet. Därjämte inhämtades en rad

uppgifter som tjänade som bakgrundsdata, från ålder och civilstånd till skolutbildning, inkomst, alkoholvanor och årlig körsträcka.

Kontrollgruppen omfattade 9 313 fall, antalet och fördelningen över tiden på dygnet, veckodag och månad, platsen, åldersfördelning m. m. svarade helt mot det på grundval av utfallet av tidigare trafikstudier förväntade antalet. Av de av kontrollgruppens förare, där blodprov hade tagits, hade 11,0 procent (834/7 590) förtärt alkohol, därav hade 0,46 procent mer än 1 promille, och 0,1 procent mer än 1,5 promille, medelkoncentrationen var 0,38 promille.

I olycksfallsgruppen, som skulle omfattat samma antal som kontrollgruppen, kunde fullständiga data inklusive luft-alkoholprov endast erhållas från 5 985 fall. Av dessa hade 16,6 procent (993/5 985) förtärt alkohol, därav 5,4 procent med en alkoholhalt över 1 promille, och 2,7 procent över 1,5 promille; medelkoncentrationen var 0,81 promille.

En beräkning av riskökningen med stigande alkoholhalt, grundad på jämförelse mellan alkoholförekomst i olycksfallsgrupp och kontrollgrupp, återges i tab. 2, resultatet återgives grafiskt i fig. 1, 2. Från en undre riskgräns (normalrisken =1) omkring 0,4–0,5 promille steg risken till 4 omkring 1 promille, den var 9 vid 1,5 promille och omkring 25 vid halter över 1,5 promille.

En rad intressanta data har framkommit ur den Borkensteinska undersökningen. Här skall bland annat framhävas åldersfaktorns betydelse – den ökade olycksfallsbenägenheten hos de unga och de mycket gamla, med minimum i gruppen 30–54 år – och betydelsen av olika grader av körvana – med lägre olycksrisk hos dem med den längsta körvanan. Man skulle här väntat sig en högre olycksrisk, ty de med den längsta körsträckan borde ju haft den största chansen att råka ut för olycksfallssituationer. I detta fall uppväges den ökade risk, som kan föranledas av en längre årlig körsträcka, av den högre grad av körskicklighet som går parallellt med längre årlig körsträcka.

Hög olycksfallsrisk var vanligare hos personer i de lägsta inkomstgrupperna och med den kortaste skolbildningen.

Typiskt är även att ett flertal faktorer samspelar, varvid de kan motverka varandra eller samverka. Genomgående var att närvaron av alkoholfaktorn, framför allt där alkoholhalten var hög men även vid förekomst av lägre halter, samverkar med vissa negativa faktorer, och upphäver verkningarna av andra faktorer, som minskar olycksrisken, t. ex. graden av körvana. Alkoholfaktorn visade sig genomgående vara en av de väsentligaste faktorerna, som ökade olycksrisken, främst vid halter över 0,8 promille.

Alkoholfaktorns betydelse kan helt allmänt sammanfattas i att alkoholen som olycksfaktor börjar spela en roll vid alkoholhalter över 0,5 promille. Upp till 0,8 promille är alkoholförekomst i regel en av flera bidragande olycksfaktorer, medan den vid halter över 0,8 promille i allt större utsträckning kan bli den dominerande olycksfaktorn.

Ett avsnitt av riskkurvan har varit föremål för en omfattande diskussion, nämligen en *skenbar riskminskning* vid halter under 0,4 promille (tabell 3).

Denna »riskminskning» har tytts på olika sätt. Den har uppfattats som ett bevis på att alkohol i små doser skulle förbättra körfunktionen (Jfr »skjutsupen»). Andra har framhävt att riskminskningen endast skulle vara skenbar och bero på det statistiska förfarandet, således icke vara statistiskt säkerställd. Vidare har anförts att de studerade grupperna skulle vara heterogena med avseende på någon faktor, t. ex. åldersfaktorn, körvanan eller förekomsten av t. ex. alkoholister i olika proportion inom olika promille-områden; vid en renodling och beräkning på grupper, som vore jämförbara ur alla synpunkter (genom »matchning»), skulle skillnaderna försvinna.

Flera forskare har närmare studerat de givna data för att se om denna »riskminskning» är reell eller endast slumpbetingad. Beräknas risken på ett korrekt sätt, således med korrektion för samma andel akoholfria (tabell 3) blir avvikelserna från normalrisken (= 1) mindre. Tas hänsyn till de sta-

Tabell 3. Grand Rapidsundersökningen (Borkenstein et al 1964). Detaljdata för området 0—0,69 promille.

Risken beräknad som kvoten mellan procentandelen alkoholfall i olycksfallsgrupp och kontrollgrupp, korrigerad för skillnaden procentandel i 0-gruppen genom multiplikation med kvoten mellan procentandel alkoholfria fall i kontrollgrupp och i olycksfallsgrupp. Sannolikheten beräknad med X^2-metoden.

Blodalkoholhalt	Kontrollmaterial n = 7 590 Antal	%	Olycksfall n = 5 985 Antal	%	Förhåll. Olycksf. Kontroll	Risk	Statistisk sannolikhet
0 —0,09	6 759	89,01	4 992	83,41	0,94	1,00	
0,10—0,19	276	3,64	188	3,14	0,83	0,92	P>0,05
0,20—0,29	134	1,77	95	1,59	0,90	0,96	P>0,05
0,30—0,39	96	1,26	57	0,95	0,75	0,80	P>0,05
0,40—0,49	80	1,09	66	1,10	1,01	1,08	P>0,05
0,50—0,59	56	0,74	50	0,84	1,14	1,21	P>0,05
0,60—0,69	44	0,58	46	0,77	1,33	1,42	P>0,05

tistiska försöksfelen, blir avvikelsen från normalrisken 1 *icke* signifikativ (P > 0,05).

Brenner (1966) har gått igenom hela materialet med utgångspunkt från antagandet att riskminskningen under 0,5 promille skulle kunna vara skenbar och bero på att de båda grupperna är heterogena med avseende på någon faktor, främst graden av alkoholvana. När jämförelsen gjordes endast mellan de förare i alkoholgruppen och i kontrollgruppen som hade samma alkoholvanor, varigenom grupperna blev homogena med avseende på denna faktor, bortföll helt riskminskningen under 0,5 promille.

Nelker (1968) har antytt en ytterligare orsak, nämligen att alkoholhalten vid undersökningen av kontrollfallen skulle bestämmas i 0-ögonblicket, medan den i olycksfallen i regel inte torde bestämmas förrän 40–60 minuter efter undersökningens början.

Denna tidsförskjutning leder till att halten vid undersökningen måste ha varit högre, till följd av den förbränning som ägt rum under mellantiden. Göres korrektion för denna minskning med 0,10–0,15 promille, elimineras den skenbara riskminskheten i beräkningen av risksiffran (procentningen i området 0,1–0,3 promille.

Zylman, en av Borkensteins medarbetare, har i en senare bearbetning av försöksdata (1968) pekat på även andra faktorer som kunnat spela roll, bl. a. just åldersfaktorn, körvanan och alkoholvanan.

Alla dessa förhållanden talar för att riskminskningen under 0,5 promille är skenbar och försvinner vid en riktigt genomförd riskberäkning.

En annan omständighet , som berör inte bara den skenbara riskminskningen under 0,5 promille utan även riskökningen över 0,5 promille och vars konsekvenser hittills endast diskuterats av Dr William Haddon, chef för National Highway Safety Bureau inom US Dept. of Transportation i en officiell amerikansk rapport,[1] är emellertid det stora bortfallet av olycksfall, och därmed av alkoholfall, i olycksfallsmaterialet. I originalrapporten över Grand Rapids-undersökningen anföres att på basen av de noggranna och långvariga trafikstudier som gjordes före huvudstudien kunde det beräknas att 8 000–9 000 olycksfall skulle inträffa under försöksperioden. I verkligheten erhölls kompletta data endast från 5 985 fall, således ett bortfall på omkring 2 700 fall eller omkring 30 %. En rad fakta talar emellertid för att bortfallet icke varit slumpmässigt utan inneburit ett systematiskt bortfall av just alkoholfall.

1. Medan frekvensen av alkoholförtäring

[1] Alcohol and Highway Safety. A report to Congress from the Secretary of Transportation. Dept. of Transportation, August 1968 [App. 2, sid. XXIII]. Denna publikation förkortas i den fortsatta framställningen till AHS 68.

i kontrollmaterialet i Grand Rapids-undersökningen, 11,2 %, är av samma storleksordning som i alla de andra undersökningar av ett slumpvis uttaget kontrollmaterial av förare, som passerat en olycksplats – Holcomb, Lucas, Vamosi, Haddon (tabell 1) – är antalet alkoholfall i olycksfallsmaterialet i undersökningen abnormt lågt, endast 17 %, mot 23–70 % i andra olycksfallsmaterial (tabell 1). Detta talar för att det speciellt är alkoholfallen som fallit bort.

2. Fördelningen av alkoholfallen på olika halter i kontrollmaterialet och den genomsnittliga alkoholhalten stämmer i storleksordningen med andra kontrollmaterial. Däremot stämmer ej fördelning eller genomsnittlig alkoholhalt i olycksfallsmaterialet med data för övriga material (tabell 1).

I olycksfallsmaterialet i Grand Rapids-studien är andelen låga blodalkoholhalter abnormt hög, andelen höga halter för låg, och medeltalet likaledes för lågt, vilket tyder på ett bortfall framför allt av fall med högre halter alkohol, kanske även av en viss andel med lägre halter.

3. Denna skillnad i fördelning talar för att bl. a. högre halter förekommer i för liten andel. Haddon har försökt närmare klarlägga detta förhållande. Grand Rapids-teamet meddelar den 14 juli 1968 till Dr Haddon [citerad i AHS 68 (83), Appendix 2, sid. XXIII], som svar på en förfrågan att det icke var möjligt att ta luft-alkoholprov från alla personer med svåra kroppsskador. Detta är ett av skälen varför andelen alkoholfall i olycksfallsmaterialet är för liten.

Då alla andra undersökningar – t. ex. Haddons studier av singelolyckor i New York State och av dödade förare i New York (55) – visar att det bland svårt skadade förare finns en hög andel personer med höga alkoholhalter, innebär förhållandena i denna speciella grupp ett bortfall av särskilt de höga värdena.

4. Ur data tillgängliga i den ursprungliga Grand Rapids-studien och refererade i samma officiella publikation (AHS 68, Appendix 2, p. XIII–XXIV) har bortfallet av alkoholanalyser framför allt berört kvälls- och nattimmarna, då enligt tillgängliga uppgifter det föreligger en betydande överfrekvens av skadade förare med alkohol i kroppen (83).

Även detta förhållande talar för att bortfallet av alkoholanalyser speciellt drabbar den andel förare, som haft alkohol vid olyckstillfället, och speciellt dem med högre halter.

5. Antalet personer med alkoholproblem synes vara relativt litet i olycksfallsmaterialet i Grand Rapids-studien i jämförelse med vad andra undersökare funnit. Enär just alkoholskadade uppvisar en hög andel personer som har alkohol i blodet i samband med olycksfall, talar även detta förhållande för att alkoholandelen på grund av bortfall är underrepresenterad.

I vad mån bortfallet av alkoholfall kan spela in när det gäller den förut diskuterade skenbara riskminskningen under 0,5 promille, så kan sägas att en korrektion för bortfallet av alkoholfall ävenledes skulle medföra att den skenbara riskminskningen skulle försvinna. En sådan korrektion skulle kunna göras t. ex. med ledning av fördelningen av alkoholfallen i den långa raden av studerade olycksfallsmaterial (se t. ex. tab. 1, fig. 4,5); någon sådan beräkning har emellertid ej gjorts.

Ett fynd av stort intresse är det förhållandet att en högre andel av förare med höga alkoholhalter vid olyckor förekommer *under kvällen och natten* vid en tidpunkt då trafikintensiteten är ett minimum. Detta visar bland annat att alkoholfaktorn här slår igenom och eliminerar den minskning i risken, som en minskad trafikintensitet i och för sig innebär. Samma förhållande har även iakttagits vid undersökningar gjorda av Waller och medarbetare (74–76) och av Haddon och medarbetare (42, 43, 55) på trafikdödsfall (se fig. 6–8, avsnitt 6.3.3).

Enligt Haddon inträffar omkring 8 gånger så många alkoholdödsfall under kvällen och natten som under dagtid (83). Trafikintensiteten kan under natten beräknas vara omkring 1/10 av intensiteten på dagtid (enligt Vamosi 1959). Samma storleksordning framgår även av en studie av trafikintensiteten i Sverige, återgiven i ett arbete av Bjerver m. fl. (1966): trafikintensiteten under

kvällen och natten var omkring 1/5–1/10 av intensiteten under dagtimmarna. Olycksfrekvensen är således i förhållande till trafikintensiteten 40–80 gånger så hög under nattimmarna som under dagtid.

Flera förklaringar till detta till synes paradoxa förhållande kan tänkas föreligga. En förklaring är att alkoholförtäring förekommer oftare på kvällen och natten än på dagen (se bilaga 2 till betänkandet) och att mängden förtärd alkohol då i regel är större. Blodalkoholhalten under körningen blir under sådana omständigheter också högre än på dagen, dels emedan den förtärda mängden är större, dels emedan körningen i regel företages i närmare anslutning till förtäringen än på dagen, då för flertalet personer i regel längre tid förflutit mellan förtäring och körning, varför alkoholhalten hunnit sjunka mera. Faktiska studier av blodalkoholhalten i olycksfallsundersökningar från Sverige bekräftar detta antagande (35, 36).

En annan förklaring är att vid låg trafikintensitet på natten farten och risktagningen ökar, vilket tillsammans med den försämrade sikten – omöjligheten att se en kommande bil om det finns svackor på vägen, etc. – ökar olycksfallsriskerna redan utan alkohol. Finns alkohol med i spelet, ökar risken än mer, t. ex. genom att alkoholen leder till högre farter och ökad risktagning; därtill kommer alkoholens egenskap att försämra mörkerseende och uppmärksamhet (Jfr avsnitt 6.1.2.1).

En *jämförelse av de olika undersökningarna* med avseende på riskökningen framgår av fig. 1. Skillnaderna i riskökning mellan de olika undersökningarna beror bl. a. på materialens sammansättning, de rådande alkoholvanorna, frekvensen av alkoholister i materialet, arten av trafikolycka som studerats – sak- eller personskada, dödligt eller icke dödligt förlöpande – samt omständigheterna vid materialinsamlingen, t. ex. graden av bortfall, använda analysmetoder etc.

Väljer man som bas för sin jämförelse en logaritmisk skala för riskökningen, i enlighet med Freudenberg (35) och Lane (50A); (se avsnitt 6.3.1), erhålles kurvorna i fig. 2. Man ser hur samtliga kurvor växer med ungefär samma hastighet. Linjernas lutning, således hastigheten, innebär i stort sett att risken fördubblas varje gång blodalkoholhalten ökar med 0,4 promille. Är risken t. ex. 2 vid 0,5 promille, blir den vid 0,9 promille omkring 4, och vid 1,3 promille omkring 8.

Ytterligare en undersökning, utförd av *Haddon* och medarbetare i New York, söker också belysa alkoholfaktorns betydelse för trafikolyckor, i detta fall dödsolyckor (55). Haddon sammanställde samtliga trafikolyckor med dödlig utgång som drabbat bilförare under en 6-månaders period, totalt 46, och som inträffat inom vissa distrikt på Manhattan. Blodprovet hade tagits efter döden för att utröna blodalkoholhalten. I denna studie begränsades undersökningen till de fall där döden inträffat inom 6 timmar efter olycksfallet. Härigenom skulle eventuell alkoholelimination efter olycksfallet fram till dödens inträde spela en underordnad roll. Materialet indelades så i 6 grupper efter typen av olycka och förarens ansvar för uppkomsten av olyckan, varvid i grupperna I–III ingick de förare som bedömdes vara ansvariga för olyckan, och i grupperna IV–VI de som icke syntes vara vållande. Genom begränsningen till dödsfall inom 6 tim. återstod sammanlagt 37 fall, där blodprov hade tagits. 71 procent hade alkohol i kroppen i grupp I–III, mot 30 procent i grupp IV–VI, således en klar skillnad. Markant är den höga andelen fall med höga alkoholhalter, över 1,5 promille återfanns 58 och 30 procent av fallen i respektive ansvarsgrupp. Den genomsnittliga alkoholhalten var 2,42 och 3,0 promille i respektive grupper.

Som kontrollmaterial valde Haddon, liksom Lucas et al (1955) och Vamosi (1958), att undersöka förare utan olycksfall som passerade olycksplatsen samma veckodag och vid samma tidpunkt på dygnet. I regel stoppades 5–6 förare på varje olycksplats. De undersöktes, varvid bl. a. luftalkoholprov togs. Totalt omfattade kontrollmaterialet 256 fall. Begränsades antalet kontrollfall att svara endast mot de dödsfall, som inträffade inom 6 timmar, blev totala antalet kon-

troller 217. En sammanställning ses i tab. 1. 23,9 procent hade förtärt alkohol, den genomsnittliga blodalkoholhalten var 0,69 promille, således betydligt lägre än i olycksfallsgruppen. Fördelningen av alkoholhalter var också en helt annan, endast 4 procent av samtliga alkoholfall var över 1 promille, och 0 fall var över 1,5 promille.

Även denna undersökning visar alkoholfaktorns betydelse. En riskberäkning på samma sätt som gjorts för tidigare undersökningar kan göras, men blir behäftad med hög grad av osäkerhet på grund av det ringa antalet fall i varje promille-område. Risksiffrorna visar samma snabba stegring som återfunnits i samtliga andra undersökningar och var omkring 2 vid 1 promille, omkring 8 vid 1,5 promille och omkring 25 över 1,5 promille.

6.3.3 Ansvarsfördelningen i en alkohololycksfallsgrupp och en kontrollgrupp

I en studie, utförd av *Smith* och *Popham* i Toronto, har undersökarna sökt angripa problemet om alkoholen som riskfaktor genom att söka bedöma betydelsen av den »mänskliga» faktorn och dess samband med ev. förekomst av alkoholförtäring för uppkomsten av ett trafikolycksfall.

Speciellt utbildade polispatruller undersökte i Toronto under en tidsperiod av 3 månader sammanlagt 919 trafikolycksfall, utgörande 93 procent av samtliga inträffade trafikolycksfall under denna tid.

Luftprov togs på ett så stort antal fall som var möjligt, sammanlagt 542 fall, eller totalt i 59 procent av materialet. Denna grupp innefattade 77 procent av de fall som bedömdes ha druckit alkohol. Totalt bedömdes 23 procent ha förtärt alkohol; i 138 fall (eller 65 procent av samtliga misstänkta) kunde alkohol påvisas.

På basen av de speciellt utförliga polisprotokollen, som innehöll en utförlig redogörelse för trafikolycksfallet och dess uppkomstmekanism med speciell hänsyn till fördelningen på tre variabler: den »mänskliga» faktorn, här avseende förarens beteende, bedömning av situationen, risktagning etc., »fordonet» och dess ev. mekaniska fel samt »vägen», dvs. omgivningen och dess beskaffenhet, alltifrån väglag och väderlek till andra omgivningsfaktorer, gjorde Smith och Popham en noggrann analys, således en epidemiologisk eller ekologisk analys.

För att klarlägga betydelsen av den »mänskliga» faktorn graderades ansvarsfördelningen, dvs. den del som föll på människan i förhållandet människan–fordonet–vägen, i en 10-gradig skala, från 0 till 10 poäng, där 0 poäng betydde att orsaken till uppkomsten av olycksfallet helt var att tillskriva faktorer ingående i begreppen »fordonet» eller »vägen», medan 10 poäng innebar att felet helt var att tillskriva förarens uppträdande, alltså den »mänskliga» faktorn. Analysen och graderingen skedde utan kännedom om blodalkoholhalten; först efter det analysen var klar, tillfördes uppgifterna om blodalkoholhalt.

I tabell 1 ges resultatet av fördelningen av olika blodalkoholhalter i två av ansvarsgrupperna, dels hos den grupp av förare, där den del av ansvaret som föll på föraren, dvs. den »mänskliga» faktorn, var minst, nämligen 0–2 poäng, dels hos den grupp, där ansvaret praktiskt taget helt föll på föraren, således där den mänskliga faktorn hade den största andelen, 8–10 poäng.

Skulle alkoholförtäring icke spela någon roll för uppkomsten av ett trafikolycksfall och vara utan betydelse för den roll som den »mänskliga» faktorn spelar, skulle man vänta sig samma fördelning av blodalkoholförekomst i de båda grupperna.

I verkligheten befanns alkoholförekomsten vara helt olika i de båda grupperna, 18.1 procent i den grupp där den »mänskliga» faktorn var ett minimum (0–2 poäng), och 44,0 procent i den grupp där den mänskliga faktorn spelade den största rollen (8–10 poäng). Även fördelningen av alkoholhalter var helt olika, med en klar övervikt av högre alkoholhalter i den grupp där den mänskliga faktorn var maximal (8–10 poäng).

I den kategori där den »mänskliga» faktorn var minimal (0–2 poäng) hade endast 2,7 procent över 1 promille alkohol i blodet, och 0 procent över 1,5 promille, medan i den grupp där den »mänskliga» faktorn var maximal (8–10 poäng) hade ej mindre än

25,1 procent över 1 promille och 11,6 procent över 1,5 promille.

Fördelningen av alkoholförekomst var således helt olika i de båda grupperna.

Om endast alkoholförtäring som sådan skulle spela en roll, men inte den funna alkoholkoncentrationen, skulle man vänta sig att finna samma förhållande mellan antalet förare med minimalt (0–2) och maximalt (8–10) ansvar för uppkomsten av olycksfallet. Prövning av om detta förhållande föreligger eller om t. ex. andelen förare med maximalt vållandeansvar (8–10 poäng) ökar med stigande blodalkoholhalt kan klarläggas medels en »risk»-beräkning, t. ex. med avseende på överfrekvensen av alkoholförekomst i gruppen med faktor 8–10 poäng. Risken kan t. ex. beräknas som kvoten mellan alkoholförekomst i gruppen 8–10 poäng och i gruppen 0–2 poäng, korrigerad för skillnaden i andelen helt alkoholfria i de båda grupperna genom multiplikation med kvoten mellan andelen alkoholfria i gruppen 0–2 poäng och i gruppen 8–10 poäng (Jfr avsnitt 6.3.1).

Överfrekvensen av alkoholförekomst, således alkoholfaktorn som orsaksfaktor, ökar snabbt med stigande blodalkoholhalt. Den var 4,7 vid 1 promille, 7 vid 1,25 promille och 58 vid 1,5 promille. Den undre gränsen för börjande riskökning låg omkring 0,3–0,5 promille, således lågt.

De stigande risksiffrorna kan även tolkas så att med stigande blodalkoholhalt andelen förare med maximalt vållande–ansvar (8–10 poäng) snabbt ökar, medan andelen förare med minimalt eller intet vållande-ansvar (0–2 poäng) snabbt minskar.

Analysen har således klarlagt betydelsen av alkoholförekomst – och stigande blodalkoholhalt – för vållandemekanismen.

En stigande blodalkoholhalt ökar betydelsen av den »mänskliga» faktorn, som vid högre halter helt överskuggar orsaksfaktorer som »fordonet» och »vägen».

Haddon (1962) i sin undersökning av dödade förare i trafiken på Manhattan i New York hade även gjort ett försök att bedöma ansvarsfördelningen. Materialet delades upp i grupper efter ansvarsfördelning och olyckans typ. I grupperna I–III uppfattades den dödade föraren som vållande, i grupperna IV–VI uppfattades den andra parten som vållande. Fördelningen av alkoholförekomst visar klart skillnaden i fördelning mellan de båda grupperna, med en högre andel alkoholpåverkade i vållandegruppen, 70,8 procent, och en högre andel av höga promillevärden, mot 30 procent alkoholpåverkade i icke-vållande gruppen. Skillnaden mellan andelen förare med alkoholförtäring i vållande-gruppen och i icke-vållande gruppen är statistiskt signifikant. Detta resultat illustrerar alkoholfaktorns betydelse för uppkomsten av dödsolyckor.

6.3.4 Undersökningar av trafikolycksfallsmaterial utan motsvarande kontrollgrupp

I en rad undersökningar har studier gjorts av trafikolycksfall, där man dels gjort undersökningar av ev. alkoholförekomst och bestämt blodalkoholhalten, dels sökt referera olycksfallet och dess komponenter till olika bakgrundsvariabler för att söka belysa orsakssammanhanget. I den mån dessa undersökningar har avsett t. ex. att klarlägga alkoholförekomsten hos förare som varit invecklade i trafikolyckor har *endast sådana förare undersökts som själva skadats eller dödats vid olyckan.* Blodalkoholhalten har däremot *inte* systematiskt undersökts hos förare som varit invecklade i trafikolyckor men *själva inte skadats eller dödats.*

Haddon (42) har gjort en undersökning av alkoholförekomst hos förare i singelolyckor i Westchester County utanför New York. Ur ett 8-års material på totalt 589 trafikdödsfall utvaldes de singelolyckor för närmare studium, där varken fotgängare eller andra fordon varit invecklade. Endast de dödsfall togs med där föraren dött inom 4 timmar efter olycksfallet, för att inte alkoholförbränningen skulle ha givit markerat sänkta värden i de fall där föraren ej dött omedelbart. Totalt undersöktes på så sätt 87 dödligt förlöpande singelolyckor, hos 83 hade blodprov för alkoholanalys tagits.

Hos 73 procent förelåg alkoholförekomst, 54 procent hade mer än 1 promille och 47 procent hade mer än 1,5 promille alkohol

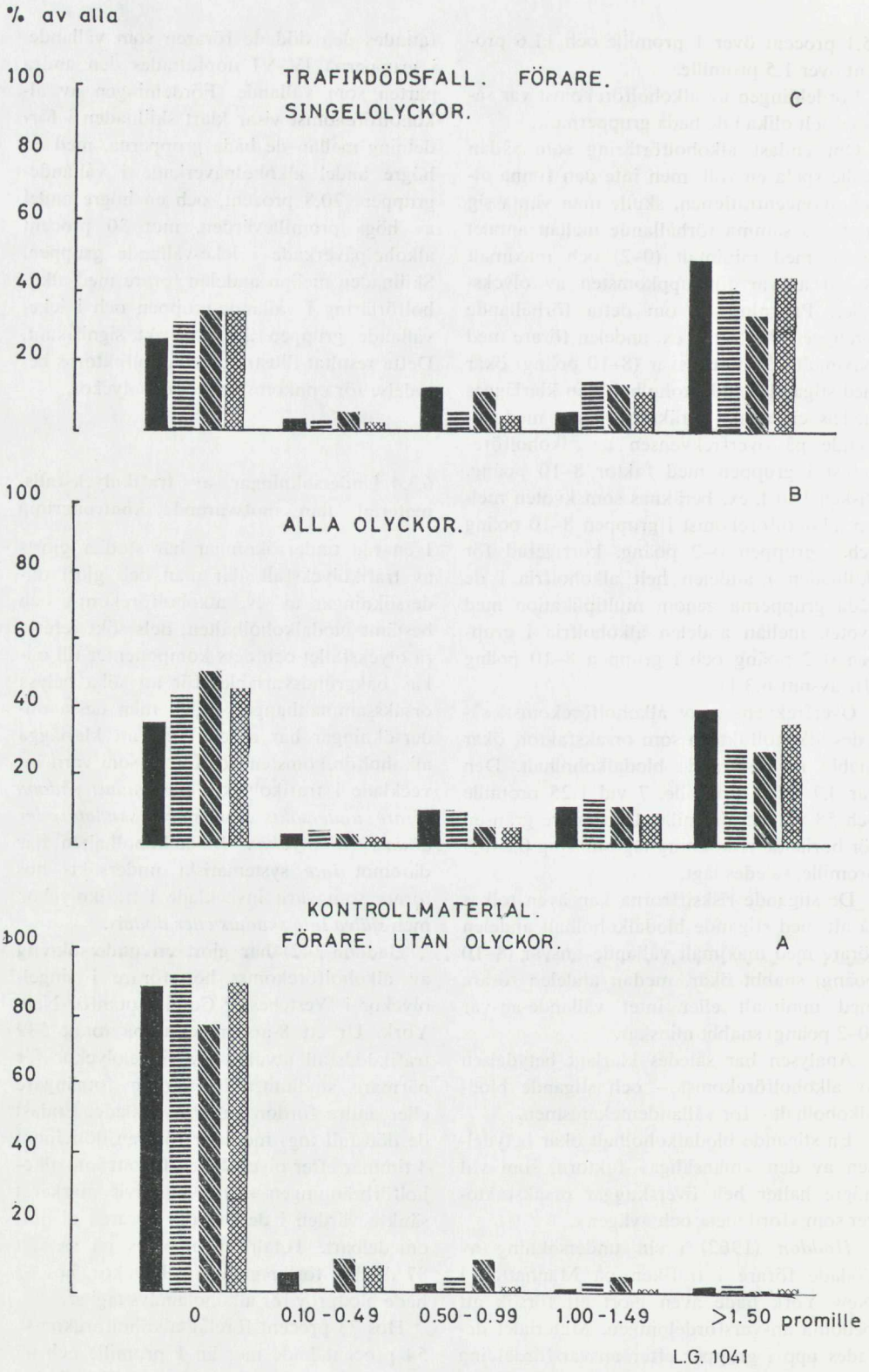


Fig. 4. Förklaring se nästa sida nederst.

Tabell 4 Alkoholförekomst hos förare omkomna i trafikolyckor

Material	Antal fall	Alkoholfria %	Fall med alkohol (i %) Alla	0,10—0,49 ‰	0,50—0,99 ‰	1,0—1,49 ‰	>1,50 ‰	Blodalkoholhalt (medeltal)
Ej olycksfall (Kontrollmaterial) (8, 45, 54, 55)	11 607	86,8	13,2	5,5	4,5	2,5	0,7	0,72
Dödsolyckor								
Ej vållande (60, 61)	361	78	22	5	6	3	8	1,17
Multipla olyckor (60, 61)	847	47	53	4	5	9	35	1,63
Singelolyckor (13, 42, 59, 60, 61)	2 176	32,5	77,5	4,3	9,0	11,7	42,5	1,60
Alla (13, 21, 59, 60, 61).	4 244	43,8	56,2	4,0	8,2	11,5	32,5	1,55

i blodet.

I fråga om hela materialet (n = 589), som omfattade alla slag av trafikolyckor, framhävde Haddon två omständigheter. Inte mindre än 48 procent av samtliga singelolyckor inträffade under veckoslutet, från kl. 17 fredag till kl. 5 måndag, och två tredjedelar (63 procent) inträffade på kvällen och natten under tiden 17–5.

Fyra ytterligare undersökningar har gjorts på mycket omfattande material i USA, i Baltimore (1951–1956) på 145 trafikdödsfall (21), i New Jersey (1961–1963) (59) på 820 trafikolycksfall, i Dade County, Florida (1956–1965) på 485 fall (13) och i Kalifornien (1965–1966) på 2 794 fall, totalt 4 244 fall (60, 61). Dessa undersökningar finns refererade i den officiella rapporten från 1968 till den amerikanska kongressen (AHS 1968).

Fördelningen av alkoholfall återfinns i tabell 4 och fig. 4 och 5 visar hur samma mönster återfinnes i olika studier.

I samtliga undersökningar har en hög procent av de dödade förarna haft alkohol i kroppen, i genomsnitt 56 procent av samtliga undersökta, därav hade 44 procent över 1 promille och 32 procent över 1,5 promille.

Överensstämmelsen mellan de olika undersökningarna var god.

När det gäller singelolyckorna, totalt 2 176 fall från fyra undersökningar, var alkoholandelen än högre. 67 procent hade förtärt alkohol, 54 procent var över 1 promille och 42 procent över 1,5 promille.

Även här är överensstämmelsen mellan de olika undersökningarna slående.

Skillnaden i fördelning av alkoholhalter i olycksfallsmaterialet och i ett stort kontrollmaterial utan olycksfall (sammanlagt 11 607

Fig. 4. Fördelningen av alkoholförekomst och halt hos bilförare med och utan olyckor. Inom en och samma grupp A, B, C, hänför sig staplar med samma markering till samma undersökning; referenser se nedan.

A. Kontrollmaterial. Förare som ej råkat ut för trafikolycka. Totalt 11 607 fall, genomsnittlig blodalkoholhalt 0,72 ‰. I genomsnitt 87 % med 0 ‰ och 3,2 % över 1 ‰. (Holcomb, Evanston, USA: 1 750 fall, Lucas, Toronto: 2 015 fall, Haddon, New York: 252 fall, Borkenstein m. fl., Grand Rapids: 7 590 fall).

B. Förare dödade i bilolyckor av olika slag (fotgängare ej invecklade). Totalt 4 244 fall, genomsnittlig blodalkoholhalt 1,55 ‰. I genomsnitt 44 % med 0 ‰, och 44 % över 1 ‰. Freimuth m. fl., Baltimore: 145 fall, New Jersey: 820 fall, Davis m. fl., Florida: 485 fall, Nielson, Calif.: 2 794 fall.

C. Förare dödade i singelolyckor. Totalt 2 176 fall, genomsnittlig blodalkoholhalt 1,60 ‰. I genomsnitt 33 % med 0 ‰, och 54 % över 1 ‰. Haddon, New York: 83 fall, Davis m. fl., Florida: 221 fall. Nielson, Calif.: 1 403 fall, New Jersey, 469 fall.

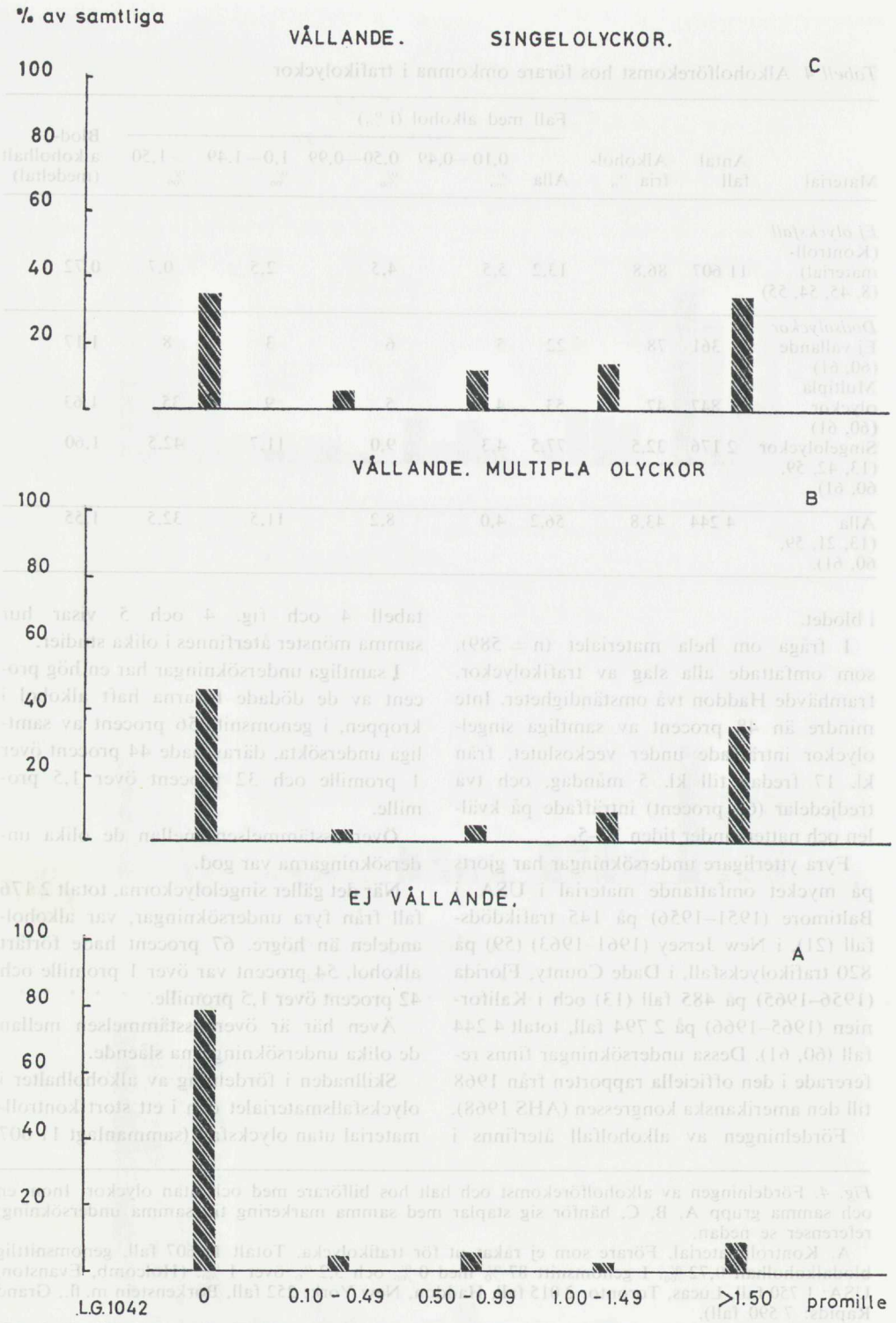


Fig. 5. Fördelning av alkoholförekomst och halt hos bilförare dödade i trafikolyckor av olika slag (Nielson 1965, 1967, California).

A. Dödade förare som ej varit vållande. Totalt 361 förare genomsnittlig alkoholhalt 1,17 ‰. 78 % hade 0 ‰ och 11 % över 1 ‰.

B. Dödade förare som varit vållande till olyckan. Multipla olyckor 847 förare, genomsnittlig blodalkoholhalt 1,63 ‰. 47 % hade 0 ‰ och 44 % hade över 1 ‰.

C. Dödade förare som varit vållande till olyckan. Singelolyckor 1 403 förare, genomsnittlig blodalkoholhalt 1,45 ‰. 35 % hade 0 ‰ och 47 % var över 1 ‰.

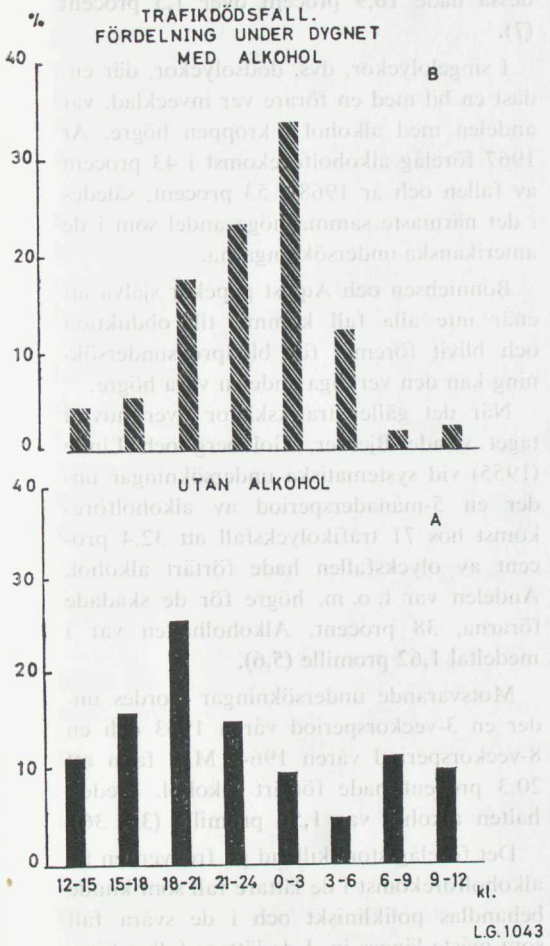


Fig. 6. Trafikdödsfall av alla slag (förare och fotgängare). Procentuell fördelning under dygnets timmar. Waller m. fl. (1969).
A. Utan alkohol (n = 517).
B. Med » (n = 433).

fall) framgår klart av fig. 4 A, 56 procent med alkoholförekomst i olycksfallsmaterialet och en genomsnittlig blodalkoholhalt hos dem som förtärt alkohol av 1,55 promille, mot i genomsnitt 13 procent alkoholförekomst i kontrollmaterialet och en blodalkoholhalt av 0,72 promille.

Olyckans bakgrund och uppkomstmekanism har också stor betydelse, främst kanske vållande-förhållandet. I den undersökning som återges i fig. 5, visade sig andelen personer med alkoholförekomst vara betydligt lägre, 22 procent, i de fall där den dödade föraren ej varit vållande till olyckan, och blodalkoholhalten var lägre, i genomsnitt 1,17 promille. I de fall med singelolycka eller multipla olyckor där föraren varit vållande förekom alkohol i 53–65 procent av fallen och den genomsnittliga alkoholhalten var 1,45–1,63 promille (60–61).

Dessa resultat ger således samma bild som den som framkommer i Smith och Pophams undersökning i Toronto (71, 72) av alkoholförekomst hos förare som varit invecklade i en trafikolycka och bedömts som ansvariga eller inte ansvariga för olyckans uppkomst och i Mc Carrolls och Haddons undersökning i New York (55) av i trafiken dödade förare (avsnitt 6.3.3).

En sammanställning av ett antal olika undersökningar ges i tab. 1 och 4, fig. 4 och 5.

Även fördelningen över dygnets timmar uppvisar karakteristiska skillnader mellan alkoholförtärare och icke-alkoholförtärare. Skillnaden framträder klart i fig. 6–7, med koncentrationen av alkoholfallen till tiden omkring och efter midnatt.

Detta förhållande har framhävts bland annat av Haddon och medarbetare (42, 43, 55) (avsnitt 6.3.2); den funna fördelningen överensstämmer helt med den i fig. 6–7.

Singelolyckornas fördelning framgår av fig. 7. Den visar samma bild som hela materialet av trafikdödsfall med alkoholförekomst.

Slutligen har risken och dess fördelning över dygnets timmar att råka ut för en dödligt förlöpande singelolycka illustrerats i fig. 8. Jämförelse har då gjorts mellan bilförare med och utan alkoholförtäring. Diagrammet visar de stora skillnaderna i risk under dygnet, med den största risken på natten. Problemet har även berörts i samband med diskussionen av Grand Rapidsundersökningen (avsnitt 6.3.2), där fann man samma förhållande, en hög frekvens under nattimmarna.

Bonnichsen och Åqvist (1968) har närmare studerat trafikdödsfall i Sverige, som avlidit i nära anslutning till olyckan. Materialet omfattar en period på tre och ett halvt år (1965–1968), totalt 987 fall av alla kategorier. I vad gäller dödade förare visade undersökarna att 26,8 procent (127/427) hade över 0,5 promille i blodet; av

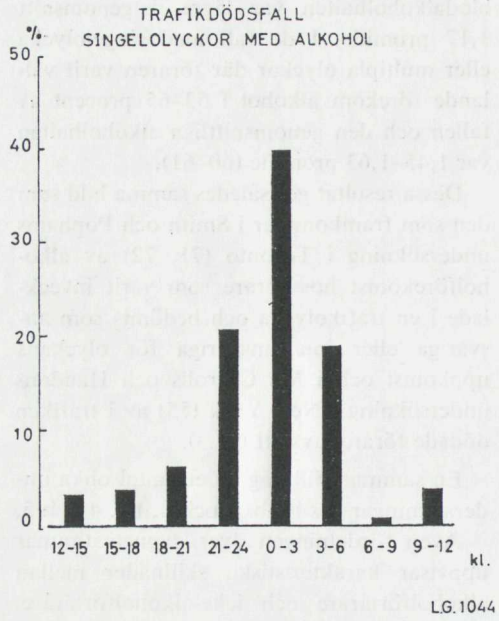


Fig. 7. Bilförare med dödligt förlöpande singelolyckor efter alkoholförtäring. Procentuell fördelning under dygnets timmar (Waller m. fl., California 1969), totalt 157 fall.

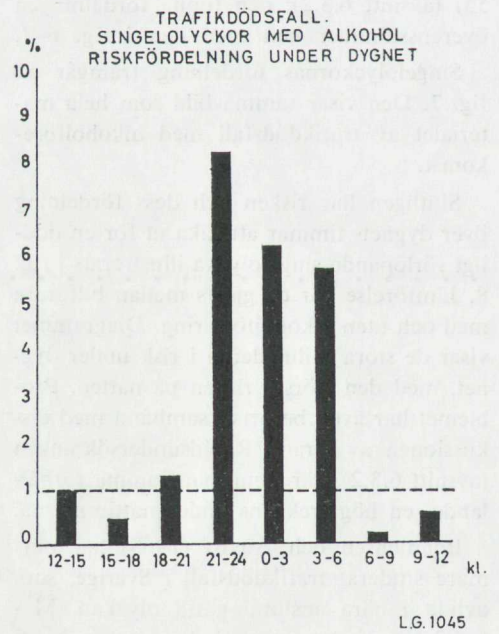


Fig 8. Bilförare med dödligt förlöpande singelolyckor. Riskfördelning under dygnets timmar för alkoholpåverkade förare. (Bygger på jämförelse mellan fördelningen av bilförare med och utan alkoholförtäring). Waller m. fl. (1969), totalt 224 fall.

dessa hade 16,9 procent över 1,5 procent (7).

I singelolyckor, dvs. dödsolyckor, där endast en bil med en förare var invecklad, var andelen med alkohol i kroppen högre. År 1967 förelåg alkoholförekomst i 43 procent av fallen och år 1968 i 53 procent, således i det närmaste samma höga andel som i de amerikanska undersökningarna.

Bonnichsen och Åqvist påpekar själva att enär inte alla fall kommit till obduktion och blivit föremål för blodprovsundersökning kan den verkliga andelen vara högre.

När det gäller trafikskador över huvud taget visade Bjerver, Goldberg och Linde (1955) vid systematiska undersökningar under en 5-månadersperiod av alkoholförekomst hos 71 trafikolycksfall att 32,4 procent av olycksfallen hade förtärt alkohol. Andelen var t. o. m. högre för de skadade förarna, 38 procent. Alkoholhalten var i medeltal 1,62 promille (5,6).

Motsvarande undersökningar gjordes under en 3-veckorsperiod våren 1963 och en 8-veckorsperiod våren 1964. Man fann att 20,3 procent hade förtärt alkohol. Medelhalten alkohol var 1,56 promille (35, 36).

Det förelåg stor skillnad på frekvensen av alkoholförekomst i de lättare fall som kunde behandlas polikliniskt och i de svåra fall som måste läggas in. I de lättare fallen förekom alkohol i 18 procent av fallen, mot 34,5 procent i de svåra sjukhusfallen, således samma andel som Hindmarsh och Linde hade funnit vid en motsvarande undersökning av ett sjukhusmaterial redan 1934 (44). Frekvensen av svårare skador var högre i fallen med alkohol än i de alkoholfria fallen.

På samma material har Rydberg (1968) visat att frekvensen av svåra komplikationer, främst huvudskador, ökade parallellt med blodalkoholhalten: ju högre blodalkoholhalt, desto högre andel huvudskador (64).

Im Obersteg och Bäumler (1967) i Schweiz har utfört tvenne undersökningar av ett sjukhusmaterial av trafikolycksfall. Den ena utfördes 1964–1966 på sjukhus med stadsklientel. Av 328 trafikolycksfall befanns 31 procent ha haft alkohol i blo-

det; av dessa hade 79 % haft mer än 0,8 promille. Vid den andra undersökningen på ett sjukhus med delvis annan beläggning befanns 24 procent av 129 trafikolycksfall ha förtärt alkohol; av dessa hade 65 procent över 9,8 promille.

Vid den andra undersökningen undersöktes även urinen systematiskt på ev. förekomst av läkemedel. Endast i 4 % av trafikolycksfallen fann man läkemedel, som måste ha förtärts före inkomsten till sjukhuset.

Överensstämmelsen är uppenbar mellan här redovisade undersökningar av föregående alkoholförtäring hos trafikdödsfall och trafikskador och de undersökningar som återgivits i avsnitt 6.3.1–6.3.3 och som kompletterats med kontrollundersökningar (tabell 1 och 2, fig. 4 och 5).

6.3.5 Betydelsen av förekomsten av alkoholism

De höga alkoholhalter som man kan finna hos trafikolycksfall ledde redan tidigt tanken över på frågan om man bland trafikolycksfallen skulle finna en större andel personer med alkoholskador än vad som förekommer i normalbefolkningen. Bakgrunden var bland annat att högre blodalkoholhalter endast sällan förekommer hos måttliga alkoholförtärare, men däremot förefaller vara karakteristiska för alkoholskadade personer.

En undersökning för att klarlägga frekvensen av personer med alkoholskador bland trafikolycksfall genomfördes redan 1951 av Bjerver, Goldberg och Linde (5, 6).

Under en tidsperiod på 5 månader undersöktes systematiskt samtliga trafikolycksfall som infördes till sjukhus på ev. förekomst av alkohol i blodet och omständigheterna kring olycksfallet utreddes närmare.

Förekomsten av alkoholmissbruk och alkoholism klarlades med hjälp av registeruppgifter av olika slag och materialet kunde gruppindelas med hänsyn till alkoholvanor och förekomsten av missbruk. Uppdelades de undersökta på två grupper, dels måttliga alkoholförtärare (»moderatister» – i denna grupp ingår även absolutister och personer med okända alkoholvanor), dels alkoholskadade (alkoholister, alkoholmissbrukare och personer i riskzonen), visade det sig i ett material av trafikolyckor (Bjerver m. fl. 1955) att endast 15 procent av de måttliga hade alkohol i blodet i samband med olycksfallet, mot 70 procent av de alkoholskadade, en signifikant skillnad. Även fördelningen av alkoholhalter var helt olika, endast 4 procent var över 1,5 promille bland de måttliga, mot 48 procent i gruppen alkoholskadade.

Skillnaden framgår även av att det bland de alkoholnegativa fanns 15 procent alkoholister – samma frekvens som i normalbefolkningen – mot 70 procent bland olycksfallen med alkohol i kroppen (16/23).

Vid en utförlig analys av materialet visade sig dels graden av alkoholskada, dels blodalkoholhalten, vara två av de faktorer, som ökade risken för uppkomsten av trafikolyckor; andra faktorer var tidpunkten på dygnet (nattimmarna) och veckodagen (veckosluten).

Motsvarande resultat erhölls också i en senare undersökning (35). Där visade sig 7,1 procent av de måttliga ha haft alkohol i blodet i samband med trafikskadan, mot 68 procent av alkoholistmaterialet.

Bland de alkoholnegativa var andelen alkoholskadade individer 9 procent, medan den bland de alkoholpositiva var 72 procent, således en god överensstämmelse med tidigare vunna resultat.

Enär materialet omfattade såväl poliklinisk behandlade som sjukhusinlagda fall, kunde risken för uppkomsten av svåra skador, som krävde sjukhusvård, beräknas.

Den var lägst hos de måttliga, som icke förtärt alkohol; 6,0 procent av dessa måste läggas in. Den var högre hos alkoholisterna utan alkohol, 16,7 procent.

Hos måttliga, som förtärt alkohol, ökade den till 20 procent, och den var högst hos alkoholister med alkoholförekomst 30,8 procent.

På detta material visar sig således de alkoholskadade redan utan alkoholförtäring

ha en tendens till svårare skador än personer med måttliga alkoholvanor. Tillkommer alkoholförtäring ökar tendensen än mer till svårare skador hos de alkoholskadade, ökande med stigande alkoholhalt.

En bearbetning visar att alkoholfaktorns betydelse är statistiskt säkerställd ($P < 0{,}05$), således att alkoholförtäring medför en ökning av risken för uppkomsten av svårare skador såväl hos måttliga som hos alkoholskadade.

Ävenledes är alkoholvanans betydelse statistiskt säkerställd ($P < 0{,}01$), en betydligt högre risk föreligger för alkoholister att råka ut för svåra skador än för personer med måttliga alkoholvanor.

Påvisandet att det bland olycksfall med alkoholförekomst förekommer en högre andel alkoholskadade än bland personer som ej förtärt alkohol (5, 6, 35) ledde till att denna fråga tagits upp för närmare studium av en rad undersökare.

Popham tog upp problematiken 1956, på basen av ett kanadensiskt material och fann att alkoholister syntes ha en större benägenhet att råka ut för trafikolyckor än normalbefolkningen.

Smart och Schmidt (69, 70) gjorde en efterundersökning av Smith och Pophams Torontoundersökning (71) och fann 23 procent alkoholister bland 98 förare med alkohol i blodet som varit utsatta för en trafikolycka, mot 8 procent av 238 förare utan alkohol i blodet. Blodalkoholhalten var i genomsnitt 1,3 promille hos alkoholisterna, mot 0,7 promille hos icke-alkoholister.

Smart framhäver (68) att redan 8 % alkoholister bland trafikolycksfallen utan alkohol är en hög andel. På basen av Jellineks formel och frekvensen av alkoholister vårdade på olika institutioner skulle den förväntade andelen ha varit omkring 3,5 %. Smart utesluter därför icke möjligheten att alkoholister skulle förekomma omkring dubbelt så ofta som väntat även bland trafikolycksfall utan alkohol.

Detta innebär således att en alkoholskadad redan utan alkohol kan vara en sämre bilförare än en person med måttliga alkoholvanor. Tillkommer alkoholförtäring försämras körningen ytterligare, en försämring som ökar med stigande blodalkoholhalt, varvid även skadornas svårighetsgrad ökar (64). Detta gäller ej blott alkoholister. Även personer med måttliga alkoholvanor uppvisar svårare skador om de förtärt alkohol, och skadornas svårhetsgrad synes öka med stigande blodalkoholhalt (36, 64). Ett parallellfenomen har iakttagits av Lovibond, nämligen att små mängder alkohol nedsatte körskickligheten även hos racerförare (53).

Selzer och medarbetare (65–67) studerade förhållandena ur psykiatrisk synpunkt. Waller (74–76) sökte få en diagnos på basen av leverskadefynd vid obduktionen av trafikdödsfall. Haddon och medarbetare (42, 43, 55) har diskuterat problemet på basen av blodalkoholfynd hos trafikdödsfall och gjort försök att ur sjukhistorien få fram data om ev. förekomst av alkoholism.

Wilbar (80) har som ett led i en epidemiologisk studie av trafikolyckor och vållandeförhållandet vid uppkomsten av trafikolycksfall även närmare studerat förekomsten av alkoholism. Han fann att 5 % av 241 alkoholister hade dömts för »driving under the influence» i samband med trafikolyckor, mot 0,3 % av 4 865 000 personer med körkort, således 17 gånger högre frekvens för de alkoholskadade.

Brenner har räknat ut överrisken för en alkoholist att dödas i en trafikolycka och funnit överrisken vara $4^1/_2$ gånger normalrisken (9, 10).

Problemet har vidare tagits upp till diskussion på de internationella alkohol- och trafikkonferenserna (84–88) och har varit en viktig punkt på dagordningen på flera amerikanska trafiksäkerhetskonferenser (69, 75, 82, 83).

Samtliga undersökare som haft möjlighet att studera denna faktor har dragit slutsatsen att alkoholister löper en större risk att råka ut för olycksfall och utgör en större andel bland trafikskadade – framför allt när det gäller de alkoholbetingade olyckorna – än vad som motsvarar deras andel i befolkningen för övrigt.

Betydelsen av förekomsten av alkohol och alkoholism för uppkomsten av olycksfall –

ej blott trafikolyckor – och relationen till tillgången på alkohol har ävenledes belysts i samband med en omfattande studie av förhållandena under alkoholkonflikten 1963 (36). Under konfliktperioden minskade antalet olycksfall liksom andelen personer med alkohol i blodet, och blodalkoholhalten var lägre under konfliktperioden med dess minskning av tillgången på framför allt spritdrycker i jämförelse med förhållandena efter konfliktens slut.[1]

6.3.6 Faktorer påverkande olycksrisken

I många av de refererade undersökningarna har speciella studier gjorts i avsikt att söka klarlägga betydelsen för uppkomsten av trafikolycksfall av andra faktorer än den rena alkoholfaktorn.

Sammanfattande kan följande sägas.

a. *Trafikintensiteten*

Bland de faktorer som inverkar på de funna risksiffrorna märkes trafikintensiteten. Under vissa omständigheter kan risken bli större där stark trafik råder än vid färd med mindre trafik. Riskökningen kan betingas av att olycksfallsfrekvensen ökar med stigande trafikintensitet, men också genom att en alkoholpåverkad förare har betydligt svårare än en nykter förare att klara en mera komplicerad trafiksituation.

När det emellertid gäller körning under nattimmarna var frekvensen av alkoholbetingade olycksfall hög trots den låga trafikintensiteten och även med beaktande av att den relativa andelen alkoholpåverkade förare är större under nattimmarna (avsnitt 6.3.2). I dessa fall slår alkoholfaktorn igenom och dominerar bilden – tillsammans med andra faktorer karakteriserande mörkerkörning – trots att t. ex. den låga trafikintensiteten i och för sig skulle medfört en *lägre* olycksfallsrisk. Frekvensen singelolyckor var också hög under denna tid, bl. a. sammanhängande med kollision mot föremål (träd etc.), avkörning av vägen etc.

b. *Hastigheten*

En annan komplicerande faktor är hastigheten, under vissa förhållanden ökar risken med stigande hastighet. Detta framgår klart av Lovibonds studier, där en racerförare som den ende av alla deltagarna trots sin stor körskicklighet miste kontrollen över vagnen vid kurvtagning emedan han gick in med för hög fart.

Vägbeskaffenhet är också av betydelse, en motorväg med hög genomsnittshastighet och hög trafikintensitet kan medföra betydligt lägre risk än en 2-filsväg med lägre genomsnittshastighet och lägre trafikintensitet.

c. *Alkoholvanor*

Vidare spelar alkoholvanorna in. I ett land där alkoholförtäring är vanlig vid vissa tider på dygnet och där redan normalbilisten i hög utsträckning har förtärt alkohol, kan detta öka risken för uppträdandet av alkoholbetingade olycksfall. Häri ligger bl. a. en förklaring till den ökade frekvensen under kvälls- och nattimmarna.

d. *Förekomsten av alkoholism*

En lång rad undersökningar har tagit upp problemet om sambandet mellan förekomst av alkoholism och olycksfall. De undersökningar som gjorts (5,6,8–11, 26, 35, 36, 38, 42, 43, 55, 63, 65–70, 74–76, 80, 82–88) visar klart att alkoholister löper en betydligt större risk att orsaka – och själv råka ut för – trafikskador. Fördelningen av alkoholhalterna ger en antydan om frekvensen av alkoholism (Jfr avsnitt 6.1.2.6); fallen med höga alkoholhalter, i regel över 1,5–2 promille, utgöres till övervägande del av personer med alkoholproblem. Alkoholister förekommer även bland de alkoholfria och de med låg alkoholhalt, och det kan inte uteslutas att de även där förekommer i något högre andel än i normalbefolkningen.

[1] Som ett intressant förhållande må här omnämnas att undersökningar av samma slag som här refererats i fråga om alkoholpåverkade motorfordonsförare (6.3.1–6.3.5) också har gjorts ifråga om alkoholpåverkade fotgängare och att dessa undersökningar i stort sett har givit samma resultat som när det gäller förarna (5, 6, 35, 36, 43, 76, 83).

e. *Åldern*

Åldersfaktorn är ävenledes av betydelse. I Grand Rapids-undersökningen har visats att de unga och de äldre är speciellt utsatta. I kombination med alkohol överväger emellertid alkoholfaktorn, de med hög alkoholhalt i kroppen löper den största risken, oberoende av åldern (8, 81).

f. *Körvana och körsträcka*

Även körvanan och den årliga körsträckan kan spela en roll. Chansen att råka ut för ett olycksfall skulle i princip öka med körsträckans längd. I Grand Rapids-undersökningen visade det sig emellertid att de med den längsta körsträckan körde försiktigare. De hade en liten olycksfallsrisk och uppvisade endast en liten andel alkoholpåverkade. Förare med liten årlig körsträcka, om på grund av mindre körvana eller andra orsaker, hade emellertid en högre olycksfallsrisk och hade en högre andel individer som förtärt alkohol. Andra faktorer spelade således en större roll än körvanan. För dessa grupper var körsträckan således ej direkt korrelerad med riskökningen och andelen alkoholfall.

g. *Typ av olycka*

Förekomsten av alkoholförtäring spelar stor roll för den typ av skada som kan inträffa. I den amerikanska kongressrapporten (AHS 68) göres en jämförelse i detta avseende mellan olika slag av olyckor (83).

Av alla dödligt förlöpande bilolyckor i USA skulle omkring hälften vara alkoholbetingade, vilket i USA skulle betyda 25 000 alkoholbetingade trafikdödsfall per år (av totalt 53 000 trafikdödsfall).

Av småskador utan personskada skulle däremot endast 6 procent vara alkoholbetingade. För USA skulle detta, på grund av den höga frekvensen av småskador, betyda 800 000 alkoholbetingade småskador per år (av totalt 14,5 miljoner skador), således kvantitativt sett en betydande andel (83).

Den riskökning som föreligger med ökande blodalkoholhalt, kan förväntas stiga i olika takt, beroende på arten av den skada, som uppstått, t. ex. småskador, icke dödliga personskador som kräver poliklinisk vård eller sjukhusvård, eller dödsolyckor. Freudenberg (1963) har gjort en beräkning, utgående dels från ett medeltal av tre riskstudier – Holcomb (1938), Smith och Popham (1951) och Vamosi (1959) – dels från data över trafikskador i Tyskland. Han har kommit till att om riskökningen vid t. ex. 1,5 promille är 3 för småskador, jämfört med risken (= 1) utan alkohol, är den 9 för personskador och 16 för dödsolyckor. Resultatet illustreras i fig. 3.

h. *Använda analysmetoder för bestämning av alkoholhalten*

Tillförlitligheten i använda analysmetoder för bestämning av alkoholhalten är av bestämd betydelse, framför allt vid lägre blodalkoholhalter.

Om analysmetoden är osäker vid lägre halter, kan detta vid den statistiska riskberäkningen medföra att de funna risksiffrorna blir för små. Om ursprungsgruppen med »0-promille» i verkligheten omfattar t. ex. halten 0–0,5 promille (54), blir förhållandet mellan olycksfallsgruppen och kontrollgruppen missvisande. Andelen alkoholfria fall i kontrollgruppen blir för hög, och andelen med låga blodalkoholhalter för liten, och riskökningen med stigande blodalkoholhalt blir systematiskt för låg.

En exakt analysmetod som även medger provtagning från svårt skadade ger korrektare värden på riskökningen.

Om t. ex. provtagning ej sker från de svårt skadade – där frekvensen av alkoholförekomst är hög – uppkommer ett viktigt bortfall, som likaledes medför att den beräknade riskstegringen blir för liten.

i. *Betydelsen av bortfall och val av kontrollmaterial*

I vissa undersökningar av ett trafikolycksmaterial har icke alla fall kommit med, utan ett visst bortfall har ägt rum (8, 54, 70, 71, 81). Bortfallet kan dels innebära att

inte alla fall kommer till undersökning, dels att fallen visserligen noteras, men att t. ex. inte alkoholprov tas. Bortfallet kan t. ex. betingas av att flera olycksfall inträffar samtidigt eller i nära anslutning i tiden på olika platser, varvid undersökningsteamet eller den specialutbildade polispatrullen icke hinner undersöka mer än ett av olycksfallen, eller att andra skäl gör att inte alkoholprov tagits, t. ex. avsaknad av »skälig misstanke». På svårt skadade personer, som införs till sjukhus, har ofta inte alkoholundersökning kunnat göras, emedan kanske endast luft-alkoholprov funnits tillgängliga, som varit svåra att tekniskt genomföra under dessa omständigheter, eller att blodprov för att få tas krävt patientens tillstånd.

Är bortfallet slumpmässigt fördelat, spelar det i princip en mindre roll, blott inte totalantalet minskar så starkt att antalet blir för litet för en adekvat statistisk bearbetning. Om bortfallet däremot systematiskt drabbar vissa grupper, t. ex. svårt skadade, eller speciellt fall under vissa av dygnets timmar, t. ex. under nattimmarna, då frekvensen av alkoholpåverkade är hög, kan en »snedvridning» (»bias») av materialet inträffa, som kan inverka på riskberäkningen (Jfr avsnitt 6.3.2).

Kraven måste ävenledes ställas högt på urvalet av en lämplig kontrollgrupp. Kontrollfallen måste vara valda i överensstämmelse med stränga kriterier (»matchning»), annars kan en rad felkällor insmyga sig och ge ett felaktigt resultat.

I de fall där endast en grupp undersökts, måste ävenledes klarläggas vilka fall som kommit till undersökning, efter vilka principer de utvalts, och vilka fall som fallit bort.

6.4 *Sammanfattande bedömning*

Samtliga tre undersökningsmetoder – laboratorieundersökningarna, fältstudierna och olycksfallsstudierna – ger vid handen

att alkoholförtäring försämrar körskicklighet och ökar risken för uppkomsten av trafikolycksfall,

att mera komplexa funktioner störs redan vid en låg blodalkoholhalt, medan mindre komplexa funktioner först påverkas vid något högre blodalkoholhalt,

att riskerna för uppkomsten av svårare olycksfall ökar med stigande blodalkoholhalt, att alkoholen som riskfaktor för uppkomsten av trafikolyckor med dödlig utgång är betydligt större än för uppkomsten av andra personskador; risken är minst när det gäller uppkomsten av sakskador,

att samtliga tre grupper av studier visar en börjande försämring till följd av alkoholförtäring resp. riskökning vid trafikstudier, vid blodalkoholhalter omkring 0,5 promille, i vissa studier även under denna gräns,

att försämringen och riskökningen snabbt ökar med stigande blodalkoholhalt, vilket framgår av laboratorieundersökningar och fältstudier och bekräftas av olycksriskundersökningar,

att medan den undre gränsen förefaller att variera inom vissa gränser, bland annat sammanhängande med den funktion eller den trafikolycksfallssituation som studeras, kan några klara gränser uppåt icke påvisas, vid vilka riskökningen skulle uppvisa någon språngvis förändring. Riskökningen synes inom området 0,5 till 1,5 promille följa ett kontinuerligt exponentiellt förlopp, vilket innebär att risken först ökar långsamt och därefter växer i allt snabbare tempo med stigande blodalkoholhalt,

att graden av riskökning vid en viss bestämd blodalkoholhalt växlar med arten av den undersökning, som ligger till grund för riskberäkningen och den typ av trafikskada, som studeras. Man kan för närvarande inte få fram någon allmängiltig beräkning av graden av riskökning vid olika blodalkoholhalter. Däremot kan sägas att t. ex. i området 0,5–1,5 promille riskökningen är påtaglig och statistiskt säkerställd och ökar ju högre blodalkoholhalten är. Riskökningen förlöper sannolikt långsammast, och alkoholfaktorns betydelse är minst, vid sakskador. Riskökningen stiger snabbare, och alkoholen spelar större roll, för uppkomsten av trafikolycksfall med personskador, och riskökningen stiger snabbast, och alkoholen spelar den största rollen, för uppkomsten av svåra och dödligt förlöpande trafikolyckor.

Litteraturförteckning till kap. 6

1. *Aksnes, E. G.*
   Effect of small dosages of alcohol upon performance in a Link trainer.
   J. Aviat. Med. 1954, *25*: 680–688, 693.
2. *Aschan, G.*
   Different types of alcohol nystagmus.
   Acta Otolaryng. 1958, suppl. 140,69.
3. *Aschan, G., Bergstedt, M., Goldberg, L., and Laurell, L.*
   Positional nystagmus in man during and after alcohol intoxication.
   Quart. J. Stud. Alc. 1956, *17:* 381–405.
4. *Bjerver, K., Bonnichsen, R., and Andréasson, R.*
   A field study on the use of "Alcotest" in Sweden.
   Proc. 4th Internat. Conf. Alc. and Traffic Safety, Bloomington, Ind. 1966, pp 190–194.
5. *Bjerver, K., Goldberg, L., och Linde, P.*
   Undersökning av sambandet mellan alkoholvanor och trafikolycksfall i Stockholm.
   1949 års trafiknykterhetsutredning.
   SOU 1953, *20:* 248–249.
6. *Bjerver, K. B., Goldberg, L., and Linde, P.*
   Blood alcohol levels in hospitalized victims of traffic accidents.
   Proc. 2nd Internat. Conf. Alc. Road Traffic, Toronto 1955, pp 92–101.
7. *Bonnichsen, R., och Åqvist, S.*
   Alkoholens roll vid svenska trafikolyckor.
   Alkoholfrågan 1968, *62*: 202–204.
8. *Borkenstein, R. F., Crowther, R. F., Shumate, R. P., Ziel, W. B., and Zylman, R.*
   The Role of the Drinking Driver in Traffic Accidents.
   Dept. Police Admin., Indiana Univ., Bloomington, Ind. 1964, pp 245.
9. *Brenner, B.*
   The rate of motor vehicle accident involvement associated with patterns of alcohol use.
   Proc. 4th Internat. Conf. Alc. and Traffic Safety, Bloomington, Ind. 1966, pp 57–61.
10. *Brenner, B.*
    Alcoholism and Fatal Accidents.
    Quart. J. Stud. Alc. 1967, *28:* 517–528.
11. *Carpenter, J. A.*
    Effects of Alcohol on Psychological Processes.
    In: Alcohol and Traffic Safety. (Eds. B. H. Fox and J. H. Fox) US Publ. Hlth Serv. Publ. 1043, Washington, D. C. 1963, pp 45–90.
12. *Cohen, J., Dearnaley, E. J., and Hansel, C. E. M.*
    The risk taken in driving under the influence of alcohol.
    Brit. Med. J. 1958, I: 1438–1442.
13. *Davis, J. H., and Fisk, A. J.*
    The Dade County, Florida, Study on Carbon Monoxide, Alcohol and Drugs in Total Single Vehicle Automobile Accidents.
    Proc. Nat. Assoc. Coroners 1964–1966, pp 197–204.
14. *Drew, G. C., Colquhoun, W. P., and Long, H. A.*
    Effect of Small Doses of Alcohol on a Skill Resembling Driving.
    Med. Res. Counc. Mem. No 38, London 1959.
15. *Dureman, I., Björkstrand, P. Å., Stening, O., and Westholm, K.*
    A Dose Response Study of Diazepam (Valium) and 4306 CB (Tranxilen) during Prolonged Simulated Car Driving.
    Dept. of Psychol., Uppsala 1968, 54th Rep.
16. *Dureman, I., and Bodén, C.*
    Fatigue in Simulated Car Driving.
    Dept. of Psychol., Uppsala 1968, 49th Rep.
17. *Ekman, G., Frankenhaeuser, M., Goldberg, L., Bjerver, K., Järpe, G., and Myrsten, A.-L.*
    Effects of alcohol intake on subjective and objective variables over a five-hour period.
    Psychopharmacologia 1963, *4:* 28–38.

18. *Ekman, G., Frankenhaeuser, M., Goldberg, L., Hagdahl, R., and Myrsten, A.-L.*
Subjective and objective effects of alcohol as functions of dosage and time.
Psychopharmacologia 1964, *6*: 399–409.
19. *Frankenhaeuser, M., Fröberg, J., Goldberg, L., and Myrsten, A.-L.*
Effects of alcohol as modified by tranquilizing drugs.
Psychol. Lab., Stockholm University 1965, Rep. no 199.
20. *Frankenhaeuser, M., Myrsten, A.-L., and Järpe, G.*
Effects of a Moderate Dose of Alcohol on Intellectual Functions.
Psychopharmacologia 1962, *3:* 344–351.
21. *Freimuth, H. C., Watts, S. R., and Fisher, R. S.*
Alcohol and Highway Fatalies.
J. Forens. Sci. 1958, *3:* 65–71.
22. *Freudenberg, K.*
Unfallchance und Blutalkohol.
Blutalkohol 1963, *2*: 266–274.
23. *Fröberg, J.*
Effekten av alkohol och två centralnervöst verkande droger på reaktionstid.
Licentiatavhandling. Psykologiska institutionen, Stockholms Universitet 1963.
24. *Goldberg, L.*
Verkan på den mänskliga organismen av maltdrycker med olika alkoholhalt.
1944 års nykterhetskommitté II.
SOU 1951 (a), *44:* 1–134.
25. *Goldberg, L.*
Tolerance to alcohol in moderate and heavy drinkers and its significance to alcohol and traffic.
Proc. 1st Internat. Conf. Alc. Road Traffic, Stockholm 1951 (b), pp 85–106.
26. *Goldberg, L.*
Drunken drivers in Sweden.
Proc. 2nd Internat. Conf. Alc. Road Traffic, Toronto 1955, pp 112–127.
27. *Goldberg, L.*
Verkan på organismen av olika slag av viner.
Alkoholfrågan 1958, *52:* 354–363.
28. Nya undersökningar rörande maltdryckernas verkan.
1954 års bryggeriutredning.
SOU 1959: *46*: 97–124.
29. *Goldberg, L.*
Alcohol, tranquilizers and hangover.
Quart. J. Stud. Alc. 1961 (a). Suppl. *1: 37–56.*
30. *Goldberg, L.*
Undersökningar över ciderdryckers verkan i den mänskliga organismen.
1959 års utskänkningsutredning.
SOU 1961 (b), *52:* 273–282.
31. *Goldberg, L.*
Effects and after-effects of alcohol, tranquilizers and fatigue on ocular phenomena.
Proc. 3rd Internat. Conf. Alc. Road Traffic, London 1963 (a), pp 123–135.
32. *Goldberg, L.*
The metabolism of alcohol.
In Symposium on Alcohol and Civilization, Editor: S. P. Lucia, New York 1963 (b), pp 23–42.
33. *Goldberg, L.*
Behavioral and physiological effects of alcohol on man.
Psychosom. Med. 1966 (a), *28:* 570–595.
34. *Goldberg, L.*
Interaction between alcohol and tranquilizing agents.
Proc. 4th Internat. Conf. Alc. and Traffic Safety, Bloomington, Ind. 1966 (b), pp 235–244.
35. *Goldberg, L.*
Betydelsen av akuta och kroniska alkoholskador för uppkomsten av trafikolycksfall.
Inst. för teoretisk alkoholforskning, Karolinska inst. 1968. Rapp. 12.06.
36. *Goldberg, L., Bjerver, K., Jež, J., Rydberg, U., och Skerfving, S.*
Sambandet mellan olycksfallsfrekvensen, alkoholskador och alkoholtillgång.
»Alkoholkonflikten 1963 – Medicinska verkningar», Stockholm 1965 (a), sid. 76–91.
37. *Goldberg, L., Bjerver, K., och Neri, A.*
Alkoholkonsumtionens fördelning på olika alkoholvanegrupper.
»Alkoholkonflikten 1963 – Medicinska verkningar», Stockholm 1965 (b), sid. 22–40.
38. *Goldberg, L., and Havard, J D. J.*
Research on the effects of alcohol and drugs on driver behaviour and their importance as a cause of road accidents.
Traffic Safety Research, OECD Report, Paris 1968, pp 1–79.
39. *Goldberg, L., och Isaksson, D.*
Beräkning av totala intoxikationseffekten hos olika alkoholhaltiga drycker.
Alkoholfrågan 1957, *51:* 58–71.
40. *Goldberg, L., Myrsten, A.-L., and Neri, A.*
Effects of whisky and wine on behaviour and performance in relation to blood alcohol.
Dept Alcohol Research, Karolinska inst. 1969. Rep. 16.01.
41. *Goldman, V., Cornerford, B., Hughes, D., and Nyberg, G.*
Effect of β-Adrenergic Blockade and Alcohol on Simulated Car Driving.
Nature 1969, *224*: 1175–1178.

42. *Haddon, W. Jr., and Bradess, V. A.*
Alcohol in the single vehicle fatal accident.
J. A. M. A. 1959, *169:* 1587–1593.
43. *Haddon, W. Jr., Valien, P., Mc Carroll, J. R., and Umberger, C. J.*
A controlled investigation of the characteristics of adult pedestrians fatally injured by motor vehicles in Manhattan.
J. Chron. Dis. 1961, *14:* 655–678.
44. *Hindmarsh, J., und Linde, P.*
Alkoholuntersuchungen bei Unfallverletzten.
Acta Chir. Scand. 1934, *75:* 198.
45. *Holcomb, R. A.*
Alcohol in Relation to Traffic Accidents.
J. A. M. A. 1938, *111:* 1076–1085.
46. *Ikeda, H., and Granger, G. W.*
Action of Alcohol on Visual and Retinal Responses to Intermittent Illumination.
Proc. 3rd Internat. Conf. Alc. Road Traffic, London 1963, pp 140–146.
47. *Im Obersteg, J., und Bäumler, J.*
Unfälle unter der Einwirkung von Arzneimitteln und Alkohol.
Schw. med. Wschr. 1967, *97:* 1039–1042.
48. *Kelly, M., Myrsten, A.-L., Neri, A., and Rydberg, U.*
Effects and after-effects of alcohol on physiological and psychological functions in man – a controlled study.
Blutalkohol 1970 (in press).
49. *Kielholz, P., Goldberg, L., Im Obersteg, J., Poeldinger, W., Ramseyer, A., und Schmid, P.*
Strassenverkehr, Tranquilizer und Alkohol.
Dtsch. med. Wschr. 1967, *92:* 1525–1531.
50. *Kielholz, P., Goldberg, L., Im Obersteg, J., Poeldinger, W., Ramseyer, A., und Schmid, P.*
Fahrenversuche zur Frage der Beeinträchtigung der Verkehrstüchtigkeit durch Alkohol, Tranquilizer und Hypnotika.
Dtsch. med. Wschr. 1969, *94:* 301–306.
50 A. *Lane, J.*
Cit.: J. Birrell, 4th Internat. Conf. Alc. and Traffic Safety,
Bloomington, Ind. 1966, pp 5–16.
51. *Lisper, H., Dureman, I., Ericsson, S., and Karlsson, N.-G.*
Effects of Prolonged Driving upon a Subsidiary Serial Reaction Time.
Dept. of Psychol., Uppsala 1968, 52nd Rep.
52. *Loomis, T. A., and West, T. C.*
The influence of alcohol on automobile driving ability. An experimental study for the evaluation of certain medicolegal aspects.
Quart. J. Stud. Alc. 1958, *19:* 30–46.
53. *Lovibond, S. H.*
Drinking and Driving. The Warwick Farm. Project.
29th Internat. Conf. Alc. Drug Dependence, Sidney 1970.
54. *Lucas, G. W., Kalow, W., Mc Coll, J. D., Griffith, B. A., and Smith, H. W.*
Quantitative Studies on the Relationship between Alcohol Levels and Motor Vehicle Accidents.
Proc. 2 nd Internat. Conf. Alc. Road Traffic, Toronto 1955, pp 139–142.
55. *Mc Carroll, J. R., and Haddon, W. Jr.*
A Controlled Study of Total Automobile Accidents in New York City.
J. Chron. Dis. 1962, *15:* 811–826.
56. *Myrsten, A.-L.*
Effects of Alcohol as Modified by Tranquilizers.
Licentiatavhandling. Psykologiska institutionen, Stockholms Universitet 1964.
57. *Myrsten, A.-L.*
Effekter av alkohol på psykologiska funktioner.
Inst. för maltdrycksforskning 1969, medd. nr 21.
58. *Nelker, G.*
Olycksrisken i trafik vid låg alkoholhalt.
Alkoholfrågan 1968, *62:* 86–89.
59. *New Jersey Dept. of Law and Public Safety.*
New Jersey Alcohol Determination Program in Fatal Traffic Accident Cases – Report of Findings Three Year Study – 1961 through 1963.
N. J. Dept. of Law and Publ. Saf., Div. of Motor Vehicles, Traffic Saf. Service, Trenton 1964, pp 23.
60. *Nielson, R. A.*
Alcohol Involvement in Fatal Motor Vehicle Accidents.
Calif. Traff. Safety Found., San Franc. 1965, pp 9.
61. *Nielson, R. A.*
A Survey of Post-Mortem Blood-Alcohols from 41 California Counties in 1966.
Calif. Traff. Safety Found., San Franc. 1967, pp 10.
62. *Ottis, L.*
Unfallchance und Blutalkohol. Die Häufigkeit der Alkoholbeeinflussung motorisierter Verkehrsteilnehmer.
Blutalkohol 1963, *2:* 24–35.
63. *Popham, R. E.*
Alcoholism and traffic accidents. A preliminary study.
Quart. J. Stud. Alc. 1956, *17:* 225–232.
64. *Rydberg, U., Goldberg, L., och Jež, J.*
Alkohol och olycksfall.
Medicinsk riksstämma, Stockholm 1968, sid. 11–12.

65. *Selzer, M. L.*
Alcoholics at fault in fatal accidents and hospitalized alcoholics; a comparison.
Quart. J. Stud. Alc. 1969, *30:* 883–887.
66. *Selzer, M. L., and Ehrlich, N. J.*
A Controlled Study of Alcoholism. Psychopathology and Stress in 96 Drivers Causing Fatal Accidents.
Unpubl. Cited AHS 68, Chapter 4.
67. *Selzer, M. L., Payne, C. E., Westervelt, F. H., and Quinn, J.*
Automobile accidents as an expression of psychopathology in an alcoholic population.
Quart. J. Stud. Alc. 1967, *28:* 505–516.
68. *Smart, R. G.*
Are Alcoholic's Accidents Due Solely to Heavy Drinking?
J. Safety Research 1969, *1:* 170–173.
69. *Smart, R. G., and Schmidt, W.*
Responsibility, blood alcohol levels and alcoholism.
Symp. on Prevention of Highway Injuries, Ann Arbor, Mich. 1967.
70. *Smart, R. G., and Schmidt, W.*
Physiological impairment and personality factors in traffic accidents of alcoholics.
Quart. J. Stud. Alc. 1969, *30:* 440–445.
71. *Smith, H. W., and Popham, R. E.*
Accident Contribution of Drivers as a Function of their Blood Alcohol Levels.
Proc. 1st Internat. Conf. Alc. Road Traffic, Stockholm 1951, pp 150–151.
72. *Smith, H. W., and Popham, R. E.*
Blood Alcohol Levels in Relation to Driving.
Canad. Med. Ass. J. 1951, *65:* 325.
73. *Vahlne, L.*
Prestation och psykofysiologisk reaktivitet vid simulerad bilkörning med olika svårighetsbetingelser.
Psykologiska inst., Uppsala 1967, 3-betygsuppsats.
74. *Waller, J. A.*
The role of alcohol in collisions involving trucks and the fatally injured.
Arch Environ Health 1970, *20:* 254, 258.
75. *Waller, J. A., King, E. M., Nielson, G., and Furkel, T. W.*
Alcohol and Other Factors in California Highway Fatalities.
Ann. Meet., Amer. Ass. Automat. Med., Philadelphia 1967.
76. *Waller, J. A., King, E. M., Nielson, G., and Furkel, T. W.*
Alcohol and other factors in California Highway Fatalities.
J. Forensic Sci. 1969, *14:* 429–444.
77. *Vamosi, M.*
Ergebnisse von Blutalkoholbestimmungen bei **Kraftfahrern.**
Zschr. ärztl. Fortb. 1959, *11:* 635–639.
78. *Vamosi, M.*
Determination of the amount of alcohol in the blood of motorists.
Traffic Safety 1960, *4:* 8–11.
79. *Vamosi, M.*
Experiences with Non-Alcohol Traffic in Czechoslovakia.
Proc. 3rd Internat. Conf. Alc. Road Traffic, London 1963, pp 79–82.
80 *Wilbar, C. L., Jr.*
Crash Assignment. Traffic Accidents Scrutinized by the Pennsylvania Department of Health.
Amer. J. Publ. Health 1960, *50:* 1349–1350.
81. *Zylman, R.*
Trafikolyckor, alkohol och singulära orsaksförklaringar.
Quart. J. Stud. Alc. 1968, Suppl. nr 4.
Svensk översättning, Alkoholfrågan 1969, *63:* 198–210.
82. Alcohol and Traffic Safety. Eds.: Fox, B. H., and Fox, J. H. U. S. Publ. Hlth Serv. Publ. No 1043. Washington, D C 1963, pp 1–258
83. Alcohol and Highway Safety. A Report to Congress from the Secretary of Transportation. August 1968. Dept. of Transportation, USA.[1] Författad av Dr W. Haddon, chef för National Highway Safety Bureau, Dept. of Transportation, USA.
84. First International Conference on Alcohol Road Traffic, Stockholm 1950. Stockholm 1951, pp 1–336.
85. Second International Conference on Alcohol Road Traffic, Toronto 1953. Toronto 1955, pp 1–167.
86. Third International Conference on Alcohol Road Traffic, London 1962. London 1963, pp 1–362.
87. Fourth International Conference on Alcohol and Traffic Safety, Bloomington, Ind. 1965. Bloomington 1966, pp 1–333.
88. Fifth International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, Freiburg 1969. Freiburg 1969–1970, Sections I–V.

[1] Förkortas AHS 68

7 Dödsolyckor i trafiken år 1968

Detta kapitel har författats av kommitténs expert professorn Knut Sveri

7.1 *Syfte och material*

7.1.1 På uppdrag av kommittén utfördes vid kriminalvetenskapliga institutet vid Stockholms universitet våren 1969 en undersökning av dödsolyckor i trafiken under året 1968. Huvudsyftet med undersökningen var att söka utröna i hur stor andel av dödsolyckorna som alkoholpåverkade förare var inblandade.[1]

7.1.2 Undersökningen omfattar samtliga till statistiska centralbyråns vägtrafikstatistik avrapporterade trafikolyckor med dödlig utgång under året 1968. Skyldighet att lämna uppgifter till denna statistik åligger polisen i det polisdistrikt där olyckan inträffat.

Med ledning av statistikblanketterna rekvirerades från polisdistrikten de där arkiverade akterna för enhetlig genomgång vid institutet i Stockholm. Sedan därefter kompletterande informationer om resultatet av eventuellt blodprov inhämtats från statens rättskemiska laboratorium kodades materialet. Tabellsammanställningen har utförts med hjälp av en datamaskin.

7.1.3 Det totala antalet *dödsolyckor* under året var 1 110. I dessa var totalt inblandade 1 606 *förare*. I olyckorna dödades 1 237 personer medan 413 skadades »svårt» och 401 »lindrigt».

7.2 *Blodprov*

7.2.1 Endast ett fåtal förare var underkastade alkoholutandningsprov eller blodprov.

På de 1 095 *överlevande* förarna togs alkoholutandningsprov (plus eventuellt blodprov) endast i 57 fall (5 %), medan på de 511 *dödade* förarna blodprov togs i 200 fall (40 %).

7.2.2. Resultaten av proven ger vid handen följande.

I de 1 110 *olyckorna* hade enligt blodproven 95 förare en blodalkoholhalt på 0,50 ‰ eller däröver.[2] *Enligt blodproven förekom sålunda förare med straffbar blodalkoholhalt i 8,6 % av samtliga undersökta olyckor.* (Räknat på antalet förare, 1 606, blir andelen alkoholpåverkade 5,9 %). I tillägg till detta kommer 9 fall (0,8 % av samtliga olyckor) där alkoholpåverkan har »starkt misstänkts», men där inga objektiva prov har tagits.

7.2.3 Vissa skillnader föreligger mellan storstadsområdena (Stockholm, Göteborg, Malmö) och övriga landet. I storstadsområdena förekom 122 olyckor med inalles 154 förare inblandade. Av dessa förare togs blodprov på 29 (19 %) av vilka 18 visade över 0,5 ‰. *Detta betyder att enligt blod-*

[1] Det som här presenteras är en kort sammanfattning av undersökningens huvudresultat. Originalrapporten, som har legat till grund för kommitténs överväganden, har författats av Bo Wranding, Ulf Forsberg, John Björsell och Jan-Erik Levy, Alkoholpåverkade förares andel i trafikolyckor med dödlig utgång 1968 (Stencil, Stockholm 1969).

[2] Blodalkoholhalten har i denna undersökning redovisats med det sedvanliga avdraget om 0,14 ‰ för statistiska felmöjligheter.

proven förekom förare med straffbar blodalkoholhalt i 14,7 % av samtliga undersökta olyckor i storstadsområdena. Motsvarande andel för övriga landet var 7,7 %.

Orsaken till denna skillnad är med all sannolikhet att söka i det förhållandet att man i storstadsområdena oftare än i de övriga delarna av landet tar blodprov på dödade förare (och även på »svårt» skadade förare). Av 37 dödade förare i storstadsområdena togs sålunda blodprov i 23 fall eller 62 %, medan i övriga landet detta gjordes enbart i 37 % av fallen.

Motsvarande för de »svårt» skadade var 20 % respektive 10 %.

För de »lindrigt» skadade kan däremot någon skillnad inte påvisas i blodprovsförekomsten. Den var nämligen 8 % i storstadsområdena och 6 % i övriga landet. För de oskadade förarna var motsvarande andel 3 % respektive 2 %.

Anledningen till att blodprov oftare tas i storstadsområdena är att det mera regelbundet begärs obduktion.

7.3 *Blodalkoholhalten*

7.3.1 Av de 257 fall där alkoholutandningsprov och/eller blodprov togs, bortfaller 10 genom negativt utandningsprov och 130 genom negativt resultat av blodprovet. Två fall av dödade förare med 0,01 ‰ i blodet men med negativt urinprov kan vidare avföras från gruppen alkoholpåverkade emedan alkoholen sannolikt bildats efter döden. Mera tvivelaktigt är 6 fall med 0,00 ‰ alkohol i blodet men mellan 0,01 och 0,12 ‰ i urinen. Av hänsyn till att den följande jämförelsen omfattar blodalkoholhalten har även dessa uteslutits. Det återstår följaktligen 109 förare med positivt blodprov, varav 95 i området från 0,50 ‰ och uppåt.

7.3.2 De 109 förarna med positivt blodprov fördelade sig på olika promilletal enligt tabell I.

Hälften av förarna hade en blodalkoholhalt lägre än cirka 1,5 ‰ och hälften högre. Annars är att märka den relativt jämna fördelningen inom samtliga promillegrupper.

7.3.3 En analys av materialet visar att i storstadsområdena relativt flera förare förekom i promillegrupperna under 1,50 ‰ och att detta speciellt gäller dödade förare. Tar man hänsyn härtill (även om de absoluta siffrorna är små) och samtidigt beaktar att man i storstadsområdena mera rutinmässigt tar blodprov i förbindelse med obduktion, torde man ha anledning misstänka att procentuellt sett flera fall av personer med alkohol i kroppen upptäcks i storstadsområdena än i övriga delar av landet.

7.4 *Dödade respektive överlevande förare*

7.4.1 Antalet *dödade förare* var totalt 511 i 506 olyckor. På dessa förare togs blodprov i 200 fall. I 63 av dessa fall uppgick blodalkoholhalten till 0,5 ‰ eller däröver. Detta betyder att *i 12,5 % av de olyckor där förare dödades var blodalkoholhalten hos dödade förare straffbar.*

Antalet *överlevande förare* var totalt

Tabell 1.

Promillehalt	Antal	Procent	Ackumulerad procent
0,00–0,49	14	13	13
0,50–0,99	13	21	34
1,00–1,49	21	19	53
1,50–1,99	26	24	77
2,00–2,49	18	17	94
2,50–2,99	7	6	100
	109	100	

1 095 i 604 olyckor. Av dessa förare underkastades 47 blodprov och 32 befanns ha 0,5 ‰ eller däröver.

Detta betyder att *i 5,3 % av de olyckor där förarna överlevde förekom förare med straffbar blodalkoholhalt.*

Antalet *dödade förare i storstadsområdena* var 37 i lika många olyckor. Antalet blodprov i dessa olyckor var 23, varav 12 gav straffbar blodalkoholhalt, dvs. *32 %* av de dödade förarna i storstadsområdena.

Antalet *överlevande förare i storstadsområdena* var 117 i lika många olyckor. Antalet blodprov var 6 och samtliga visade straffbar blodalkoholhalt, dvs. *5 %* av de överlevande förarna i storstadsområdena.

De skillnader som här framkommer mellan dödade förare i storstadsområdena och i hela landet är, som man ser, betydande. I tre på tio av de olyckor i storstadsområdena där föraren omkommit hade denne straffbar promille, medan detta var fallet i endast ett på tio av motsvarande fall från hela landet.

Bland de olyckor där förarna överlevt förekom straffbar promille emellertid endast i 5 % av fallen och någon geografisk skillnad förekommer inte.

7.4.2 De 63 dödade förarna med straffbar blodalkoholhalt har i halvparten av fallen omkommit i s. k. »singleolyckor» där inga andra personer har skadats.

7.5 *Diskussion*

Den föreliggande undersökningen berör själva kärnpunkten i den kriminalpolitiska debatten rörande alkohol och motorfordonstrafik, nämligen frågan om hur ofta alkoholpåverkan förekommer i samband med trafikolyckor där någon dödas eller skadas.

Någon vetenskapligt sett tillfredsställande svensk undersökning av problemet föreligger inte. Trafiknykterhetsbrottskommittén försökte redan i början av sitt utredningsarbete att ta initiativ till en sådan, men av skäl som låg helt utanför kommitténs kontroll visade det sig omöjligt att få den till stånd.[1]

I syfte att få åtminstone någon information om nuläget, beslöt kommittén att låta utföra den presenterade undersökningen som bygger på allt tillgängligt aktmaterial från samtliga dödsolyckor år 1968.

Som följd av att alkoholprov så sällan utföres, blir emellertid resultaten ytterst osäkra. Såsom framgår av 7.2.2 ovan förekom förare med straffbar blodalkoholhalt i 8,6 % av samtliga undersökta olyckor. Detta är emellertid en ren minimumsiffra.

Om man nämligen ser på det resultat som framkommer i storstadsområdena, där det mera rutinmässigt tas blodprov på dödade förare, ökar siffran till 12,5 %.

Mest anmärkningsvärt är emellertid det förhållandet, att man bland de olyckor i storstadsregionerna där förare dödats finner olaglig blodalkoholhalt hos dessa förare i hela 32 % mot 12 % i hela landet. Orsaken till denna diskrepans är troligen att man oftare begär obduktion i storstadsregionerna och rutinmässigt låter blodalkoholhalten analyseras. Det är givetvis inte osannolikt, att de dödade förarna från övriga landet skulle uppvisa motsvarande procentandel alkoholpåverkade om blodprov tagits systematiskt.

Det finns emellertid all anledning att varna för den slutsatsen, att procentsiffran 32 även skulle gälla för de olyckor där förarna överlevt. Som visats ovan (7.4.2) är de fall, där föraren själv dödats, ofta mera atypiska s. k. »singleolyckor».

De enda något så när säkra konklusioner man kan dra av undersökningen är följande.

1. Den absoluta minimumsandelen dödsolyckor där *förare* hade straffbar promille uppgår till 8 %.

2. Accepterar man den uppfattningen, att det är tillåtet att generalisera från storstadsområdena till övriga delar av Sverige, ökar minimumsandelen dödsolyckor där *förare* hade straffbar promille till 12 %.

3. I de fall där *föraren själv dödats,* vilka

[1] En sådan undersökning förutsätter bl. a. obligatoriskt alkoholutandningsprov e. d. för samtliga i olyckor inblandade förare samt motsvarande eller eventuellt blodprov på alla skadade och dödade förare. För att genomföra detta fordras lagstiftning.

fall som ovan har berörts inte är representativa, ökar andelen betydligt och ligger – åtminstone för storstadsområdena – på över 30 %.

Slutligen finns anledning påpeka, att undersökningen endast har syftat till att beskriva vissa frekvensfördelningar.

Något logiskt eller faktiskt orsakssamband mellan förekomsten av alkoholpåverkan hos den enskilde föraren och den inträffade olyckan behöver inte nödvändigtvis föreligga.

8 Kommitténs allmänna synpunkter på lagstiftningen om trafiknykterhetsbrott

8.1 *Lagstiftningens syfte*

Lagstiftningen om trafiknykterhetsbrott – vilken liksom annan strafflagstiftning utgörs av ett normsystem till vilket har knutits sanktioner i form av straff och andra påföljder – har till syfte att söka bekämpa de olyckor i trafiken vilkas uppkomst har samband med alkohol- eller drogpåverkan hos motorfordonsförare. Denna lagstiftning kan därför sägas utgöra ett av leden i det allmänna bekämpandet av trafikolyckor. Lagstiftningen verkar därvid dels genom att söka förmå människor i allmänhet att avhålla sig från trafiknykterhetsbrott (allmänprevention) och dels genom att söka hindra återfall hos dem som har begått sådant brott (individualprevention).

Det bör framhållas, med anledning av resonemang som har förts på olika håll, att även körkortsåterkallelserna kan sägas ha samma syfte och verkar på samma sätt genom en allmänpreventiv och en individualpreventiv effekt.

Den trafikövervakning som polisen bedriver för att upptäcka alkoholpåverkade förare avser naturligtvis att göra trafiknykterhetslagstiftningen effektiv och därmed att främja trafiksäkerheten. Även sådan upplysning och propaganda som avser att hos allmänheten inskärpa alkoholens farlighet för trafiksäkerheten och därmed öka förståelsen för nykterhet vid ratten har samma syfte att minska trafikolyckorna.

8.2 *Alkohol och trafikrisker*

Av grundläggande betydelse för den närmare utformningen av trafiknykterhetslagstiftningen och dess sanktionssystem är frågan hur pass farlig för trafiksäkerheten som alkoholen är (kap. 6). En mångfald vetenskapliga undersökningar har under de senaste årtiondena gjorts på detta område. Huvudsakligen kan erfarenheter hämtas från tre olika typer av undersökningar, nämligen dels laboratorieundersökningar med simuleringsförsök, dels fältstudier och dels undersökningar av faktiska olycksfall i jämförelse med ett kontrollmaterial, s. k. olycksriskundersökningar.

Vid laboratorieundersökningarna har specialundersökts sådana funktioner hos människan som är av betydelse för körförmågan, såsom syn, uppmärksamhet, reaktionstid, omdöme m. m. Fältstudierna åter har företagits på testbanor med olika slag av prov och testfordon och har avsett att pröva alkoholens betydelse i praktiska trafiksituationer. Som ett mellanled mellan laboratorieundersökningarna och de egentliga fältstudierna kan man räkna simuleringsförsöken, där experimenten försiggår i en körsimulator som såvitt möjligt söker efterlikna verklig körning. Sammanfattningsvis visar dessa typer av undersökningar följande. I området kring 0,5 ‰ kan hos flertalet individer påvisas funktionsnedsättningar av olika slag. Ju högre blodalkoholhalten är

desto mera allmänt inträder en påverkan, som nedsätter körförmågan, och desto kraftigare blir påverkan. De individuella variationerna är emellertid betydande. Mellan 1,0 ‰ och 1,2 ‰ torde dock praktiskt taget varje individ ha en så nedsatt körförmåga att han är direkt olämplig att föra motorfordon.

Olycksriskundersökningarna slutligen har tillgått så, att förekomsten av alkohol i blodet systematiskt har undersökts dels hos en olycksfallsgrupp, dvs. förare som har varit invecklade i olyckor, och dels hos en kontrollgrupp av förare som inte har varit inblandade i olyckor och som har utvalts sålunda att plats, tidpunkt och trafikförhållanden så nära som möjligt har stämt överens med de undersökta olycksfallen. Härigenom har det varit möjligt att grovt uppskatta bl. a. sambandet mellan alkoholförtäring och ökad olycksrisk, sålunda att man har fått fram hur mycket större risken vid olika blodalkoholhalter är för att en olycka skall inträffa i jämförelse med risken för sådana förare som inte har förtärt alkohol. Om t. ex. förare med 1,0 ‰ råkar ut för 5 gånger så många olyckor som förare utan alkohol i blodet utgör den förhöjda olycksrisken 5.

Sammanställer man hittills kända olycksriskundersökningar visar dessa följande. Vid lägre blodalkoholhalt än 0,5 ‰ kan olycksrisken inte anses nämnvärt förhöjd. Från 0,5 ‰ har man däremot genomsnittligt sett att räkna med en ökad olycksrisk. Ju högre blodalkoholhalten är desto mera ökar, genomsnittligt sett, olycksrisken. Med en ökning av blodalkoholhalten visar olycksrisken en allt snabbare stegring; ökningen av olycksrisken är inte proportionell utan progressiv. De olika riskundersökningarna visar emellertid olika grader av riskökning vid en och samma blodalkoholhalt. Sammanställer man fem tillgängliga undersökningar från olika länder, se t. ex. figur 2 i kap. 6, får man följande riskökningssiffror, nämligen vid 0,5 ‰ i genomsnitt 2, dvs. dubbel risk i förhållande till alkoholfria förare, vid 1,0 ‰ mellan 2 och 18, vid 1,2 ‰ mellan 2,5 och 35 samt vid 1,5 ‰ mellan 4 och 50. Variationerna i de olika undersökningarna hänger bland annat samman med de omständigheter under vilka undersökningarna har gjorts. Sålunda varierar riskökningen vid samma blodalkoholhalt bl. a. med hänsyn till trafikförhållandena. Under vissa omständigheter kan risken bli större vid färd där stark trafik råder än vid färd i mindre trafik. Risken ökas både genom att olycksfallsfrekvensen ökar med stigande trafikintensitet och genom att ju besvärligare trafiksituationen är desto starkare inverkar på olycksrisken den genom alkoholförtäringen nedsatta körförmågan. Vidare kan mörkerkörning trots den låga trafikintensiteten under nattimmarna göra olycksrisken större än vid körning i dagsljus. Det är vidare att märka att riskökningen är större om undersökningen inriktas på svårare olyckor än om den avser även lindriga olyckor. Dessutom inverkar på undersökningarnas resultat alkoholvanorna i det land där studierna har företagits. Även en rad andra omständigheter inverkar på variationerna i riskökningssiffrorna. Bland sådana omständigheter kan här nämnas kontrollmaterialets beskaffenhet, använda kriterier, antalet undersökta fall inom varje undergrupp som har använts för jämförelsen, graden av bortfall och den använda analystekniken.[1]

Samtliga de olycksriskundersökningar som har företagits hänför sig till andra länder än Sverige. Eftersom resultaten av undersökningarna inte utan vidare är tillämpliga på svenska förhållanden – särskilt är ju tra-

[1] Mot nu angivna typ av olycksriskundersökningar kan riktas en särskild invändning. Invändningen går ut på att de alkoholpåverkade förare som råkar ut för trafikolyckor och som alltså svarar för riskökningen enligt de olika undersökningarna kanske tillhör en särskild kategori förare som på grund av olika egenskaper, såsom vårdslöshet och hänsynslöshet, är benägna att invecklas i olyckor även när de är nyktra. Förhåller det sig så, bör detta innebära att det inte är alkoholen enbart som föranleder riskökningen utan en kombination av alkoholen och dessa förares allmänna benägenhet att köra vårdslöst. Att alkoholen under alla förhållanden inverkar väsentligt på riskökningen torde emellertid vara klart. Bl. a. torde man annars inte kunna förklara varför risken ökar kontinuerligt och allt snabbare ju högre blodalkoholhalten är.

fikmiljön och alkoholvanorna inte direkt jämförbara – hade det varit önskvärt med en svensk undersökning av detta slag. En sådan undersökning har emellertid inte kunnat ske, bl. a. därför att det hittills[1] har saknats lagliga förutsättningar att systematiskt ta alkoholprov på förare i trafiken. Den gemensamma tendens som de utländska riskundersökningarna visar – nämligen att olycksrisken börjar öka redan vid relativt låga blodalkoholhalter och sedan stiger allt snabbare med ökad blodalkoholhalt – måste emellertid anses ha en viss allmängiltighet och är därför av värde även för en bedömning av svenska förhållanden.

Alkoholens roll i trafikolyckorna i Sverige jämförd med andra olycksfaktorer är inte kvantitativt känd. Tidigare undersökningar avser ett material som inte är representativt och kan inte tillmätas betydelse. I själva verket kan av skäl som närmare har utvecklats (kap. 7) den exakta rollen för närvarande inte klarläggas. För att få någon föreställning om problemets storleksordning har kommittén företagit en undersökning av samtliga dödsolyckor – cirka 1 100 – under år 1968 och andelen alkoholpåverkade motorfordonsförare som har varit inblandade i dessa olyckor (kap. 7). Man kan emellertid för närvarande inte komma närmare än att fastslå att andelen ligger någonstans mellan 10 och 30 %. Det sagda betyder att varje år omkommer 100–300 personer i olyckor där alkoholpåverkade motorfordonsförare har varit inblandade.[2]

Det bör understrykas att i många av de dödsolyckor där föraren har varit alkoholpåverkad det enbart är föraren själv som har omkommit.[3] Detta förhållande hindrar självfallet inte att det framstår som ytterligt angeläget att bekämpa de alkoholbetingade dödsolyckorna.

Utom dödsolyckor förekommer ett antal olyckor med personskada eller enbart egendomsskada. Enbart polisundersökta sådana olyckor uppgår varje år till ett antal av mellan 60 000 och 70 000, därav omkring 15 000 med personskada. Vissa studier talar för att andelen alkoholpåverkade förare är mindre vid lindrigare olyckor än vid dödsolyckor och andra svåra olyckor (avsnitt 6.3.6 g och fig. 3). Om nämligen föraren är alkoholpåverkad synes olyckans följder bli svårare än om föraren inte har förtärt alkohol. Om man med hänsyn till vad ovan har anförts antar att andelen alkoholpåverkade förare i andra olyckor än dödsolyckor uppgår till 10 %, innebär detta ändå att i omkring 1 500 personskadeolyckor och omkring 5 000 egendomsskadeolyckor per år föraren är alkoholpåverkad.

Vad nu har sagts gäller endast sådana personskade- och egendomsskadeolyckor som har polisundersökts. Emellertid måste beaktas även sådana olyckor som inte har polisundersökts. Bortsett från dödsolyckorna och svårare personskadeolyckor förekommer det i mycket stor utsträckning att trafikolyckor inte blir polisundersökta. Undersökningar tyder på att det totala antalet trafikolyckor är omkring 300 000, därav omkring 30 000 med personskada. Även om andelen alkoholpåverkade förare skulle vara mindre i de olyckor som inte har polisundersökts än i de polisundersökta får man dock räkna med ett stort antal ej polisundersökta olyckor där alkoholpåverkade förare har varit inblandade.

Mot bakgrunden av vad ovan har anförts måste man konstatera att trafiknykterhetsbrottsligheten utgör ett allvarligt problem i Sverige.

Såsom nyss anfördes är antalet trafikolyckor i Sverige varje år mycket stort, kanske omkring 300 000. Samtidigt tyder beräkningar på att antalet fordonskilometer per år med olika slag av bilfordon rör sig kring en storlek av omkring 30 milliarder.

[1] Genomförs kommitténs förslag om rutinmässiga utandningsprov blir det emellertid möjligt att genomföra en sådan undersökning.

[2] Den omständigheten att 100—300 personer omkommit i olyckor där alkoholpåverkade motorfordonsförare har varit inblandade behöver teoretiskt inte betyda att dödsolyckan har *orsakats* av alkoholpåverkningen hos föraren. Det kan naturligen tänkas fall där olyckan skulle ha inträffat även om den ifrågavarande föraren hade varit nykter.

[3] Detta belyses i viss mån av att enligt kommitténs dödsolycksundersökning hälften av de dödade förarna med straffbar blodalkoholhalt omkom i s. k. »singleolyckor» där inga andra personer skadades.

Med hänsyn härtill är det uppenbart att om man vill räkna fram hur många fordonskilometer som genomsnittligt sett köres innan en olycka inträffar, så kommer man fram till mycket höga tal. Att antalet olyckor ändå är så stort hänger samman med trafikmängden. Det nyss berörda förhållandet är väl en av anledningarna till att för den enskilde risken inte framstår som så stor att just han skall råka ut för en olycka. Liknande torde förhållandet vara med körning i alkoholpåverkat tillstånd. Även om det där föreligger en riskökning på många gånger den risk som är för handen vid körning i nyktert tillstånd, kan ändå en mängd trafiknykterhetsbrott begås och långa körningar i alkoholpåverkat tillstånd äga rum innan det händer en olycka. Den enskilde alkoholpåverkade föraren upplever kanske därför inte själv risken så stor att just hans körning skall resultera i en olycka. Det är möjligt att detta förhållande utgör en av förklaringarna till att det psykologiskt sett kan möta svårigheter att få vissa förare att ta hänsyn till riskerna med onykterhet vid ratten.

Uppkomsten av olycksfall i trafiken kan föras tillbaka på samverkan mellan en rad olika faktorer, vilka brukar sammanfattas i begreppen människan, fordonet och vägen. Åtgärder som vidtas för att åstadkomma bättre vägar och bättre fordon är ägnade att minska trafikolyckorna i allmänhet och även skadeverkningarna. När det gäller onykterhet i trafiken är det emellertid uppenbart att det väsentligen kommer an på att ingripa mot människan vid ratten.

8.3 *Brottsutvecklingen*

När det gäller att ta ställning till den framtida trafiknykterhetslagstiftningens utformning är det väsentligt att söka få en uppfattning om den hittillsvarande utvecklingen av trafiknykterhetsbrottsligheten. I kap. 3 har lämnats en framställning härom såvitt avser tiden från år 1950. Sammanfattningsvis framgår därav följande.

Utvecklingen av de absoluta antalen brott som har kommit till polismyndigheternas kännedom – dvs. den synliga brottsligheten – visar under hela perioden en i stort sett kontinuerlig och mycket kraftig stegring. Sålunda var antalet brott i grova tal räknat år 1950 3 000, år 1955 8 000, år 1960 11 000 och år 1967 15 000.

Denna avsevärda ökning av det absoluta antalet brott framstår i olika hänseenden som allvarlig. Eftersom trafiknykterhetsbrotten hänger samman med bl. a. tillgången till motorfordon är det emellertid enligt kommitténs mening från kriminalpolitisk synpunkt kanske av större betydelse att sätta det absoluta antalet brott i relation till motorfordonstrafikens utveckling, så att man får fram den relativa brottsutvecklingen. Det är med hänsyn till denna som lagstiftningens effektivitet bör bedömas. Antalet motorfordon steg under åren 1950–1967 från omkring 570 000 till omkring 3 000 000. Den relativa brottsutvecklingen bedömd från denna utgångspunkt visar i stort sett att en minskning inträdde åren 1957–1963 och att huvudtendensen under de senaste åren synes vara endast en mindre ökning.

Av allt att döma begås en mängd trafiknykterhetsbrott utan att bli upptäckta. Säkerligen är den verkliga trafiknykterhetsbrottsligheten mycket större än den synliga brottsligheten.

Det torde kunna hävdas att polisens övervakning av nykterheten i trafiken har skärpts under de senaste åren – uppenbarligen till följd av polisväsendets förstatligande år 1965 – och att detta har lett till en ökad upptäcktsfrekvens (avsnitt 3.4.). Med hänsyn härtill torde den verkliga brottsligheten under denna tid inte ha stigit i samma grad som den synliga brottsligheten utvisar.

Med hänsyn till vad ovan har anförts och som närmare har utvecklats i avsnitt 3.4 anser kommittén att förhållandena tyder på att brottsutvecklingen *relativt* sett har hållits under kontroll.

Mer tveksamt är dock hur det förhåller sig med brottsutvecklingen när det gäller sådana trafiknykterhetsbrott med moped som begås av ungdomar i åldern 15–17 år.

Vissa omständigheter pekar på att den absoluta ökningen bland de unga under de allra senaste åren i fråga om denna typ av brottslighet inte bara är att tillskriva de ungas ökade tillgång till motorfordon och en ökad upptäcktsfrekvens som särskilt har avsett de unga. Man måste räkna med att ökningen hänger samman med det ökade alkoholbruket i denna ålderskategori.

Vad orsakerna är till att man synes ha haft kontroll över brottsutvecklingen relativt sett vet man naturligen inte. Men man måste tro att lagstiftningens relativa stränghet under en lång följd av år – varvid avses såväl den låga promillegränsen vid 0,5 ‰ som det ovillkorliga fängelsestraffet vid rattfylleri – har varit en mycket betydelsefull faktor.

8.4 *Brottsklientelet*

För utformningen av trafiknykterhetslagstiftningen, särskilt påföljdssystemet, är det angeläget att få en bild av de personer som faktiskt fälls till ansvar för trafiknykterhetsbrott. De undersökningar som kommittén har låtit verkställa visar att det i mycket stor utsträckning rör sig om ett specialklientel (kap. 4 och avsnitt 10.8.1).

Vad som framför allt framträder därvidlag är den mycket stora andelen personer som har alkoholproblem. Säkerligen mer än hälften och troligen långt flera av dem som fälls till ansvar för trafiknykterhetsbrott kan antas ha alkoholproblem. Det är här fråga om olika grader av alkoholproblem, men i de flesta fall torde alkoholproblemen vara i ett tämligen tidigt skede. Ett anmärkningsvärt förhållande är också att mer än 1/3 av trafiknykterhetsbrottslingarna med bil saknar körkort vid brottets begående. Situationen är därvid antingen den att föraren aldrig har innehaft körkort eller också att körkortet var återkallat. Dessa körkortslösa återfinns till alldeles övervägande delen bland dem som kan antas ha alkoholproblem.

Ett annat framträdande drag hos klientelet är dess i allmänhet låga ekonomiska och sociala ställning. Enligt en undersökning för år 1964 (avsnitt 4.1) uppgav 50 % av de förvärvsarbetande sin årsinkomst till under 15 000 kronor och 75 % till under 20 000 kronor; endast i sällsynta fall översteg årsinkomsten 30 000 kronor. I många fall förekommer verkliga sociala svårigheter.

Ser man på mopedrattfylleristerna, bortsett från de unga i åldern 15–17 år, är dessa i särskilt hög grad ett specialklientel. Det stora flertalet har otvivelaktigt alkoholproblem av i regel allvarlig karaktär. Socialt och ekonomiskt framstår de som en tämligen nedgången kategori.

Mycket tyder på att det stora flertalet av dem som begår trafiknykterhetsbrott tillhör en relativt begränsad kategori, i huvudsak personer med alkoholproblem, som gång på gång begår detta brott, oftast utan att bli upptäckta.

Trafiknykterhetsbrottsklientelet är sålunda i stor utsträckning ett specialklientel. Förhållandet har inte varit okänt bland läkare och socialvårdare men i lagstiftningssammanhang har man inte alls och i rättstillämpningen endast i ringa mån tagit hänsyn till förhållandet.

8.5 *Lagstiftningens allmänpreventiva betydelse*

Effekten av trafiknykterhetslagstiftningen beror naturligen i hög grad på i vad mån den har förankring hos allmänheten. I den svenska trafiknykterhetslagstiftningens äldre skede mötte det otvivelaktigt svårigheter att vinna allmänhetens förståelse för denna typ av lagstiftning. Dessa svårigheter berodde troligen dels på att det rörde sig om en helt ny typ av lagstiftning, som framkallades av den moderna motortrafikens utveckling, och dels på att denna lagstiftning kom i viss konflikt med alkoholvanorna hos stora delar av det svenska folket. Av betydelse var väl också att med den tidens förhållandevis ringa trafik och de dåtida motorfordonens relativt låga hastigheter riskerna med rattfylleri inte framstod som så påtagliga som de har kommit att göra längre fram i tiden. En vanlig uppfattning bland allmänheten var att rattfylleri inte kunde jämställas med

traditionell brottslighet.

Så småningom har emellertid allmänhetens inställning till trafiknykterhetslagstiftningen starkt ändrats. Numera synes man ganska allmänt ha accepterat en relativt sträng syn på onykterhet vid ratten. Detta framgår bl. a. av verkställda attitydundersökningar. Hos allmänheten synes sålunda ha inpräglats sociala värderingar som innebär att onykterhet vid ratten – åtminstone sådan onykterhet som tar sig uttryck i utåt synbar alkoholpåverkan – är klandervärd. Visserligen har man inte lyckats överlag åstadkomma den inställningen att bilkörning skall vara helt alkoholfri, men i stort sett torde den ståndpunkten accepteras att man är skyldig att begränsa alkoholförtäring i samband med bilkörning till sådana obetydliga kvantiteter som har lämnats straffria i lagstiftningen.

Att trafiknykterhetslagstiftningen numera i stort sett har vunnit en ganska fast förankring hos allmänheten kan även bestyrkas av två särskilda förhållanden. Den ena är att såsom nyss har utvecklats den relativa brottsutvecklingen synes ha hållits under kontroll. Den andra omständigheten är att de som döms för trafiknykterhetsbrott till större delen inte är vanliga, socialt anpassade människor utan i stället till väsentlig del utgör ett specialklientel med alkoholproblem och i många fall andra sociala avvikelser som dominerande drag.

Den förändring i inställningen till onykterhet vid ratten som sålunda torde ha ägt rum hos den stora allmänheten gäller synbarligen inte i lika hög grad ungdomarna. Detta torde hänga samman med att deras sociala värderingar i denna liksom i många andra frågor ännu i stor utsträckning kan vara svävande eller att de inte alltid är benägna att rätta sitt handlande efter vad de teoretiskt inser vara det riktiga.

Att trafiknykterhetslagstiftningen på detta sätt numera i stort sett har vunnit en ganska fast förankring hos allmänheten beror sannolikt på en rad olika faktorer. Av stor betydelse har säkerligen varit det förhållandet att påföljden för rattfylleri alltsedan mitten av 1930-talet regelmässigt har varit ovillkorligt frihetsstraff jämte sträng körkortsindragning. Härigenom har allvarligt inskärpts vikten av nykterhet vid ratten. Men säkerligen beror den ändrade inställningen hos allmänheten inte bara på lagstiftningen och dess tillämpning. Faktorer som i hög grad har stött utvecklingen är naturligen upplysning och propaganda om alkoholens farlighet i den alltmera växande motorfordonstrafiken men även ändrade alkoholvanor hos den stora allmänheten har verkat i samma riktning.

Den etappvisa utvidgningen av det straffbara området ända ned till den gräns vid 0,5 ‰ som fastställdes år 1957 kan vidare antas ha bidragit till att hos allmänheten inskärpa vikten av nykterhet vid ratten och bibringat den motiv att hålla alkoholkonsumtion före bilkörning på en mycket låg nivå.

Av den föregående framställningen framgår att den relativa brottsutvecklingen synes ha uppnått en viss balans och att man tycks ha vunnit en allmän förståelse för trafiknykterhetslagstiftningens väsentliga betydelse för trafiksäkerheten. Uppenbarligen är det angeläget att inte bara söka vidmakthålla detta tillstånd utan även att söka främja en gynnsam utveckling på längre sikt.

Mot bakgrunden av vad sålunda har anförts framstår det som nödvändigt att behålla den ganska stränga lagstiftning som en promillegräns vid 0,5 ‰ innebär och som i västerlandet huvudsakligen förekommer endast i Island, Norge och Sverige. I fråga om påföljderna måste fängelse självfallet finnas kvar som en del av sanktionssystemet vid trafiknykterhetsbrott. Däremot kan det diskuteras om det numera är nödvändigt och ändamålsenligt att hålla fast vid den schablonmässiga tillämpning av fängelsestraff som – i strid mot den allmänna utvecklingen inom straffrättsskipningen – i mera än tre decennier har kännetecknat valet av påföljd för rattfylleri. Kommittén är såsom nyss antytts benägen att tro att den regelbundna användningen av fängelsestraff har haft sin stora betydelse när det på sin tid gällde att allvarligt inskärpa vikten av nykterhet vid ratten. Eftersom de sociala värderingarna

numera har ändrats och trafiknykterhetsbrott allmänt anses förkastligt, är det emellertid enligt kommitténs uppfattning inte nödvändigt att *i samma utsträckning* som tidigare använda fängelse för att markera samhällets ogillande av trafiknykterhetsbrott. Behovet av att tillgodose allmänpreventiva hänsyn genom en genomgående tillämpning av frihetsstraff för rattfylleri har alltså enligt kommitténs mening minskat.

Såsom nedan närmare kommer att utvecklas anser kommittén därför att det är möjligt att på ett tillräckligt effektivt sätt beakta allmänpreventionen även om andra sanktioner än fängelse tillgrips. Vidare frågar man sig om det för ett bekämpande av trafiknykterhetsbrotten är ändamålsenligt att anlägga uteslutande allmänpreventiva synpunkter på sanktionssystemet vid trafiknykterhetsbrotten och om inte effektiviteten av lagstiftningen kan höjas genom att man i ökad utsträckning tillämpar samma påföljdsprinciper som vid annan brottslighet. Härvidlag är att märka såsom nyss har utvecklats att de personer som begår trafiknykterhetsbrott – och som alltså inte har påverkats av risken för påföljd – i mycket stor utsträckning synes utgöra ett specialklientel. För att uppnå ökad trafiksäkerhet synes det därför ändamålsenligt att uppmärksamma även de individualpreventiva aspekterna och i detta avseende söka åstadkomma effektivare sanktioner.

Vissa direkta olägenheter är förbundna med den schablonmässiga tillämpningen av fängelse vid trafiknykterhetsbrott. Bortsett från de individualpreventiva synpunkterna, som kommer att närmare behandlas längre fram, må följande härom framföras. Antalet fängelsedomar för trafiknykterhetsbrott såsom huvudbrott uppgår numera till över 4 000 per år. Dessa till fängelse dömda rattfyllerister utgör närmare 40 % av de årligen nytillkomna fängelsefångarna i riket. Den andel av fångvårdsplatserna som rattfylleristerna upptar är dock med hänsyn till den relativt korta strafftiden lägre, cirka 10 %. Rattfyllerifångarna måste innebära en inte oväsentlig belastning på kriminalvårdens resurser; det är därför från samhällsekonomisk synpunkt önskvärt att man begränsar denna. En tyngre vägande invändning mot fängelsestraffet vid rattfylleri är emellertid följande. Fängelse är ju den normala påföljden för svåra brott. Det är därför mindre lämpligt att det i så stor utsträckning används som påföljd för ett brott som i det enskilda fallet inte behöver innebära någon konkret fara. De talrika fängelsestraffen vid denna typ av brottslighet kan tänkas medföra en avtrubbning av allmänhetens inställning till fängelsestraffet till men för denna påföljds allmänpreventiva verkan vid annan brottslighet. För allmänheten kan det vidare med hänsyn till brottets karaktär framstå som stridande mot den proportionalitetsidé som utgör en av grundpelarna i straffsystemet att man regelmässigt och praktiskt taget oberoende av den fara, som har förelegat i det särskilda fallet ådömer rattfylleristerna fängelsestraff.

För att man skall kunna begränsa användningen av fängelsestraff vid rattfylleri krävs att man har tillgång till andra sanktioner som har tillräcklig allmänpreventiv effekt. De sanktioner som härvidlag framträder är körkortsingripanden och höga böter samt i fråga om förare med alkoholproblem en skyddstillsyn av ingripande karaktär.

Körkortsindragning är obligatorisk vid rattfylleri och rattonykterhet, bortsett från vissa undantagsfall i det lägsta promilleområdet. Verkställda utredningar visar att de sociala och ekonomiska konsekvenserna av körkortsindragning i de flesta fall är mycket betydande samt att förlusten av körkortet uppfattas som en mycket allvarlig påföljd. Det finns därför anledning anta att risken att förlora körkortet vid trafiknykterhetsbrott har en mycket stark avhållande effekt på skötsamma personer.

Frågan huruvida körkortsingripandena vid trafiknykterhetsbrott skall flyttas över från länsstyrelse till domstol för handläggning i brottmålet samt det materiella innehållet i körkortsingripandena utreds för närvarande av trafikmålskommittén och ligger alltså inte under kommitténs bedömning. Kommittén vill emellertid för sin del framhålla att om körkortsingripandena förs över till domstol

medför detta att körkortsingripandet på ett helt annat sätt än hittills kommer att framträda utåt. Genom att den tilltalade åläggs en körkortsreaktion vid sidan av påföljd enligt brottsbalken kommer allmänheten mer än hittills att få sin uppmärksamhet riktad på den totala samhällsreaktionen i anledning av trafiknykterhetsbrott. Otvivelaktigt är detta ägnat att förstärka den allmänpreventiva effekten av körkortsingripandena.

Vad angår bötesstraffet torde detta numera, med den höjda levnadsstandarden hos medborgarna, ha en påtagligt större effekt än tidigare. Ett hot om höga böter vid trafiknykterhetsbrott torde därför ha en ganska starkt avhållande verkan på medborgarna i allmänhet.

I anslutning härtill kan nämnas att kommittén har utrett den i direktiven berörda frågan om införande av fordonsförverkande eller annan särskild ekonomisk sanktion vid rattfylleri. Efter en ingående utredning och samråd med de nordiska representanterna har kommittén emellertid funnit att denna väg inte är framkomlig. Huvudskälet härtill, när det gäller fordonsförverkande, är att detta skulle drabba alltför ojämnt.

Enbart hotet om sanktioner av olika slag kan emellertid inte medföra en avhållande effekt hos medborgarna i allmänhet. Om risken för upptäckt uppfattas som låg, torde nämligen den allmänpreventiva effekten av en straffbestämmelse bli ringa. Verkställda undersökningar tyder på att upptäcktsrisken vid trafiknykterhetsbrott är mycket låg (avsnitt 3.3). Åtgärder för att öka upptäcktsrisken är därför nödvändiga för att öka trafiknykterhetslagstiftningens allmänpreventiva effekt. Härvidlag föreslår kommittén (se kap. 12) att det införs en befogenhet för polisen att under vissa särskilt angivna förutsättningar ta utandningsprov rutinmässigt, dvs. utan att skälig misstanke om trafiknykterhetsbrott behöver föreligga.

Sammanfattningsvis kan i fråga om hänsyn till allmänpreventiva synpunkter vid utformningen av trafiknykterhetslagstiftningen sägas att det inte torde vara nödvändigt att i samma utsträckning som hittills använda fängelsestraff. Allmänpreventionen torde nämligen i inte obetydlig utsträckning kunna tillgodoses genom körkortsingripanden, höga böter, åtgärder för att öka upptäcktsrisken samt i fråga om förare med alkoholproblem en skyddstillsyn av ingripande karaktär. En minskad användning av fängelsestraff framstår också som önskvärd med hänsyn till de olägenheter som är förbundna med den schablonmässiga användningen av denna påföljd vid trafiknykterhetsbrott.

8.6 *Lagstiftningens individualpreventiva betydelse*

Av vad förut har anförts framgår att de personer som fälls till ansvar för trafiknykterhetsbrott – i synnerhet rattfylleri – i mycket stor utsträckning utgör ett specialklientel som framför allt kännetecknas av den mycket betydande förekomsten av alkoholproblem och sannolikt en ganska hög återfallsfrekvens.[1] Att det här är fråga om ett specialklientel illustreras också av att en stor del av trafiknykterhetsbrottslingarna med bil saknar körkort vid brottets begående, antingen därför att körkortet är återkallat eller därför att de aldrig har haft körkort.

Otvivelaktigt synes det angeläget att söka komma tillrätta med och hindra återfall hos detta klientel som begår trafiknykterhetsbrott.

Med hänsyn särskilt till karaktären av kli-

[1] Juris professorn Joh: s Andenæs, Oslo, har i en uppsats »Om almenprevensjon og kriminalitetstype» (Festskrift till Agge, Stockholm 1970) utvecklat vissa synpunkter på trafiknykterhetsbrottsligheten. Bl. a. uttalas följande: Det kan tillfogas att ju strängare och mer effektivt en bestämd handlingstyp är kriminaliserad, desto mer avvikande kommer lagöverträdargruppen att vara. Ett påstående om att trafiknykterhetsbrott är vanligt i alla befolkningsgrupper är utan tvivel riktigt innan man får stränga straffbud mot sådana brott. Det är mer tveksamt efter det att dessa har kommit. Sammansättningen av den grupp motorfordonsförare som kör under inflytande av alkohol, blir då en annan. I stället för ett nog så tillfälligt urval av förare får man ett mycket starkare inslag av alkoholmissbrukare och personer med ett belastat förflutet – människor som är mindre påverkbara av lagens hot. Detta är moment som bör tas i betraktande t. ex. när man skall värdera den marginala betydelsen av en ändring i straffnivå eller rättstillämpning vid en gärningstyp som redan är strängt kriminaliserad. Den som satsar på ökad stränghet får räkna med avtagande utbyte.

entelet kan effektiviteten från individualpreventiv synpunkt av det nuvarande fängelsestraffet vid trafiknykterhetsbrott på goda grunder betvivlas. Belysande är inte minst den omständigheten att – såsom flera utredningar visar – återfallsfrekvensen sannolikt är ganska hög vare sig fängelse har ådömts eller inte. Jämför man dem som har dömts till fängelse och dem som har dömts till böter för detta brott kan nämligen några skillnader i återfallsfrekvens inte påvisas (avsnitt 10.4). Själva innehållet i fängelsestraffet synes också föga ägnat att tillgodose individualpreventionens krav i fråga om detta klientel. Under den korta anstaltstiden ges inte någon behandling i egentlig mening och inte heller förekommer efter frigivningen någon obligatorisk eftervård.

Mot bakgrunden härav synes det angeläget att söka finna andra påföljder, som kan antas vara effektivare än fängelse i fråga om inverkan på detta klientel. Därvidlag synes åtgärderna böra direkt inriktas på att i möjligaste mån motverka eller undanröja den primära grunden till trafiknykterhetsbrottsligheten, som hos den övervägande delen av klientelet utgörs av alkoholproblem. För denna del av klientelet synes det angeläget att inom kriminalvårdens ram söka få till stånd en nykterhetsvårdande behandling. En sådan behandling bör enligt kommitténs mening äga rum i frihet, men i vissa fall bör den till en del ske i specialanstalt. Det bör vidare anmärkas att många befinner sig i sociala svårigheter, som kan ha samband med alkoholmissbruket, och att för dem en övervakning ofta är påkallad. Frågan om den nykterhetsvårdande behandlingen kommer att behandlas längre fram (avsnitt 10.8).

I de fall där av individualpreventiva skäl en nykterhetsvårdande behandling ådömes, torde allmänpreventiva synpunkter bli tillgodosedda genom att det här gäller en skyddstillsyn av mer ingripande karaktär än skyddstillsynen i allmänhet. Därtill kommer att skyddstillsynen av allmänpreventiva skäl ofta bör kombineras med bötesstraff.

Att körkortsingripandena vid trafiknykterhetsbrott har en stor allmänpreventiv effekt – och kan förväntas få en ännu större sådan effekt om körkortsingripandena förs över till domstol – har redan anmärkts. Emellertid kan körkortsingripandena självfallet även ha stor betydelse från individualpreventiv synpunkt. Trafiknykterhetsbrott med körkortspliktigt fordon begås emellertid i mycket stor utsträckning (mer än $^1/_3$) av körkortslösa förare. Det är därför angeläget att åtgärder vidtas i syfte att hindra dessa körkortslösa från att köra körkortspliktigt fordon. En återkallelse av körkort spelar individualpreventivt inte stor roll om man inte effektivt kan kontrollera att körkortsåterkallelsen respekteras. Detta problem ankommer emellertid inte på kommittén, utan närmast på den kommitté som utreder körkortsingripandena, nämligen trafikmålskommittén. (Se vidare avsnitt 10.5.3).

8.7 *Betydelsen av upplysning*

Den trafikfara som alkoholpåverkade fordonsförare utgör bekämpas inte bara genom lagstiftning, tillämpning av olika brottspåföljder och körkortsingripanden. Den allmänna nykterhetspolitiken har naturligtvis också sin betydelse, inte minst genom att den är ägnad att påverka alkoholvanorna i en från trafiksäkerhetssynpunkt gynnsam riktning. En viktig roll har också olika former av undervisning, upplysning och propaganda, som avser att hos allmänheten inskärpa alkoholens farlighet i trafiken och därmed öka förståelsen för nykterhet vid ratten.

Sådan upplysning har spritts genom organisationer, institutioner och myndigheter. Efter årtionden av en sträng alkohollagstiftning och ett positivt upplysningsarbete torde kunskapen om alkoholens farlighet i trafiken vara väl spridd. Emellertid är det nödvändigt att fortsätta och intensifiera insatserna för att ytterligare förbättra trafikanternas kunskaper om alkoholens roll i trafikolyckssammanhang. Att lägga fram förslag om vad en sådan verksamhet bör omfatta ingår inte i kommitténs uppdrag.

9—014360

Några synpunkter i frågan må dock lämnas i det följande.

Sålunda bör det framhållas att kunskapen om den risk att råka ut för olycka som en alkoholpåverkad trafikant löper inte torde ha slagit igenom på samma sätt hos ungdomen som hos de äldre. Orsaken härtill torde vara att upplysningen och propagandan i regel inte särskilt har inriktats på de unga som målgrupp. Även om många unga har fått en upplysning i trafiknykterhetsfrågan, torde ett problem ligga däri att det kan vara svårare att hos de unga skapa en effektiv motivation för nykterhet i trafiken. Detta skulle kunna tillskrivas det förhållandet att upplysningen om de negativa effekter som alkoholen har på körförmågan inte meddelas förrän i anslutning till körkortsutbildningen. Merparten bland ungdomen har då redan alkoholerfarenhet, och då denna inte alltid upplevs negativt torde det vara svårt att vinna förståelse för nykterhetskravet i trafiken.

Från höstterminen 1970 skall enligt läroplanen trafikämnet ingå i grundskolans undervisning. Härigenom torde trafiknykterhetsundervisningen på ett naturligt sätt komma in i olika ämnen. Denna undervisning, som måste syfta till att grundlägga en positiv attityd till trafiknykterhetskravet, torde med fördel kunna börja redan i grundskolans mellanstadium.

Förutom en vidgad och effektivare undervisning bland ungdomen om den verkan alkoholen har på olika körfunktioner torde krävas ökad upplysning om de alkoholsvaga dryckernas – särskilt ölets – farlighet i trafikhänseende. Här bör erinras om att bruket av öl har tilltagit på senare år – särskilt efter mellanölets tillkomst – och att den tidigare propagandan för nykterhet i trafiken i allmänhet har varit mer ensidigt inriktad på sprit och andra starkare alkoholdrycker. Till följd av det ökade läkemedels- eller drogmissbruket under senare år krävs vidare en intensifierad upplysning om de i trafiksäkerhetshänseende farliga verkningarna av olika droger. I dagens läge är kunskapen härom alltför litet spridd bland allmänheten. (Denna fråga behandlas närmare i avsnitt 9.11.)

En förbättrad undervisning om alkoholdrycker och trafikfarliga droger i grundskolan och gymnasieskolan skulle ge en god grund för mer kvalificerad undervisning om de störningar i körfunktionerna och ökade risker i trafiken som blir följden av alkohol- och drogförtäring. Väsentligt är också att det görs undersökningar där man försöker studera verkningarna av undervisning och information.

En sträng trafiknykterhetslagstiftning torde i sig ha en allmän förebyggande verkan. Denna torde dock utebli om inte lagstiftningsåtgärderna kompletteras med ett omfattande upplysningsarbete både om straff- och körkortsreaktioner samt om resultatet av den forskning som ger underlag för de stränga bestämmelserna. Det är därför angeläget att i anslutning till införandet av en ny eller ändrad trafiknykterhetslagstiftning ställa tillräckliga resurser till förfogande för upplysningsverksamhet.

Såsom utvecklas i annat sammanhang innefattar kommitténs förslag skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling av rattfyllerister med alkoholproblem. Detta förslag syftar till att rehabilitera personer med alkoholproblem så att de kan uppfylla säkerhetskraven i trafiken. I anslutning till vården bör dessa personer ges kunskaper om alkoholen och dess verkan på människokroppen.

Att fängelsestraffet inte alltid förmår att verka som korrektiv framgår av de många återfallen i trafiknykterhetsbrott. Eftersom kommittén föreslår att fängelsestraff också i fortsättningen skall tillämpas – om än i minskad omfattning – finner kommittén det angeläget att fängelsetiden utnyttjas för att meddela kunskaper om alkoholeffekter, trafikrisker efter alkoholförtäring osv. En sådan upplysning under fängelsetiden skulle kunna göra fängelsestraffet mer ägnat att skapa förutsättningar för framtida anpassning till trafiksäkerhetskraven.

När det gäller innehållet i upplysningsverksamheten vill kommittén vidare lämna följande allmänna synpunkter. Väsentligt är att upplysa om att en ökad risk för trafik-

olycka med säkerhet uppträder redan vid en blodalkoholhalt av 0,5 ‰ och att vid högre blodalkoholhalter risken ökar allt snabbare. Vidare bör upplysningen gå ut på att det från trafiksäkerhetssynpunkt är angeläget att så många fordonsförare som möjligt är helt fria från alkohol vid körningen. För det ändamålet bör upplysning meddelas om hur lång tid efter olika mängder av alkoholförtäring som alkohol finns kvar i blodet. Inte minst är detta av betydelse i de fall där bilkörning kommer i fråga efter alkoholförtäring föregående kväll. Dessutom bör det ske upplysning om de olika konsekvenserna av trafiknykterhetsbrott. De straffrättsliga konsekvenserna torde visserligen vara väl kända. Däremot kan det sättas i fråga om de stränga regler som gäller i fråga om körkortsåterkallelse är lika bekanta. Om de försäkringsrättsliga konsekvenserna när skada har uppkommit i samband med trafikolycka torde föreställningarna vara mycket svävande, vilket bl. a. beror på att praxis på detta område varierar.

I detta sammanhang anser sig kommittén böra beröra ett speciellt problem, som på senare tid har väckt debatt, nämligen frågan om det bör spridas upplysning om hur mycket alkohol som i olika fall kan förtäras utan att den nedre straffbarhetsgränsen uppnås. Till stöd för att en sådan upplysning bör ges har anförts att det finns fordonsförare, som visserligen är angelägna att respektera trafiknykterhetslagstiftningen, men som ändå inte kan förmås att helt avstå från alkohol i samband med bilkörning utan som förtär alkohol i små kvantiteter. Det skulle därför kunna vara värdefullt att ge en närmare upplysning till ledning för dessa fordonsförare så att de inte ofrivilligt kommer att uppnå straffbar blodalkoholhalt. Å andra sidan har mot en sådan upplysningsverksamhet anförts att andra förare som nu helt avstår från alkohol i samband med bilkörning lätt skulle kunna frestas att överge denna princip och gå över till ett begränsat alkoholbruk i samband med bilkörning. Från trafiksäkerhetssynpunkt skulle en sådan utveckling vara olycklig. Därtill kommer att det är mycket svårt att på ett rättvisande och entydigt sätt upplysa om hur mycket alkohol som kan förtäras utan att straffbarhetsgränsen uppnås, eftersom många faktorer inverkar på detta förhållande (se kap. 5, särskilt avsnitt 5.4). För att inte ödesdigra misstag skall riskeras vid tillämpningen i individuella fall skulle det därför vara nödvändigt att sätta måttet på alkoholförtäringen så lågt att upplysningen knappast skulle kunna tillgodose det angivna ändamålet. En upplysningsverksamhet av detta slag skulle därför möta svårigheter och kan inte anses generellt motiverad.

9 Det straffbelagda områdets avgränsning. Promillegränser och brottskonstruktioner

9.1 *Inledning*

Den svenska trafiknykterhetslagstiftningen har genomgått en lång utveckling, som kännetecknas av att man successivt har utvidgat ansvarsområdet och fört fram lagstiftningen till allt strängare regler i fråga om kravet på nykterhet vid ratten. Angående de olika stegen i denna utveckling kan i korthet erinras om följande.

Den första straffbestämmelsen tillkom år 1923 men var konstruerad endast som en straffskärpningsregel. Bestämmelsen avsåg sådana fall där motorfordonsförare vid överskridande av gällande hastighetsbestämmelser var berusad. Nästa steg i utvecklingen var 1925 års lagstiftning, som innebar att man införde en särskild straffbestämmelse för den som vid förande av motorfordon var synbarligen berörd av starka drycker. Kravet på berusning släpptes sålunda. En ytterligare skärpning följde år 1930 genom att påverkansrekvisitet utvidgades.

Av större betydelse för den vidare utvecklingen blev 1934 års lagstiftning bl. a. genom att blodanalysmetoderna – vilka är en förutsättning för införande av promilleregler – då uttryckligen erkändes som ett bevismedel bland andra för att styrka påverkan. Ännu saknades emellertid promilleregler. Straffbarheten grundades enbart på ett påverkansrekvisit. I rättstillämpningen torde dock regelmässigt ha följt fällande dom vid 1,5 ‰.

År 1941 tog man ett för den framtida utvecklingen avgörande steg genom att man införde promilleregler. Innebörden härav var att straffansvar skulle inträda i och med att alkoholhalten i förarens blod nådde upp till en viss promillegräns. Den nedre promillegränsen sattes vid 0,8 ‰. 1941 års lagstiftning betydde alltså en avsevärd skärpning i förhållande till de regler som dittills hade gällt.

Slutsteget i den utveckling som hittills har ägt rum utgörs av 1957 års lagstiftning. Ansvarsområdet utvidgades då ytterligare genom att den nedre promillegränsen sänktes till 0,5 ‰.

9.2 *Ej totalförbud mot förande av motorfordon i anslutning till alkoholförtäring*

I olika sammanhang när trafiknykterhetslagstiftningens utformning har prövats, har man diskuterat frågan om man borde införa ett totalförbud mot förande av motorfordon i anslutning till alkoholförtäring. Denna tanke har emellertid vid varje tillfälle av olika skäl avvisats.

Ett totalförbud kan utformas på olika sätt. Det alternativ som ligger närmast till

hands är att förbjuda förande av motorfordon vid minsta mätbara blodalkoholhalt. Ett annat alternativ är att förbjuda förande av motorfordon under viss tid – dvs. ett antal timmar – efter alkoholförtäring. Oavsett hur ett totalförbud konstrueras kommer det i princip att drabba alla dem som före körning förtär en även minimal mängd alkohol.

Till förmån för en totalförbudsregel har åberopats den uppfattningen att även den minsta alkoholförtäring kan nedsätta förarförmågan och därmed skapa en ökad olycksrisk. Det har då gjorts gällande att en sådan riskökning inte bör tolereras. Under angiven förutsättning medför detta att alkoholförtäring och förande av motorfordon i princip är oförenliga. Genom ett totalförbud skulle man få ett klart uttryck för denna tanke och allmänheten skulle få en otvetydig regel att rätta sig efter. Därigenom skulle man också slippa det s. k. promilletänkandet, dvs. att en förare söker beräkna hur mycket alkohol han vågar förtära utan att överskrida den nedre promillegränsen. Det har också hävdats att om det är tillåtet att dricka en viss mängd alkohol före körning, själva alkoholförtäringen frestar till förtäring utöver den tillåtna mängden. Det är ju ett känt förhållande att många människor, som avser att köra bil efter alkoholförtäring, från början inte har för avsikt att dricka så mycket alkohol att de överskrider promillegränsen men att den alkoholförtäring som en gång har påbörjats föder ytterligare alkoholförtäring så att promillegränsen överskrids. Ett totalförbud skulle verka hämmande på en sådan benägenhet.

Mot ett totalförbud har åtskilliga argument åberopats. Från trafikfaresynpunkt har sålunda gjorts gällande att någon nedsättning av förarförmågan – bortsett möjligen från enstaka individuella fall – inte kan påvisas efter sådan minimal alkoholförtäring som skulle drabbas av förbudet. Otaliga fall skulle bli straffbara fastän det inte har uppstått någon faktisk riskökning i trafiken. Att straffbelägga alla dessa fall skulle alltså inte främja trafiksäkerheten utan i stället verka stötande för rättsmedvetandet.

Det har också sagts att om man genom ett totalförbud vill skydda sig mot en sådan riskökning som möjligen kan föranledas av en mer obetydlig alkoholförtäring, så bör detta i lika mån gälla också i fråga om andra riskmoment i trafiken, t. ex. förande av motorfordon vid trötthet och i upphetsat tillstånd.

Även om det skulle vara önskvärt med fullständig avhållsamhet från alkohol i samband med förande av motorfordon har det mot bakgrunden av vad sålunda har anförts stått klart att ett totalförbud skulle komma att uppfattas som ett intrång i den enskildes sfär. Otvivelaktigt skulle ett totalförbud komma att sakna förankring i vida kretsar. Man kan inte se bort från sådana alkoholkonsumtionsvanor hos allmänheten som inte kan anses äventyrliga för trafiksäkerheten och som man därför i kriminalpolitiskt hänseende svårligen kan undgå att acceptera.

Med vad nu har anförts hänger samman en från kriminalpolitisk synpunkt viktig invändning mot totalförbud, nämligen att kriminallagstiftningen inte bör gripa över för mycket. Erfarenheten visar att alltför vidsträckta och uttänjda ansvarsområden skapar risker för att lagstiftningen blir ineffektiv och föga respekterad.

När det gäller själva det praktiska genomförandet av ett totalförbud skulle detta med all säkerhet stöta på praktiska svårigheter. Uppenbarligen måste man räkna med att överträdelserna skulle bli talrika. Samtidigt skulle det bli omöjligt att effektivt övervaka efterlevnaden. Otvivelaktigt skulle endast ett litet fåtal överträdelser upptäckas. Härtill kommer att bevissvårigheterna skulle bli avsevärda, främst därför att alkoholen ofta skulle ha hunnit förbrännas innan blodprov har tagits. Det har också sagts i den allmänna debatten att ett totalförbud skulle främja angiveri och trakasseri.

Det synes klart, att om man vill införa ett principiellt totalförbud, det under alla omständigheter skulle bli nödvändigt att öppna möjligheter att fria från ansvar i bagatellfall. 1957 års trafiknykterhetskommit-

té (SOU 1963: 72)[1] sökte sig fram efter den linjen, när man föreslog att straffansvar skulle inträda för var och en som över huvud taget framförde motorfordon i anslutning till alkoholförtäring, där inte förseelsen kunde anses ringa. Om blodalkoholhalten inte översteg 0,4 ‰ skulle förseelsen *kunna* anses ringa; det skulle alltså finnas utrymme för ansvar också i fall där denna gräns underskreds.

Detta förslag av 1957 års kommitté, som alltså innebar ett principiellt totalförbud som var kompletterat med en ansvarsfrihetsregel för ringa fall, bedömdes mycket skiftande av remissopinionen. En stor grupp biträdde visserligen förslaget. Minst lika många remissinstanser var emellertid starkt kritiskt inställda. Särskilt anfördes att med en sådan konstruktion frågan om straffansvar i varje särskilt fall kommer att bero på en diskretionär bedömning som skulle ställa åklagare och domstolar inför tillämpningssvårigheter och leda till rättsosäkerhet.

Väljer man ett principiellt totalförbud kompletterat med en ansvarsfrihetsregel för ringa fall, skulle väl den egentliga olägenheten bestå däri att man skulle nödgas fria från ansvar i en mängd fall – för att lagstiftningen inte skulle komma i strid med det allmänna rättsmedvetandet – samtidigt som det skulle vara svårt att ange på vilka grunder friande skulle ske. För att lösa problemet skulle det då vara nödvändigt att tillgripa just den utväg som 1957 års kommitté valde, nämligen att bakvägen införa en promillegräns, under vilken man i allmänhet skulle fria från ansvar. Praktiskt taget har man väl emellertid då valt, inte ett totalförbud utan en nedre promillegräns.

Inför man ett principiellt totalförbud kommer vårt land att inta en särställning bland de nordiska länderna. Vidare skulle lagstiftningen inte komma i samklang med de pågående västeuropeiska samarbetssträvandena.

Av direktiven till kommittén framgår att ett totalförbud anses sakna aktualitet även i den form som 1957 års kommitté har föreslagit.

Mot bakgrunden av vad sålunda har anförts anser kommittén att det inte bör införas något slag av totalförbud mot förande av motorfordon i anslutning till alkoholförtäring.

9.3 *Lagstiftningen bör också i fortsättningen bygga på en fast nedre promillegräns*

Av vad som har anförts i avsnitt 9.2 framgår att enligt kommitténs mening det är nödvändigt att avgränsa det straffbelagda området. En sådan avgränsning kan ske på två sätt. Det ena sättet är att – liksom sedan länge i svensk rätt – ha en fast nedre promillegräns. En sådan gräns innebär å ena sidan att brott inte föreligger om blodalkoholhalten har understigit promillegränsen – bortsett från fall av rattfylleri med styrkt påverkan varom nedan i avsnitt 9.7 – samt å andra sidan att brott obligatoriskt föreligger om blodalkoholhalten har uppnått eller passerat denna gräns.

Det andra sättet är att inte ha någon fast promillegräns utan låta lagstiftningen i sin helhet bygga på ett påverkansrekvisit.

[1] Det förslag som 1957 års trafiknykterhetskommitté (SOU 1963:72) lade fram, innebar att straffansvaret vidgades och att brottskonstruktionerna stöptes om på ett säreget sätt. I stället för nuvarande två brottstyper rattfylleri och rattonykterhet föreslogs tre, nämligen trafiknykterhetsförseelse, onykterhet i trafik och grov onykterhet i trafik. Trafiknykterhetsförseelse innebar att straff föreskrevs för var och en som över huvud taget framförde motorfordon i anslutning till alkoholförtäring, där inte förseelsen kunde anses ringa. Förseelse skulle kunna anses ringa om blodalkoholhalten inte översteg 0,4‰. Det var alltså fråga om ett principiellt totalförbud kompletterat med en ansvarsfrihetsregel för ringa fall. Onykterhet i trafik — normalbrottet — skulle föreligga om någon förde motordrivet fordon efter sådan alkoholförtäring att påtaglig fara för trafikolycka förelåg under färden. Vid bedömande härav skulle särskilt beaktas om blodalkoholhalten översteg 1,0‰. Grov onykterhet i trafik skulle slutligen föreligga om med hänsyn till den förtärda alkoholmängden, föraruppgiftens svårighetsgrad och omständigheterna i övrigt brottet var att anse som grovt. Promillegränserna fick alltså karaktären av allmänna anvisningar, inte av fasta gränsmärken, bortsett från att avsikten var att ansvar alltid skulle ådömas över 0,4‰.

I princip straffas då bara sådana förare som i det enskilda fallet har visats vara påverkade. Detta innebär bl. a. att en förare som på grund av alkoholtillvänjning eller eljest inte förefaller påverkad går fri från ansvar. Tillämpningen av en sådan lagstiftning sker genom en fri bevisbedömning, varvid man använder och i varje särskilt fall mot varandra väger olika slag av bevismedel såsom vittnesutsagor, klinisk läkarundersökning och naturligtvis inte minst blodalkoholhalt. I ett sådant system blir alltså blodalkoholhalten inte avgörande utan utgör bara ett bevismedel bland andra. Om emellertid blodalkoholhalten är hög bedömer man gärna fallet som om påverkan förelåg. Detta system tillämpades i Sverige före 1941 års lagstiftning. Det finns åtskilliga länder som har kvar detta system. Av de nordiska länderna är detta fallet med Danmark och Finland.

Det kan gärna medges att från teoretisk synpunkt skäl kan anföras för att i enlighet med vad nu har sagts bygga lagstiftningen på den individuella påverkansgraden. Det kan sålunda göras gällande att en förare inte bör kunna fällas till ansvar för trafiknykterhetsbrott utan att det har bevisats att han verkligen var påverkad av alkohol och till följd därav utgjorde en ökad olycksrisk.

Emellertid har det visat sig att en lagstiftning som sålunda bygger på den individuella påverkansgraden och en fri bevisbedömning inte kan vara effektiv i det att man lämnar obeivrade ett stort antal fall där det faktiskt föreligger påverkan och ökad olycksrisk. En mångfald vetenskapliga undersökningar visar nämligen att en för trafiksäkerheten riskabel alkoholpåverkan kan påvisas redan vid relativt låga blodalkoholhalter, där de utåt iakttagbara symtomen vanligen är endast obetydliga eller helt obefintliga. Även vid högre blodalkoholhalter förekommer inte sällan att föraren utåt ger intryck av att vara opåverkad eller endast föga påverkad, trots att hans körförmåga är påtagligt nedsatt. I alla dessa fall fungerar den fria bevisbedömningen med vittnesutsagor och läkarens kliniska undersökning inte alls eller i varje fall dåligt. Detta hänger givetvis samman med att dessa bevismedel är förhållandevis grova. Den praktiska konsekvensen härav är att ansvar företrädesvis ådöms vid relativt höga blodalkoholhalter, där påverkan är lättare att styrka.

För att göra en tillförlitlig individuell bedömning av förares nykterhetstillstånd – särskilt vid lägre blodalkoholhalter – krävs i själva verket sådana avancerade, laboratoriemässiga mätningar av funktionsnedsättningar i fråga om syn, reaktionstid m. m., som det av praktiska skäl är omöjligt att använda i rättstillämpningen. Och när det gäller sådana subtila rubbningar som försämrat omdöme, ökad risktagningsbenägenhet e. d., skulle det väl över huvud taget inte vara möjligt att under praktiska förhållanden mäta dessa.

Mot bakgrunden av vad sålunda har anförts är det naturligt att man i allt fler länder har gått ifrån det system som uteslutande bygger på ett påverkansrekvisit och en fri bevisbedömning och i stället har infört en promillelagstiftning med en fast promillegräns, vid vars överskridande ansvar obligatoriskt inträder. I Sverige infördes detta system redan år 1941.

Den väsentliga fördelen med en på blodalkoholhalten grundad fast promillegräns är – såsom framgår av vad ovan har anförts – att man kan ingripa mot alkoholpåverkade förare oavsett om denna alkoholpåverkan är av en sådan beskaffenhet att den kan konstateras genom andra bevismedel, såsom vittnesutsagor och klinisk undersökning.

Till grund för promillesystemet och en fast promillegräns ligger en bedömning av den påverkansgrad, nedsatta körförmåga och ökade trafikolycksrisk som *genomsnittligt* sett föreligger vid den blodalkoholhalt som promillegränsen anger. Man ser därvid bort från en individuell bedömning av förarens påverkan och nedsatta körförmåga. Individuella variationer härvidlag – som beror inte minst på olika alkoholtolerans – beaktas sålunda inte. I det förhållandevis låga promilleområde som kommer i fråga för en fast nedre promillegräns innebär

detta att man straffbelägger ett förfarande som visserligen för många bilförare eller bilförare i allmänhet innebär en ökad olycksrisk men som för en viss bilförare inte behöver innebära någon sådan ökad risk. Att en sådan genomsnittlig farebedömning är avgörande för straffbarheten möter emellertid inte hinder från allmänt straffrättslig synpunkt.[1]

Att lagstiftningen bör bygga på ett på blodalkoholhalten grundat fast promillesystem motiveras ingalunda enbart av behovet att kunna ingripa mot alkoholpåverkade förare vilkas påverkan inte i tillräcklig grad eller inte alls kan påvisas genom andra bevismedel. Vissa direkta fördelar torde nämligen vara förenade med ett sådant system. Härom kan följande anföras.

Den preventiva effekten av lagstiftningen torde främjas genom en fast promillegräns. Genom en sådan gräns undviker man nämligen att det överlämnas åt den enskilde att bedöma om han är olämplig att föra motorfordon efter alkoholförtäring.

Eftersom blodalkoholhalten utgör ett mått på alkoholförtäring torde det också vara en fördel att allmänheten kan anpassa sig till en fast promillegräns. Med andra ord, man får ett riktmärke för vilken alkoholförtäring som är oförenlig med förande av motorfordon. Mot detta har sagts att en fast promillegräns främjar det s. k. promilletänkandet, dvs. att bilförare söker kalkylera hur mycket alkohol de kan dricka utan att riskera att överskrida promillegränsen. Men detta behöver inte vara enbart till skada. Även om det självfallet skulle vara önskvärt med fullständig avhållsamhet från alkohol i samband med förande av motorfordon kan man såsom ovan har anförts inte se bort från sådana konsumtionsvanor hos allmänheten som inte kan anses äventyrliga för trafiksäkerheten och som man därför i kriminalpolitiskt hänseende svårligen kan undgå att acceptera. Det är då i allt fall bättre att man genom en fast promillegräns sätter gränsen för den enskilde än att man genom mer obestämda regler frestar denne att efter alkoholförtäring bedöma sin lämplighet som motorfordonsförare.

Att ha en fast promillegräns innebär också en rättssäkerhetsgaranti genom att man får en klar gräns mellan straffbart och straffritt. Också domstolsprövningen underlättas genom en sådan gräns.

En grundläggande förutsättning för ett fast promillesystem är självfallet att blodprovs- och analysförfarandet är fullt betryggande från rättssäkerhetssynpunkt. Att det nuvarande förfarandet härvidlag fyller högt ställda krav torde stå utom tvivel.

Promillesystemet är sedan länge genomfört i vårt land och synes i stort sett vara accepterat. Ett förslag om att detta system i viss mån skulle uppluckras lades visserligen fram av 1957 års trafiknykterhetskommitté (se noten avsnitt 9.2). Förslaget mötte emellertid på denna punkt hårt motstånd hos remissinstanserna. I direktiven till nu förevarande utredning har departementschefen också klart förordat att ett fast promillesystem bör behållas.

När det gäller förhållandena i andra länder är att märka att det synsätt som ligger bakom promillesystemet alltmer har accepterats. Utvecklingen går uppenbarligen i den riktningen att fasta promillegränser blir allt vanligare.

Vad angår de övriga nordiska länderna har Island och Norge sedan länge en fast nedre promillegräns. I Danmark föreligger ett förslag om införande av en fast nedre promillegräns. Även i Finland har man börjat överväga en promillelagstiftning.

Utanför de nordiska länderna har fasta promillegränser i lagstiftningen införts i Belgien, Irland, Jugoslavien, Storbritannien, Österrike och (år 1970) Frankrike. I domstolspraxis har antagits fasta promillegränser i Förbundsrepubliken Tyskland (Västtyskland), Luxemburg, Polen, Schweiz och Tjeckoslovakien. Förslag om införande i lagstiftningen av fasta promillegränser har lagts fram i Förbundsrepubliken Tyskland.

[1] Över huvud taget är det ett utmärkande drag i trafiklagstiftningen att man i mycket stor utsträckning kriminaliserar förfaranden oavsett om de i *det enskilda fallet* är ägnade att framkalla fara. Jämför t. ex. brott mot hastighetsbegränsningar.

Det bör vidare nämnas att inom Europarådet antogs år 1966 ett rekommendationsförslag av innehåll att lagstiftningen bör ange en maximal blodalkoholhalt, vid vars överskridande brott föreligger och att den europeiska transportministerkonferensen år 1967 antog ett resolutionsförslag av samma innebörd.

Mot bakgrunden av vad sålunda och i övrigt har anförts anser kommittén övertygande skäl tala för att vi i vårt land också i fortsättningen skall ha en fast nedre promillegräns.

Vid den följande diskussionen om promillegränserna bör uppmärksammas att statens rättskemiska laboratorium från medelvärdet av blodanalysresultaten gör avdrag med i regel 0,14 ‰ med hänsyn till de med analysförfarandet förenade felmöjligheterna. Det är det sålunda reducerade värdet som läggs till grund för den rättsliga bedömningen. Den som har 0,50 ‰ i reducerat värde har sålunda i regel 0,64 ‰ i medelvärde. 0,80 ‰ i reducerat värde motsvarar 0,94 ‰ i medelvärde, osv.

9.4 *Den nedre promillegränsen bör behållas vid 0,5‰*

Frågan vid vilket promilletal den nedre promillegränsen bör sättas gäller närmare bestämt om man skall behålla den nuvarande gränsen vid 0,5 ‰ eller om man skall sänka eller höja denna gräns. Vid en sänkning av gränsen synes 0,4 ‰ vara det enda realistiska alternativet. Om man överväger en höjning synes en gräns vid 0,8 ‰ närmast komma i fråga.

När det gäller att ta ställning till frågan om det finns bärande skäl att *sänka* den nuvarande nedre gränsen från 0,5 ‰ *till 0,4 ‰* synes följande synpunkter vara att beakta.

Till en början är att märka att de undersökningar som har redovisats av kommittén (kap. 5) visar att det i allmänhet måste förtäras en inte obetydlig mängd alkohol innan gränsen vid 0,5 ‰ är uppnådd. Visserligen förhåller det sig så att den alkoholförtäring som har skett vid en viss blodalkoholhalt varierar kraftigt därför att många olika faktorer spelar in. Man kan av den anledningen inte ge några för alla fall giltiga siffror på förhållandet mellan alkoholförtäring och blodalkoholhalt. De siffror som finns kan emellertid ändå användas för att ge en ungefärlig bild av förhållandet. Det visar sig då att under de förhållanden som brukar råda i det dagliga livet det ofta behövs en förtäring av omkring 15 cl starksprit innan gränsen vid 0,5 ‰ uppnås, således en inte obetydlig alkoholmängd (se t. ex. tabell 2 i kap. 5).

Det var särskilt med hänsyn till detta förhållande som 1957 års trafiknykterhetskommitté ansåg att den nuvarande gränsen vid 0,5 ‰ tedde sig för hög och att den – för övrigt med en annorlunda utformning (se noten avsnitt 9.2) – borde sänkas till 0,4 ‰. Å andra sidan är att märka att med hänsyn till de undersökningar om alkoholens farlighet vid olika promilletal som kommittén tidigare har redovisat (kap. 6), det inte kan antas att antalet olyckor skulle märkbart minskas om man sänker den nedre promillegränsen till 0,4 ‰.

Vidare är att märka att redan när det gäller gränsen vid 0,5 ‰ svårigheter gör sig gällande att åstadkomma en effektiv övervakning. Undersökningar som kommitten har låtit företa (bilagorna 4 och 5) visar sålunda att förare med straffbar blodalkoholhalt och i synnerhet då förare i det lägre straffbara promilleområdet – i mycket stor utsträckning undgår att avslöjas vid polisens kontroller, helt enkelt därför att de verkar nyktra. I samma riktning pekar det förhållandet att antalet polisingripanden i det lägre promilleområdet är avsevärt mindre än vid högre blodalkoholhalter. Skulle man nu sänka gränsen vid 0,5 ‰ till 0,4 ‰ är det uppenbart att övervakningssvårigheterna skulle göra sig starkt gällande, även om kommittén föreslår vissa åtgärder som ökar upptäcktsrisken. Mot bakgrunden härav kan det med skäl hävdas att det är viktigare att öka effektiviteten i ingripandena mot förare som överträder redan de nuvarande reglerna än att utvidga ansvarsområdet.

När det gäller förhållandet till de övriga nordiska länderna skulle Sverige genom en sänkning till 0,4 ‰ komma att inta en särställning. Sålunda har varken Island eller Norge, som vid sidan av Sverige har det vidaste ansvarsområdet i Norden, några planer på att sänka den nuvarande gränsen vid 0,5 ‰. Inte heller i övriga västeuropeiska länder finns en så låg ansvarsgräns som 0,4 ‰. I direktiven till kommittén har departementschefen uttalat att av hänsyn bl. a. till intresset att så småningom nå nordisk enhetlighet, man i Sverige tills vidare bör låta gränsen vid 0,5 ‰ ligga fast.

Vid övervägande av vad sålunda har förekommit synes det föreligga övertygande skäl att inte sänka den nuvarande gränsen vid 0,5 ‰.

Vad härefter angår frågan om den nuvarande gränsen vid 0,5 ‰ bör *höjas till 0,8 ‰* är följande att anföra.

Till stöd för en sådan höjning skulle väl i och för sig kunna åberopas att – enligt vad undersökningar visar (se kap. 6) – den genomsnittliga olycksrisken blir mer påtagligt förhöjd när blodalkoholhalten närmar sig 0,8 ‰.

Ett annat skäl för en höjning skulle kunna vara att man i det västeuropeiska samarbetet inriktar sig på en gräns vid 0,8 ‰. Emellertid måste beaktas att när man i olika länder har infört eller ämnar införa denna gräns, syftet därmed har varit eller är att skärpa den lagstiftning som dittills har gällt. Det synes då rätt naturligt att man från en ganska generös rattfyllerilagstiftning har gått fram etappvis – liksom i Sverige – och tills vidare har stannat vid 0,8 ‰. Därvid har också samverkat vad nyss berördes, nämligen att kring denna blodalkoholhalt den genomsnittliga olycksrisken börjar bli mer påtagligt förhöjd.

När det gäller förhållandena i Sverige synes man böra fästa avgörande vikt vid att den nuvarande gränsen vid 0,5 ‰ har funnits sedan över tio år och att den allmänt torde ha accepterats som rimlig. Det ligger nära till hands att anta att denna relativt låga gräns har medverkat till ökad nykterhet i motorfordonstrafiken. Några påtagliga olägenheter med 0,5-gränsen torde inte ha yppats under den tid som har gått. För övrigt torde det från praktisk politisk synpunkt vara orealistiskt att tänka sig att höja denna gräns.

Mot bakgrunden av vad sålunda har förekommit anser kommittén att den nuvarande nedre gränsen vid 0,5 ‰ bör behållas.

9.5 *Uppdelning liksom hittills på två svårhetsgrader, rattfylleri och rattonykterhet, genom en kompletterande promillegräns*

Alltsedan promillelagstiftningen infördes i Sverige år 1941 har det utöver den nedre promillegränsen funnits en kompletterande promillegräns som markerar skillnaden mellan ett lindrigare och ett svårare trafiknykterhetsbrott, dvs. rattonykterhet och rattfylleri. Denna kompletterande gräns har sedan promillelagstiftningen infördes legat vid 1,5 ‰. Kommittén har övervägt frågan om man också i fortsättningen bör ha en uppdelning i två svårhetsgrader eller om den kompletterande promillegränsen bör avskaffas. (Tills vidare ses bort ifrån frågan om denna gräns skall sänkas under 1,5 ‰.)

Till stöd för att helt avskaffa den kompletterande promillegränsen och därmed uppdelningen i två svårhetsgrader av trafiknykterhetsbrott kan främst åberopas att varje gränsdragning mellan olika blodalkoholhalter från medicinskt-vetenskaplig synpunkt är konstlad. Det saknas naturliga gränser mellan olika grader av påverkan och nedsatt förarförmåga. Och vad angår den genomsnittliga olycksriskökningen framträder denna enligt de undersökningar som har företagits (kap. 6) i en progressivt stigande skala, där en gränsdragning måste framstå som i viss mån godtycklig eller konstlad. Från nu nämnda synpunkter ter det sig inte rationellt att spalta upp trafiknykterhetsbrotten genom en kompletterande promillegräns.

Mot att helt avskaffa den kompletterande promillegränsen och således införa ett enhetligt trafiknykterhetsbrott kan till en början anföras att om den nedre promille-

gränsen är satt så lågt som vid 0,5 ‰, kommer i ansvarsområdet att ingå gärningar av högst skilda faregrader. Otvivelaktigt talar detta för en uppdelning av brottet. Genom en sådan uppdelning kan man uppnå att gärningar som under i övrigt samma förhållanden genomsnittligt sett framstår som mindre trafikfarliga skiljs i sär från gärningar som genomsnittligt sett framstår som mer trafikfarliga. Eftersom vidare en uppdelning i två svårhetsgrader förutsätter olika straffsatser för de båda brotten, markeras genom straffsatserna att gärningar med lägre blodalkoholhalt generellt sett har en lindrigare karaktär och att brott i det högre promilleområdet generellt sett har en svårare karaktär. En sådan uppdelning i olika svårhetsgrader av brott är vanlig i straffrätten, särskilt i brottsbalken.

Frågan om man bör ha kvar en kompletterande promillegräns, som markerar uppdelningen i två svårhetsgrader av brott med olika straffsatser, beror direkt av hur man vill bestämma straffsatserna. Härvidlag bör till en början anföras att om man skulle ha endast en brottstyp med en enda straffsats, blir en nödvändig följd härav att straffsatsen vid detta brott måste omfatta såväl böter som fängelse. Har man å andra sidan kvar uppdelningen i två svårhetsgrader kan man liksom hittills ge den svårare brottstypen – dvs. rattfylleri – en straffsats som omfattar enbart fängelse (bortsett från ringa fall, se avsnitt 9.8); böter kommer då att ingå endast i straffsatsen för den lindrigare brottstypen rattonykterhet.

Mot att gå ifrån det nuvarande systemet med en svårare brottstyp rattfylleri, som har enbart fängelse i straffsatsen, kan anföras att detta skulle innebära att man bryter med en princip som har varit rådande sedan år 1934. Risk föreligger att detta kan uppfattas som om lagstiftaren numera bedömer onykterhet vid ratten som mindre allvarligt än tidigare. Från brottsbekämpningssynpunkt skulle detta vara olyckligt.

Vad som emellertid framför allt enligt kommitténs mening motiverar att man genom en kompletterande promillegräns behåller en uppdelning i två brottstyper, av vilka den svårare har enbart fängelse i straffsatsen, är att det är angeläget att lagstiftaren på det sättet kan åtminstone i viss utsträckning ange hur påföljdsbestämningen bör ske. Gör man inte så får man inte någon i lag angiven gräns *över* vilken man måste bestämma strängare påföljd än enbart böter, alltså: fängelse, villkorlig dom med och utan böter, skyddstillsyn med och utan böter, m. m. Sannolikt får man räkna med en ganska stark ojämnhet i rättstillämpningen mellan olika domstolar och domare inom samma domstol, så att t. ex. somliga domare dömer till böter vid höga promilletal och andra till fängelse vid låga promilletal. I vart fall skulle det säkerligen dröja länge innan man har lyckats få fram en något så när enhetlig prejudikatpraxis. Kanske skulle man också riskera att påföljdspraxis utvecklar sig i en mildare riktning än vad lagstiftaren har avsett.

Som ett skäl för att avskaffa den kompletterande promillegränsen och således ha ett enda brott – med såväl böter som fängelse i straffsatsen – skulle man kunna åberopa att man därigenom skulle lättare kunna bryta den nuvarande schablonmässiga tillämpningen av fängelsestraff och få fram en bättre nyansering i påföljdsbestämningen. Otvivelaktigt ligger det en del i detta resonemang. Enligt kommitténs mening skulle en sådan konstruktion emellertid endast innebära en skenlösning, ett sätt att kringgå svårigheterna. Lagstiftaren torde nämligen inte böra undandra sig att ta ställning till hur ett nyanserat påföljdssystem enligt brottsbalkens principer skall praktiskt tillämpas vid trafiknykterhetsbrotten. Hur kommittén har tänkt sig denna nyansering kommer att utvecklas närmare i ett annat sammanhang.

Ett annat skäl som kan åberopas till stöd för en kompletterande promillegräns hänger samman med körkortsingripandena. Frågan om ändrade materiella regler för körkortsingripanden utreds f. n. av trafikmålskommittén och ligger sålunda inte under kommitténs bedömning, men kommittén vill ändå anföra följande.

Det skulle vara av värde om det i lag-

stiftningen kommer att finnas kompletterande promillegränser som markerar skillnaden mellan strängare och mindre stränga regler om körkortsingripanden. Självfallet skulle det då från flera synpunkter vara praktiskt om en sådan kompletterande promillegräns kommer att motsvara en gräns som markerar skillnaden mellan två olika svårhetsgrader av trafiknykterhetsbrott.

Till stöd för en kompletterande promillegräns kan möjligen också åberopas att en sådan gräns kan tjäna som ledning vid bedömningen om personundersökning bör ske eller inte. Det är också möjligt att vissa regler om förenklade handläggningsformer som nu är eller framdeles kan bli aktuella kan komma att bli tillämpliga på en särskild lindrigare brottstyp vid trafiknykterhetsbrott.

Uppenbarligen är det av stort intresse att undersöka hur man i utländsk lagstiftning har löst frågan om en uppdelning i olika brottstyper.

Utomlands saknar man vanligen en uppdelning i olika svårhetsgrader av trafiknykterhetsbrott. Detta gäller dels länder som i likhet med Sverige har ett fast promillesystem, såsom Norge, Storbritannien och Österrike samt, enligt domstolspraxis, Förbundsrepubliken Tyskland (Västtyskland) och dels länder utan ett fast promillesystem såsom Danmark och Finland. Och vad angår det europeiska samarbetet för en framtida samordning av trafiknykterhetslagstiftningen synes detta – åtminstone tills vidare – vara inriktat på en enda promillegräns med ett enda brott. Emellertid finns några länder som genom en kompletterande promillegräns har gjort en uppspaltning i två svårhetsgrader av trafiknykterhetsbrott. Detta är sålunda fallet med Frankrike (sedan år 1970), Irland, Island och Luxemburg. Vidare föreligger i Danmark förslag om två promillegränser. Också i Förbundsrepubliken Tyskland har lagts fram ett förslag som innebär flera promillegränser.

Det förhållandet att man utomlands vanligen inte har gjort någon uppspaltning i olika svårhetsgrader av trafiknykterhetsbrott kan i vissa fall till en del bero på att den nedre straffbarhetsgränsen ligger påtagligt högt. Om man t. ex. såsom i Förbundsrepubliken Tyskland och tidigare Frankrike i allmänhet inte dömer till ansvar vid blodalkoholhalter under 1,3 ‰ respektive 1,5 ‰, finns uppenbarligen inte något utrymme för två svårighetsgrader. Av betydelse är emellertid säkerligen också det förhållandet att utomlands påföljdspraxis har utvecklat sig endera i den riktningen att man över hela ansvarsområdet i det stora flertalet fall ådömer enbart böter – såsom i England – eller också i den riktningen att man över hela ansvarsområdet i det stora flertalet fall ådömer frihetsstraff, såsom i Danmark, Finland och Norge. Det saknas därför i dessa länder anledning att ha en kompletterande promillegräns som markerar skillnaden mellan olika påföljdsbestämningar. Att man i utlandet sålunda vanligen har endast en enda promillegräns och en enda brottstyp torde därför med hänsyn till de andra förutsättningar som där föreligger inte kunna åberopas för svenska förhållanden.

Liknande förhållanden som i Sverige föreligger däremot i Island. Där har man en kompletterande promillegräns, *under* vilken böter nästan alltid ådöms och *över* vilken döms till frihetsstraff.

Vad nu angår förhållandena i de övriga nordiska länderna Danmark, Finland och Norge, så är förhållandena såtillvida desamma som i Sverige och Island att man har ett trafiknykterhetsbrott vars straffsats omfattar enbart fängelse (med möjlighet att ådöma böter vid mildrande omständigheter). Någon ändring härav synes inte vara aktuell.

Om vi nu i Sverige skulle gå ifrån detta system med ett rattfylleribrott som har enbart fängelse i straffsatsen skulle detta betyda att vi fjärmar oss från de nordiska enhetssträvandena på detta område.

Vid övervägande av vad ovan har anförts har kommittén stannat för att man i Sverige bör behålla det sedan länge tillämpade systemet med en kompletterande promillegräns som markerar gränsen mellan ett lindrigare och ett svårare trafiknykterhetsbrott.

9.6 *Sänkning av den kompletterande promillegränsen från 1,5‰ till 1,2‰*

När det gäller valet av promilletal för en kompletterande promillegräns, som markerar skillnaden mellan två svårhetsgrader av trafiknykterhetsbrott, rattfylleri och rattonykterhet, uppstår frågan om den nuvarande gränsen vid 1,5 ‰ bör behållas eller om den bör sänkas till ett lägre promilletal.

Av intresse är till en början att se hur de beivrade trafiknykterhetsbrotten statistiskt fördelar sig på båda sidor om gränsen vid 1,5 ‰. Undersökningar visar härvidlag att, grovt räknat, hälften ligger över och hälften ligger under denna promillegräns.

När gränsen vid 1,5 ‰ infördes år 1941, anknöts den till en presumtion om att varje förare med denna blodalkoholhalt är klart olämplig att föra motorfordon. Från denna utgångspunkt ansågs 1,5 ‰ vara en lämplig grundval för ett kvalificerat trafiknykterhetsbrott. I belysning av nyare vetenskapliga rön kan emellertid hävdas att gränsen vid 1,5 ‰ är alltför hög för att tjäna som grundval för ett sådant brott.

Till en början är att märka att redan vid betydligt lägre blodalkoholhalter än 1,5 ‰ varje förare är så påverkad – även om det inte syns utåt – att han är klart olämplig att föra motorfordon. Vad angår den ökade risken för trafikolycka kan denna visserligen inte anges generellt eftersom många olika faktorer spelar in. I de undersökningar som har företagits (kap. 6) anges emellertid den förhöjda olycksrisken vid 1,5 ‰ vara mellan 4 och 50 gånger så hög som hos alkoholfria förare. Vidare krävs ofta förtäring av avsevärda spritmängder innan gränsen vid 1,5 ‰ uppnås. Under de förhållanden som råder i det dagliga livet måste man ofta räkna med uppåt 35 centiliter starksprit (se härom t. ex. tabell 2 i avsnitt 5.4). Det torde framstå som inte rimligt att en person först när han har förtärt så stora mängder alkohol skall komma in under den kvalificerade brottstypen. Vad nu har anförts pekar på att gränsen vid 1,5 ‰ är från trafikfaresynpunkt för hög för att tjäna som skiljemärke mellan rattfylleri och rattonykterhet.

Ett förhållande som också är av en viss betydelse är att gränsen mellan å ena sidan mer normal alkoholkonsumtion och å andra sidan sådana avvikande alkoholvanor som ofta är ett uttryck för alkoholproblem går påtagligt lägre än vid 1,5 ‰. Med tanke på påföljdsbestämningen synes detta förhållande böra påverka gränsdragningen mellan de båda brottstyperna.

Frågan om att sänka den nuvarande gränsen vid 1,5 ‰ har tidigare varit aktuell. 1957 års trafiknykterhetskommitté ansåg sålunda att denna gräns var alltför hög och föreslog en sänkning. Denna ståndpunkt delades i mycket stor utsträckning av remissinstanserna.

Vidare bör nämnas att en sänkning av 1,5 ‰-gränsen inte skulle innebära någon olägenhet vare sig från nordisk synpunkt eller med hänsyn till förhållandena i övrigt i Europa.

Med hänsyn till vad sålunda har anförts anser kommittén att den nuvarande kompletterande promillegränsen vid 1,5 ‰ bör sänkas.

När det gäller att bestämma vilket promilletal som i stället för 1,5 ‰ bör utgöra gräns mellan rattfylleri och rattonykterhet står valet närmast mellan *1,0 ‰* och *1,2 ‰*.

Vad först angår frågan hur stor andel av de beivrade trafiknykterhetsbrotten som statistiskt skulle komma att ligga över en kompletterande gräns vid 1,0 ‰ respektive 1,2 ‰ kan nämnas att i dagens läge grovt räknat 80 % av dessa brott ligger över 1,0 ‰ och 70 % över 1,2 ‰.[1] Med det nuvarande antalet beivrade trafiknykterhetsbrott per år – omkring 10 000 (huvudbrott) – betyder detta att 8 000 fall ligger över 1,0 ‰ och 7 000 fall över 1,2 ‰.

Från trafikfaresynpunkt visar en jämfö-

[1] Genomförs kommitténs förslag om införande av en befogenhet för polisen att ta utandningsprov rutinmässigt torde detta komma att öka upptäcktsrisken särskilt vid lägre blodalkoholhalter. Kanske kommer detta att medföra att fördelningen av brott på högre och lägre promilletal förskjuts något så att de sistnämnda relativt sett ökar något i antal.

relse mellan 1,0 ‰ och 1,2 ‰ följande. I området mellan 1,0 och 1,2 ‰ torde praktiskt taget varje förare ha en så nedsatt körförmåga att han är direkt olämplig att föra motorfordon. Olycksrisken såvitt den framgår av föreliggande undersökningar är vid 1,0 ‰ mellan 2 och 18 gånger och vid 1,2 ‰ mellan 2,5 och 35 gånger så hög som hos alkoholfria förare. För att en promillegräns vid 1,0 ‰ eller 1,2 ‰ skall nås behövs ofta – under de förhållanden som råder i det dagliga livet – en alkoholförtäring av omkring 25–30 centiliter starksprit.

Vad nu har anförts torde visa att både 1,0 ‰ och 1,2 ‰ kan anses i trafikfarehänseende väl ägnade såsom nedre gräns för det kvalificerade trafiknykterhetsbrottet, rattfylleri.

Till stöd för 1,0 ‰ kan åberopas att 1957 års trafiknykterhetskommitté föreslog att detta promilletal skulle utgöra riktmärke när det i lagtillämpningen gällde att bedöma om trafiknykterhetsbrott var att hänföra till den av 1957 års kommitté föreslagna kvalificerade brottstypen »onykterhet i trafik». Förslaget på denna punkt mottogs gynnsamt av remissinstanserna. Det är emellertid att märka att i straffsatsen för brottet »onykterhet i trafik» skulle ingå inte bara fängelse utan också böter. Denna brottstyp gavs sålunda en lindrigare karaktär än brottstypen rattfylleri enligt såväl gällande rätt som det förslag som nu läggs fram.

En positiv ståndpunkt till tanken på en gräns vid 1,0 ‰ har också intagits i direktiven till kommittén. Därvid har hänvisats till att en sådan gräns kan tänkas utgöra ett bidrag till en framtida harmonisering av den nordiska lagstiftningen. På denna punkt kan emellertid tyvärr konstateras att – såvitt läget i dag kan bedömas – man knappast torde kunna vinna eller främja en nordisk enhetlighet om man väljer 1,0 ‰ som kompletterande gräns.[1] Huruvida förutsättningarna är något gynnsammare härvidlag om man väljer 1,2 ‰ är ännu ovisst.

De skäl som hittills har anförts ger inte bestämt företräde åt endera 1,0 ‰ eller 1,2 ‰. Avgörande för valet måste därför enligt kommitténs mening bli vilka *rättspolitiska konsekvenser* som uppstår för påföljdssystemet vid de båda alternativen. Följande bör därvid förutskickas i fråga om kommitténs förslag till påföljdssystemets utformning och tillämpning.

Såsom redan har anförts (avsnitt 9.5) förutsätter kommittén att vid rattfylleri straffsatsen liksom hittills skall omfatta enbart fängelse (bortsett från ringa fall, avsnitt 9.8). Med hänsyn till brottsbalkens systematik innebär detta att påföljden i varje särskilt fall måste bestämmas strängare än enbart till böter, alltså till fängelse, villkorlig dom med och utan böter, skyddstillsyn med och utan böter, m. m. Vid rattonykterhet däremot kommer böter att ingå i straffsatsen för brottet. Det medför att enbart böter kan ådömas.

I fråga om påföljdsvalet vid rattfylleri föreslår kommittén att tillämpningen av fängelsestraffet skall begränsas och att i ökad utsträckning skall väljas andra påföljder. För det stora flertal rattfyllerister som kan antas ha alkoholproblem kommer därvid i fråga en av kommittén närmare utvecklad form av skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling. Meningen är att skyddstillsynen i regel skall kombineras med ett bötesstraff. Vidare kommer i vissa fall i fråga att inleda skyddstillsynen med en på särskilt sätt utformad behandling i tillsynsanstalt. Med hänsyn till att undersökningar visar att, också bortsett från alkoholproblem, många rattfyllerister har en social eller kriminell belastning bör det – om alkoholproblem inte kan styrkas – finnas utrymme även för en skyddstillsyn utan nykterhetsvårdande behandling. Vad angår sådana obelastade rattfyllerister, hos vilka det saknas tillräckliga indikationer för skyddstillsyn, kommer vid mindre allvarliga rattfyllerier i fråga en begränsad tillämpning av villkorlig dom i förening med böter.

Frågan är nu hur genomförandet av dessa tankar påverkas av om man sätter den kompletterande promillegränsen vid 1,0 ‰ eller 1,2 ‰.

[1] I fråga om läget i de övriga nordiska länderna hänvisas till s. 21 not 1.

Väljer man 1,0 ‰ kommer det område där enbart fängelse förekommer i straffsatsen att utvidgas mera än om man väljer 1,2 ‰. Detta vållar vissa problem i fråga om de s. k. obelastade rattfylleristerna. Vill man inte mera generellt döma dessa till fängelse – vilket i direkt strid med önskemålet om en nyanserad påföljdsbestämning skulle kunna öka det totala antalet fängelsedomar vid rattfylleri vilka redan nu omfattar 40 % av samtliga fängelsedomar här i landet – är den utväg som står till buds att man dömer till villkorlig dom i förening med böter. Enligt brottsbalkens förarbeten bör villkorlig dom användas med en viss återhållsamhet. Tillämpningsområdet för villkorlig dom vid rattfylleri bör därför inte göras för stort. Detta blir lätt fallet om man sätter gränsen vid 1,0 ‰, såvida inte domstolarna i själva verket kommer att använda sig av den andra möjligheten, att döma till fängelse i stället för villkorlig dom, varigenom fängelsedomarna i stället för att minska troligen skulle öka och sålunda den önskade nyanseringen av påföljdssystemet motverkas. Vill man trots vad sålunda har anförts sätta den kompletterande promillegränsen vid 1,0 ‰ borde detta närmast leda till att man inför böter i straffsatsen för rattfylleri. Men detta skulle strida mot själva förutsättningen för en kompletterande promillegräns, såsom har utvecklats i avsnitt 9.5.

Väljer man i stället 1,2 ‰ som kompletterande gräns, blir det knappast något problem med påföljdsvalet för de obelastade rattfyllerister för vilka skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling inte kommer i fråga. Man kan då döma till enbart böter ända upp till 1,2 ‰ samtidigt som man över denna gräns får ett mer måttligt tillämpningsområde för villkorlig dom i förening med böter.

Mot 1,2 ‰ kan å andra sidan invändas att genom en sådan gräns utrymmet för skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling i fråga om rattfyllerister med alkoholproblem blir alltför litet för att individualpreventionens intressen skall bli tillräckligt tillgodosedda. Kommitténs undersökningar tyder nämligen på att också trafiknykterhetsbrottslingar som vid brottet har under 1,2 ‰ i många fall har alkoholproblem, även om den procentuella andelen är lägre än vid de verkligt höga blodalkoholhalterna. Det borde därför vara riktigare att sätta gränsen vid 1,0 ‰ än vid 1,2 ‰ så att också lagöverträdarna under 1,2 ‰ blir föremål för en nykterhetsvårdande behandling. Emellertid ger inte ens 1,0 ‰ en tillfredsställande lösning på detta problem eftersom man då i allt fall lämnar utanför de lagöverträdare med alkoholproblem som vid brottet hade under 1,0 ‰. Det kan härvidlag nämnas att undersökningsresultat tyder på att alkoholbelastning förekommer i nästan lika stor omfattning i området 0,5–1,0 ‰ som i området närmast över 1,0 ‰ (avsnitt 4.1.3.2 tab. 14).

Emellertid kan hävdas att det torde vara klokt att man, genom en sådan måttlig sänkning av den kompletterande gränsen som 1,2 ‰ innebär, inte från början binder lagstiftningen vid ett alltför vidsträckt tillämpningsområde för skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling. Antalet skyddstillsynsfall kan nämligen under alla förhållanden antas bli betydande.[1] Även med en gräns vid 1,2 ‰ kommer ett genomförande av kommitténs förslag att medföra en stark ökning av personundersökningarna samt en upprustning av skyddskonsulentorganisationen och olika nykterhetsvårdande behandlingsorgan såsom alkoholpolikliniker m. m. För att underlätta genomförandet av förslaget om en nykterhetsvårdande behandling torde det därför av praktiska skäl vara nödvändigt att man åtminstone tills vidare nöjer sig med den mindre sänkning av den kompletterande promillegränsen som 1,2 ‰ innebär, så att antalet skyddstillsynsfall tills vidare begränsas. Genom att sätta den undre gränsen för rattfylleri vid 1,2 ‰ fångar

[1] Om gränsen sätts vid 1,2‰ kan enligt kommitténs förhandsbedömning (avsnitt 10.14.1) antalet skyddstillsynsfall — vid oförändrad brottslighet och om förslaget genomförs i full utsträckning — beräknas uppgå till omkring 3 000 per år. Sätts gränsen vid 1,0‰ torde man enligt samma bedömningsgrunder kunna räkna med omkring 3 500 skyddstillsynsfall per år.

man ändå in den väsentliga kategorien trafiknykterhetsbrottslingar med alkoholproblem. I anslutning härtill bör uppmärksammas att enligt kommitténs förslag skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling skall kunna förekomma inte bara vid rattfylleri utan undantagsvis även vid rattonykterhet, dvs. under den kompletterande gränsen. Denna gräns bildar därför inte någon skarp gräns för tillämpningen av skyddstillsyn.

Sammanfattningsvis kan sägas att en sänkning till 1,0 ‰ dels kan antas öka antalet fängelsedomar, och dels skulle ställa alltför stora anspråk på kriminalvården och nykterhetsvården vid den föreslagna behandlingsformen skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling.

Till förmån för att man tills vidare nöjer sig med den mindre sänkning som en 1,2 ‰-gräns innebär kan vidare åberopas att rattfyllerilagstiftningens utveckling i vårt land kännetecknas av att man har gått fram etappvis och har velat undvika alltför drastiska skärpningar.

Med hänsyn till vad sålunda har anförts anser kommittén att vid valet mellan 1,0 ‰ och 1,2 ‰ som kompletterande promillegräns övervägande skäl talar för att åtminstone i denna etapp stanna för 1,2 ‰. Kommittén föreslår därför att den kompletterande promillegränsen, som markerar skillnaden mellan rattfylleri och rattonykterhet, sänks från 1,5 ‰ till 1,2 ‰.

I detta sammanhang vill kommittén slutligen ta upp två frågor av lagteknisk karaktär.

I gällande rätt är bestämmelsen om den kompletterande promillegränsen formellt sett utformad som en bevisregel – närmare bestämt en ovillkorlig presumtionsregel om viss påverkan – och alltså inte som ett särskilt promillebrott. Bestämmelsen innebär sålunda att om förarens blodalkoholhalt har uppnått eller överskridit den kompletterande promillegränsen skall han anses ha varit så påverkad av starka drycker som krävs för att ansvar skall inträda enligt det allmänna påverkansrekvisitet vid rattfylleri. Enligt kommitténs mening skulle det vara en fördel om man med slopande av denna bevisregel konstruerar bestämmelsen om den kompletterande promillegränsen som ett självständigt promillebrott. Härför talar dels att det brott som ligger under den kompletterande promillegränsen är konstruerat som ett självständigt promillebrott och dels att lagstiftningens väsentliga karaktär av en promillelagstiftning framträder tydligare om man väljer denna konstruktion. Kommittén har därför valt denna lösning i sitt förslag till brottskonstruktion. Ändringen är endast av lagteknisk karaktär och innebär ingen ändring i sak.

Den andra frågan av lagteknisk karaktär avser rubriceringen av det lindrigare promillebrottet rattonykterhet. Denna rubricering av brottet återfinns inte i gällande lag, till skillnad från brottsbeteckningen rattfylleri. Då emellertid beteckningen rattonykterhet har blivit allmänt vedertagen föreslår kommittén att brottet erhåller denna beteckning också i lagtexten.

9.7 *Det allmänna påverkansrekvisitet vid rattfylleri behålls i princip oförändrat*

Såsom tidigare har anförts består trafiknykterhetslagstiftningens brottsrekvisit inte bara av promilleregler utan också av ett påverkansrekvisit, som gäller oberoende av blodalkoholhalten. Ansvar för rattfylleri inträder nämligen om föraren har varit så påverkad av starka drycker att det kan antas att han inte på betryggande sätt har kunnat föra fordonet. Uppenbarligen krävs det liksom hittills en bestämmelse som föreskriver ansvar oberoende av blodalkoholhalten. Särskilt krävs detta med hänsyn till fall där blodprov saknas och fall där blodprovsanalysen inte är användbar.

Någon anledning att ändra det sakliga innehållet i det gällande påverkansrekvisitet torde knappast föreligga. Däremot föreslås i formellt hänseende den ändringen att uttrycket starka drycker byts ut mot alkohol. Därmed får man bättre formell överensstämmelse med uttrycket alkoholhaltiga drycker, som används i nykterhetsvårdslagen, lagen år 1958 om förverkande av al-

koholhaltiga drycker m. m. samt fylleribestämmelsen i 16 kap. 15 § brottsbalken. En ändring i denna riktning föreslogs redan av 1957 års trafiknykterhetskommitté.

Kommittén föreslår därför att i bestämmelsen om rattfylleri utsäges att ansvar skall inträda om föraren har varit så påverkad av alkohol att det kan antas att han inte på betryggande sätt har kunnat föra fordonet.

9.8 *Införande av en särskild brottstyp ringa fall av rattfylleri, i stället för bestämmelsen om mildrande omständigheter*

Av vad förut har anförts framgår att kommittén föreslår att det liksom hittills skall finnas två slag av trafiknykterhetsbrott, ett svårare, rattfylleri, och ett lindrigare, rattonykterhet. Till rattfylleri hänförs dels de fall där föraren har varit så påverkad av alkohol att det kan antas att han inte på betryggande sätt har kunnat föra fordonet och dels de fall där förarens blodalkoholhalt har uppgått till 1,2 ‰ eller däröver. Till rattonykterhet hänförs de fall där förarens blodalkoholhalt har uppgått till 0,5 ‰ eller däröver, dock ej till 1,2 ‰. I förhållande till gällande rätt innebär dessa förslag endast den ändringen att promillegränsen mellan rattfylleri och rattonykterhet sätts vid 1,2 ‰ i stället för som nu 1,5 ‰.

Vad angår rattfylleri omfattar den nuvarande straffsatsen i princip enbart fängelse. Emellertid finns en strafflindringsregel för de fall där omständigheterna är mildrande. Regeln innebär att i sådana fall kan dömas till dagsböter. Bestämmelsen om mildrande omständigheter bildar inte någon egen brottstyp lagtekniskt sett.

Bestämmelsen om mildrande omständigheter har tillkommit med hänsyn till fall där brottet visserligen på grund av blodalkoholhalten eller påverkansgraden är hänförligt till rattfylleri men där det huvudsakligen på grund av *andra* omständigheter i samband med brottet inte skulle vara rimligt att döma till strängare påföljd än böter. Väsentligen hänförs i praxis hit fall där någon nämnvärd fara för trafiksäkerheten inte kan anses ha uppkommit. Så anses oftast vara fallet vid rattfylleri med moped (se avsnitt 9.15.2) samt i vissa fall av rattfylleri med bil, t. ex. när föraren har förflyttat fordonet endast några meter på en otrafikerad gata i och för omparkering eller i ett garage. Såsom närmare behandlas i avsnitt 9.15 är det också i fortsättningen, med tanke på sådana och liknande fall, påkallat att ha en möjlighet att döma till böter. Den tanken har emellertid då uppkommit att man för att komma i överensstämmelse med den nya systematiken i brottsbalken bör ersätta bestämmelsen om mildrande omständigheter med en särskild ringa brottstyp av rattfylleri.

Till stöd för en sådan ändring kan anföras att man i brottsbalken genomgående har avskaffat tidigare särskilda bestämmelser om mildrande omständigheter och i stället genomfört en uppdelning på särskilda brottstyper med olika svårhetsgrad. Som exempel kan nämnas vållande till annans död (3 kap. 7 § brottsbalken). Enligt äldre rätt straffades detta brott med fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna var mildrande, med böter. I stället föreskrivs numera att för vållande till annans död dömes till fängelse i högst två år eller, om brottet är ringa, till böter.

Kommittén föreslår därför att man i stället för bestämmelsen om mildrande omständigheter inför en särskild ringa brottstyp vid rattfylleri. Någon särskild brottsbeskrivning för denna brottstyp behövs inte. Tillräckligt är sålunda att det i rattfylleribestämmelsen utsägs att i ringa fall skall dömas enligt en lindrigare straffsats än som gäller för övriga fall av rattfylleri.[1]

Frågan om tillämpningen av den ringa brottstypen vid rattfylleri kommer att tas upp i avsnitt 9.15, sedan de speciella brottsrekvisiten har behandlats. Det kan emeller-

[1] Det kan te sig egendomligt att ha en sådan brottstyp, ringa fall av rattfylleri, vid sidan av de båda brottstyperna rattfylleri och rattonykterhet. Till skillnad från systemet i brottsbalken följer denna uppdelning inte principen om grovt brott, normalbrott och ringa brott. Lösningen hänger samman med den säregna konstruktion som trafiknykterhetsbrotten, särskilt promillereglerna, har erhållit.

10—014360

tid förutskickas att kommittén förordar att denna regel om ringa fall av rattfylleri tillämpas i något vidare utsträckning än den nuvarande bestämmelsen om mildrande omständigheter.

9.9 *Tillbakaräkningsfrågan. Ansvar bör inträda inte bara — som hittills — i de fall där promillegränsen uppnås under själva färden utan också i de fall där promillegränsen uppnås först efter färden.*

9.9.1 Allmänt om tillbakaräkningsproblemet

Avgörande för straffbarheten enligt nuvarande lagstiftning – vid såväl rattonykterhet som rattfylleri – är den blodalkoholhalt som föraren har haft under själva färden. Ansvar inträder alltså endast om bevisning kan förebringas att blodalkoholhalten vid någon tidpunkt under färden har nått den promillegräns som gäller för brottet.[1] Denna ståndpunkt är uppenbarligen teoretiskt riktig, eftersom blodalkoholhalten är ett mått på trafikfarligheten och denna måste hänföra sig till själva färden. Blodprovet kan emellertid i regel tas först en tid efter det att färden har avslutats. Tiden mellan färdens slut och blodprovstagningen varierar bland annat med hänsyn till tidpunkten för gripandet och möjligheten att anskaffa läkare för blodprov. Ofta uppgår den till en à två timmar, eller undantagsvis längre (avsnitt 4.1). Eftersom blodprovsresultatet avser en senare tidpunkt än den som är rättsligt avgörande, gäller det att med ledning av blodprovsresultatet och andra faktorer söka beräkna om blodalkoholhalten vid någon tidpunkt under färden har uppgått till den promillegräns som gäller för brottet. Detta förfarande kallas tillbakaräkning. Tillbakaräkning förutsätter att man kan uppskatta alkoholens omsättning i kroppen under tiden mellan färden och blodprovstagningen.

Tillbakaräkningsfrågan beaktades redan i det betänkande SOU 1940: 17 (s. 85) som låg till grund för införandet av fasta promillegränser år 1941. Det ansågs då att tillbakaräkningsfrågan skulle vålla svårigheter bara i ett ringa antal fall. I rättstillämpningen ansåg man sig också länge kunna i regel se bort från tillbakaräkningen och avgjorde ansvarsfrågan direkt i enlighet med blodprovsresultatet. Från mitten av 1950-talet kom emellertid tillbakaräkningsfrågan att ägnas en betydande uppmärksamhet, sedan det hade påpekats[2] att fall kunde inträffa där visserligen blodprovet visar en blodalkoholhalt över promillegränsen men det samtidigt förhåller sig så att promillegränsen inte har varit uppnådd under körningen. Det framhölls därför att en riktig tillämpning av trafiknykterhetslagstiftningen förutsätter att man gör en tillbakaräkning. Dessa påpekanden ledde till att man i målen om trafiknykterhetsbrott har blivit nödsakad att ofta göra invecklade beräkningar för att bedöma om promillegränsen har uppnåtts under färden.

Såväl teoretiskt som praktiskt har tillbakaräkningsfrågan kommit att vålla stora svårigheter. Ett problem har därvid visat sig vara de fall där en person, som har kört med straffbar promille undgår åtal eller frikänns därför att det inte kan utredas att alkoholförtäringen har avslutats så lång tid före körningen att promillegränsen har hunnit uppnås under körningen. Ofta torde den misstänkte därvid – i syfte att undgå ansvar – sanningslöst invända att han har förtärt alkohol strax före körningen.

Tillbakaräkningsproblemet gör sig gällande också i de fall där föraren har förtärt eller påstår sig ha förtärt alkohol *efter* färden men före blodprovstagningen. De problem som därvid uppstår måste angripas på annat sätt och behandlas i avsnitt 9.10 (kriminalisering av alkoholförtäring efter färden).

9.9.2 Om blodalkoholkurvan. Tillbakaräkningens metoder och konsekvenser

För en närmare bedömning av tillbakaräkningsproblemet skall här nedan lämnas en

[1] På motsvarande sätt skall vid sådant rattfylleri som avses i 4 § 1 mom. *första* stycket trafikbrottslagen *påverkan* föreligga under själva färden. Någon ändring härav är självfallet inte aktuell.

[2] Se JO:s ämbetsberättelse år 1958 s. 120.

kortfattad redogörelse för blodalkoholkurvan samt tillbakaräkningens metoder och konsekvenser.

Alkoholomsättningen kommer till uttryck i *blodalkoholkurvan.* Dennas förlopp är en funktion av 1) alkoholens uppsugning i blodet (resorption) efter förtäringen, 2) alkoholens fördelning (diffusion) från blodet till kroppens vävnader samt 3) alkoholens försvinnande ur kroppen genom förbränning.

Mot bakgrunden härav skall i det följande beröras hur blodalkoholkurvan gestaltar sig under olika förutsättningar. Den faktor som främst bestämmer blodalkoholkurvans utseende är alkoholförtäringen och omständigheterna kring denna. Andra faktorer av betydelse för alkoholkurvans utseende är kroppsvikten och vattenhalten i kroppen. För överskådlighetens skull ges först ett exempel på hur alkoholkurvan *teoretiskt* kan se ut om alkoholförtäringen har skett vid ett enda tillfälle under mycket kort tid, se figur 1 i avsnitt 5.2 ovan.

Som framgår av detta exempel har kurvan först en stigande fas, då blodalkoholhalten når maximum, och sedan en nedåtgående. Kurvan blir resultatet av skillnaden mellan den mängd alkohol som har uppsugits i blodet, och den fördelning och förbränning av alkohol som samtidigt äger rum. Under den stigande fasen överväger uppsugningen. Närmast efter det att maximum har uppnåtts kan samspelet mellan resorption, fördelning och förbränning resultera i att blodalkoholkurvan under någon kortare tid ligger i stort sett horisontellt eller sjunker långsamt. När uppsugningen är avslutad och enbart förbränning sker, sjunker kurvan snabbare.

Emellertid bör framhållas att i praktiken alkoholkurvan sällan har det utseende som har återgetts i exemplet härovan. I själva verket uppvisar blodalkoholkurvan en mängd *variationer* främst under den stigande fasen, vilka beror på att omständigheterna vid alkoholförtäringen skiftar starkt. Av vikt är naturligtvis främst den mängd alkohol som har förtärts. Vidare är det betydelsefullt om alkoholen, särskilt starksprit, har förtärts längre tid efter det mat har intagits (»på fastande mage»)[1] eller i samband med mat. Vid förtäring längre tid efter måltid uppsugs alkoholen ofta snabbt, och kurvan stiger brant. Ofta är uppsugningen i sådana fall avslutad en timme efter förtäringens slut. Om däremot mat har intagits i samband med alkoholförtäringen stiger kurvan långsammare. Ofta är uppsugningen i sådana fall avslutad först ett par timmar efter förtäringens slut. Variationerna är emellertid stora. Det förhåller sig också så att vid samma alkoholförtäring blir blodalkoholhalten lägre om förtäringen har skett i samband med mat. Synnerlig betydelse för alkoholkurvans förlopp har givetvis den omständigheten om alkoholförtäringen har skett vid en enda tidpunkt eller vid flera tidpunkter under en längre tidrymd. Att alkoholförtäringen sålunda är utsträckt i tiden torde vara det i praktiken vanligaste. I sådana fall kan blodalkoholkurvan uppvisa ett komplicerat förlopp. Härom hänvisas till figur 2 i avsnitt 5.2 ovan.

När uppsugningen väsentligen är avslutad och förbränningen dominerar, visar blodalkoholhalten i regel ett något så när rättlinjigt fall. Men också i denna nedåtgående fas kan variationer förekomma.

Uppenbarligen måste det möta stora svårigheter att i efterhand fastställa blodalkoholkurvans förlopp i olika fall, främst därför att det är så svårt att erhålla en exakt kunskap om alkoholförtäringen och omständigheterna vid denna. I *rättstillämpningen* gäller det inte heller att söka fullständigt utreda kurvans förlopp. Det väsentliga är självfallet, med den konstruktion gällande rätt har, att avgöra om blodalkoholkurvan *vid någon tidpunkt under färden* har uppgått till någon av de promillegränser som anges i lagen, dvs. enligt gällande rätt 0,5 respektive 1,5 ‰. Såsom kommer att utvecklas är det för att kunna avgöra detta ofta nödvändigt att fastställa om uppsugningen av all förtärd alkohol i stort sett var avslutad före körningens slut så att blodalkoholkurvan då var sjunkande eller om uppsugningen ännu pågick så att kurvan

[1] Uttrycket fastande mage sådant det används i litteraturen förutsätter i regel att mat inte har intagits under åtminstone 12 timmar.

var stigande. Utgångspunkten för de beräkningar som måste ske är blodalkoholhalten i blodprovet. Detta värde får sedan allteftersom omständigheterna sättas i relation till andra faktorer såsom mängden av förtärd alkohol och omständigheterna kring förtäringen, särskilt den tidpunkt när alkoholförtäringen avslutades, tidrymden mellan körning och blodprovstagning samt alkoholhalten i urinprov, om sådant finns.

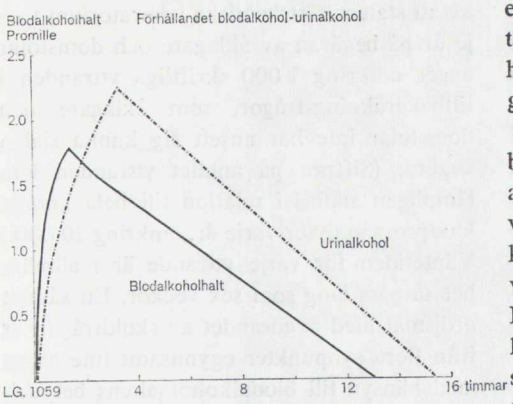
För överskådlighetens skull skiljs i det följande mellan två olika situationer, beroende på om blodprovets alkoholhalt överstiger eller understiger den promillegräns som gäller för den brottstyp som misstanken avser.

Vad angår de förstnämnda fallen där blodprovet visar en alkoholhalt som uppgår till eller *överstiger* den promillegräns som gäller för brottet bör först anmärkas att, om blodprovets alkoholhalt med betydande marginal överskrider promillegränsen samt tidrymden mellan körning och blodprovstagning är ganska kort får tillbakaräkningsfrågan mindre praktisk betydelse. Man kan då ofta utgå ifrån att promillegränsen var överskriden också under körningen. Om däremot blodprovets alkoholhalt mera obetydligt överstiger promillegränsen eller om det har förflutit någon längre tid mellan körning och blodprovstagning blir det ofta nödvändigt att göra en mer ingående bedömning. Man söker då avgöra om uppsugningen av all förtärd alkohol i stort sett var avslutad före körningens slut, så att blodalkoholkurvan var sjunkande. I så fall har uppenbarligen blodalkoholhalten under körningen uppgått till minst det värde som blodprovet utvisar. Om däremot kurvan fortfarande var stigande när körningen avslutades, är det vanskligare att bedöma om promillegränsen har varit uppnådd under körningen.

Vad härefter angår de fall där blodprovets alkoholhalt *understiger* promillegränsen för det brott som misstanken avser uppstår ibland frågan om inte denna gräns ändå har överskridits under körningen så att ansvar rätteligen skall ådömas för brottet. Situationen torde då i allmänhet vara den att en längre tid, t. ex. några timmar, har förflutit mellan körning och blodprovstagning. För att kunna fastslå om promillegränsen har överskridits under körningen krävs en mera komplicerad tillbakaräkning. Först söker man avgöra om uppsugningen i stort sett var avslutad före körningens slut så att blodalkoholkurvan har börjat sjunka. Anser man detta vara styrkt, återstår att avgöra om blodalkoholhalten har sjunkit så mycket mellan körningen och blodprovstagningen, att promillegränsen var uppnådd under körningen. En sådan beräkning förutsätter att man känner till den hastighet varmed alkoholen försvinner ur blodet per timme. Varierande siffror har angetts härför. I praxis beräknas av rättssäkerhetsskäl att alkoholen lägst försvinner ur blodet med 0,08 promille per timme. Om t. ex. blodprovet har tagits fem timmar efter körningens slut och blodprovet (efter avdrag) visar 1,2 ‰ skulle alkoholhalten i blodet vid körningen ha uppgått till $1{,}2 + (5 \times 0{,}08) = 1{,}6$ ‰, självfallet under den angivna förutsättningen att före färdens slut uppsugningen har avslutats och kurvan var i nedåtgående. Det bör emellertid anmärkas att avsikten med en sådan tillbakaräkning endast är att avgöra om en viss promillegräns, dvs. i nu nämnda exempel 1,5 ‰-gränsen, har uppnåtts någon gång under körningen. Däremot är det inte nödvändigt och för övrigt knappast heller möjligt att göra en *kvantitativ* tillbakaräkning i den bemärkelsen att man söker beräkna blodalkoholkurvans *högsta* värde under körningen.[1]

Ovan har angetts vilken avgörande betydelse det ofta kan ha om kurvan var sjunkande eller stigande vid körningens slut. Eftersom alkoholförtäringen och omständigheterna vid denna är den faktor som i allt väsentligt bestämmer alkoholkurvans utseende och därmed frågan om kurvan var

[1] 1957 års trafiknykterhetskommitté anförde (SOU 1963:72 s. 53) — tydligen med tanke på kvantitativ tillbakaräkning i här angiven bemärkelse — att de medicinska experter med vilka kommittén hade samrått, har förklarat att en kvantitativ tillbakaräkning av alkoholhalten från provtagnings- till körningstillfället enligt deras uppfattning praktiskt taget alltid är omöjlig.



Figur 1. Diagram över förhållandet mellan blodalkoholhalt och urinalkoholhalt.

sjunkande eller stigande, är *utredning om alkoholförtäringen* självfallet av stor betydelse. Här inträder den svårigheten att det i praktiken ofta är mycket svårt eller nästan omöjligt att vinna tillförlitlig upplysning om alkoholförtäringen. Den misstänktes egna uppgifter härom är ofta medvetet eller omedvetet oriktiga. Ofta kan hans uppgifter inte kontrolleras genom vittnesbevisning eller på annat sätt.

De svårigheter som föreligger har i viss mån kunnat begränsas sedan man har infört metoden att jämföra blodprovets analysvärde med alkoholhalten i *urinprov*. År 1955 utfärdades föreskrifter om att vid läkarundersökning för påvisande av alkoholpåverkan skulle tas även urinprov. Genom urinprov får man ofta en god vägledning när det gäller att bedöma i vilket skede blodalkoholkurvan befann sig under körningen. Ofta kan felaktiga uppgifter av den misstänkte om alkoholförtäringen därigenom avslöjas.

Under den stigande fasen är alkoholhalten i urinen systematiskt lägre än i blodet; kvoten mellan alkoholhalten i urinen och i blodet är mindre än 1. En à två timmar efter förtäringens början passerar urinalkoholkurvan blodalkoholkurvan; förhållandet är då = 1. Därefter är urinalkoholhalten systematiskt högre än blodalkoholhalten. Omkring två à tre timmar efter alkoholförtäringens början är förhållandet urinalkohol/blodalkohol omkring 1,5, därefter ökar det allteftersom blodalkoholhalten sjunker. Förhållandet mellan blodalkoholkurvan och urinalkoholkurvan åskådliggörs i ett särskilt diagram, se fig. 1.

Om kvoten mellan alkohol i urin och blod ligger omkring 1,3 kan man anta att alkoholhalten i blodet vid provtagningen har varit sjunkande. Om kvoten är ännu större kan det antas att blodalkoholhalten inte har varit lägre under viss tid före provtagningen. Finns två urinprov som har tagits med omkring en timmes mellanrum, och visar det senaste provet en lägre alkoholhalt än det första kan man med mycket stor sannolikhet beräkna att blodalkoholhalten inte har varit lägre en à två timmar före provtagningen.

De yttranden som åklagare och domstolar i tveksamma tillbakaräkningsfall inhämtar från statens rättskemiska laboratorium torde ofta såtillvida bygga på de uppgifter som förundersökningsprotokollet eller domstolsprotokollen innehåller om alkoholförtäringen att laboratoriet använder en hypotetisk formulering, t. ex. att det antas att alkoholförtäringen har varit avslutad senast vid viss tidpunkt. Emellertid torde yttrandena främst baseras på andra faktorer än uppgifter om alkoholförtäringen, särskilt urinprovsanalyserna.

Det bör här framhållas att det inte alltid är möjligt att erhålla urinprov från den misstänkte. Ibland är därför urinprov inte tillgängligt som bevismedel i mål om trafiknykterhetsbrott.[1]

I de fall där den misstänktes uppgifter om alkoholförtäringen är avgörande för ansvarsfrågans utgång är tillbakaräkningsförfarandet förenat med sådana vanskligheter att man måste räkna med risker för materiellt oriktiga resultat. Sålunda kan det kanske tänkas fall där en person som är oskyldig till brottet fälls till ansvar på en oriktig uppgift av honom själv, t. ex. att alkoholförtäringen har ägt rum en längre tid före körningen, varför domstolen antar att så

[1] Enligt uppgift i den medicinska expertredogörelsen i SOU 1963:72 (s. 258) finns *ett* urinprov i cirka 90 % av de fall där blodprov har tagits. I ett mindre antal finns *två* urinprov som har tagits med 30—60 minuters mellanrum.

mycket av alkoholen har uppsugits före körningens slut att promillegränsen då var nådd. Kanske har den tilltalade lämnat denna felaktiga uppgift i oriktig föreställning om att hans läge därigenom skulle bli gynnsammare. Ett större praktiskt problem utgör emellertid – såsom inledningsvis berördes – de fall där en person som har kört med straffbar promille inte åtalas eller också frikänns därför att det inte kan klarläggas att alkoholförtäringen har avslutats så lång tid före körningen att promillegränsen har hunnit uppnås under körningen. Ofta torde den misstänkte därvid – i syfte att undgå ansvar – sanningslöst ha invänt att han har förtärt alkohol strax före körningen.

Kommittén har låtit göra en undersökning, som omfattade cirka 350 slumpvis utvalda misstänkta fall av trafiknykterhetsbrott från hela riket år 1966, för att utröna i vilken omfattning det förekommer att förare vilkas blodalkoholhalt enligt blodprovet har legat över promillegränsen undgår åtal eller blir frikända på grund av att det inte har kunnat utredas att promillegränsen har varit uppnådd redan under färden. Undersökningen tyder på att detta förekommer i ett par procent om man ser till samtliga fall av misstänkta trafiknykterhetsbrott. I hur många av dessa fall som föraren i realiteten har varit skyldig har naturligen inte kunnat utredas. Det är inte uteslutet att sanningslösa invändningar om att alkoholförtäring har skett strax före färden kommer att öka i antal, alltefter som det blir mer allmänt känt att en sådan invändning kan resultera i ett frikännande.

En kanske viktigare invändning mot tillbakaräkningsförfarandet är följande. Med hänsyn till de såväl teoretiskt som *praktiskt* besvärliga bedömningar som ofta måste göras för att fastställa om blodalkoholkurvan under färden har uppgått till viss promillegräns är det givet att åklagare och domstolar ofta ställs inför stora tillämpningssvårigheter. I hur många fall som åklagare och domstolar måste göra mer komplicerade beräkningar har inte kunnat utredas. Vilken storlek problemet har belyses av att statens rättskemiska laboratorium varje år på begäran av åklagare och domstolar avger omkring 1 000 skriftliga yttranden i tillbakaräkningsfrågor, som åklagare och domstolar inte har ansett sig kunna själva avgöra. (Siffran på antalet yttranden kan lämpligen ställas i relation till hela antalet blodprovsanalyser varje år, omkring 20 000.) Väntetiden för varje yttrande är i allmänhet så pass lång som sex veckor. Ett sådant dröjsmål med avgörandet av skuldfrågan är från flera synpunkter ogynnsamt inte minst med hänsyn till blodalkoholhaltens betydelse för körkortsåterkallelsen och påbörjandet av den nykterhetsvårdande behandling som behandlas i avsnitt 10.8. Utom skriftliga yttranden förekommer i en mängd fall telefonförfrågningar från åklagare och domstolar till laboratoriet om hur tillbakaräkning skall ske. – Från åklagarehåll har också påpekats att det ofta förekommer att den tilltalade vid huvudförhandlingen ändrar de uppgifter om alkoholförtäringen som han har lämnat under förundersökningen. Detta för med sig att det många gånger blir nödvändigt att inhämta yttrande från laboratoriet sedan huvudförhandlingen har ägt rum. När yttrandet sedan kommer måste ny huvudförhandling sättas ut. Otvivelaktigt är detta ägnat att försvåra en rationell handläggning av målen om trafiknykterhetsbrott.

Mot bakgrunden av vad ovan har anförts synes det kommittén angeläget att man söker en lösning som begränsar olägenheterna med tillbakaräkning.

9.9.3 Tidigare behandling av frågan om att begränsa tillbakaräkning

Vid skilda tillfällen har i vårt land övervägts förslag att minska olägenheterna med tillbakaräkning. De lösningar – i skiftande lagteknisk utformning – som därvid har kommit i fråga har genomgående haft den principiella innebörden att ansvar skall inträda inte bara – som hittills – i de fall där promillegränsen uppnås under själva färden utan också i de fall där promillegränsen uppnås först efter färden.

Redan *1949 års trafiknykterhetsutredning* (SOU 1953: 20 s. 174 ff) föreslog en bestämmelse i syfte att ansvar skulle ådömas även om blodalkoholkurvan har nått promillegränsen först efter körningen. Den föreslagna bestämmelsen innebar att om föraren vid färden har haft en alkoholmängd i kroppen, som efteråt leder till en förhöjning av alkoholkoncentrationen i blodet, skall det så anses som om han vid färden har haft den förhöjda alkoholkoncentrationen. Man föreslog alltså en presumtionsregel. Bland remissinstanserna gick meningarna starkt i sär om denna bestämmelse. I de avstyrkande yttrandena framhölls att regeln innebar att man ger efter kravet på bevisning att straffbar alkoholpåverkan skall ha varit för handen vid tiden för gärningens begående och att bestämmelsen därför är otillfredsställande från rättssäkerhetssynpunkt. I ett betänkande som avgavs av *nordiska delegerade år 1955* om enhetliga nordiska trafiknykterhetsregler föreslogs för Danmark, Norge och Sverige en bestämmelse av samma innebörd som i SOU 1953: 20. Någon svensk lagstiftningsåtgärd ledde dessa förslag inte till.

Justitieombudsmannen (SOU 1956: 37 s. 110) tog upp frågan om en lagändring i samband med en utredning om tillbakaräkningsproblemet år 1956. Han fann att det från straffrättslig synpunkt kunde resas invändningar mot förslaget i SOU 1953: 20, eftersom man i den bestämmelsen, såsom den hade formulerats, presumerar ett faktum som i själva verket aldrig föreligger. Han uttalade att samma invändningar inte torde kunna göras om straffbarheten i stället – utan sådan presumtion – anknyts till det faktum, att föraren vid färden hade en alkoholmängd i kroppen som efteråt leder till förhöjning av alkoholkoncentrationen i blodet.

Första lagutskottet (1LU 1957: 16 s. 19f) uttalade vid 1957 års riksdag att det borde övervägas att, i stället för att som i gällande lag anknyta straffbarheten till blodalkoholhalten vid körningen, låta straffbarheten bli beroende av det faktum att föraren vid färden i sin kropp har en alkoholmängd som leder till uppnående eller överskridande av denna gräns, oavsett om gränsen uppnås under körningen eller först efter det denna har avslutats.

1957 års trafiknykterhetskommitté (SOU 1963: 72) anknöt till de riktlinjer som första lagutskottet sålunda hade angett. Den nya principen kom till lagtekniskt uttryck på följande sätt. Vid bedömande huruvida det hade förelegat sådan fara för trafikolycka som konstituerade ansvar för det av kommittén föreslagna brottet onykterhet i trafik skulle särskilt beaktas om före färdens avslutande hade skett sådan alkoholförtäring, som hade lett till högre alkoholkoncentration i förarens blod än 1 ‰ under eller efter färden. Vid det lindrigare brottet trafiknykterhetsförseelse föreslogs en i princip motsvarande konstruktion avseende en promillegräns vid 0,4.

I *direktiven* till 1966 års kommitté har justitieministern uttalat:

> Det sätt på vilket trafiknykterhetskommittén har tänkt sig lösningen av det s. k. tillbakaräkningsproblemet har genomgående vunnit remissinstansernas gillande. I överensstämmelse härmed torde promillereglerna i en reviderad trafiknykterhetslagstiftning böra bygga på att all alkoholförtäring som har skett före körningens slut skall inverka på bedömningen av ansvarsfrågan. Den omständigheten att alkoholhalten i förarens blod eventuellt har varit lägre under körningen än vid tidpunkten för blodprovet bör alltså inte kunna föranleda att föraren går fri från ansvar eller att brottet hänförs till lindrigare brottstyp än som annars skulle ha skett.

Den ändring som sålunda förordas i direktiven till 1966 års kommitté stämmer i princip överens med den lösning som man alltsedan år 1960 har i den *norska* lagen. Enligt denna inträder nämligen ansvar om föraren har en blodalkoholhalt som överstiger promillegränsen eller en alkoholmängd i kroppen som kan leda till att promillegränsen överskrides. Och i det år 1969 framlagda *danska* förslaget till ny rattfylleri lagstiftning har man valt en i princip likadan lösning. Sålunda inträder ansvar för den förare vars alkoholförtäring före körningen har lett till en blodalkoholhalt under eller efter körningen som uppgår till

eller överskrider promillegränsen. I den *isländska* lagstiftningen föreskrivs på liknande sätt att om en förare har förtärt alkohol under eller före körningen så att alkoholkoncentrationen i hans blod stiger efter avslutad körning, skall det anses att den höjda alkoholkoncentrationen förelåg i blodet under körningen.

9.9.4 Kommitténs överväganden

Det av 1949 års trafiknykterhetsutredning framlagda förslaget att lösa tillbakaräkningsfrågan genom en presumtionsregel finner kommittén på de skäl som justitieombudsmannen har anfört inte kunna godtas. För att söka minska eller undanröja de olägenheter som är förenade med tillbakaräkning kan man i stället överväga två andra principiella lösningar, som var för sig skall behandlas här nedan i avsnitten 9.9.4.1 och 9.9.4.2.

9.9.4.1 *Begränsning av tillbakaräkning genom att låta ansvar inträda inte bara – liksom hittills – i de fall där promillegränsen uppnås under själva färden utan också i de fall där promillegränsen uppnås först efter färden*

Den lösning som ligger närmast till hands för att begränsa de olägenheter som är förbundna med tillbakaräkning är att låta den blodalkoholhalt som föreligger vid provtagningen få en mer direkt betydelse för ansvarsbedömningen. Detta kan ske genom att man inför en princip som utgår ifrån att hela den förtärda mängden alkohol skall inverka på bedömningen av ansvarsfrågan. Detta medför att ansvar skall inträda dels – liksom hittills – i de fall där promillegränsen uppnås under själva färden men dels också i de fall där promillegränsen uppnås först efter färden. För ansvar räcker alltså enligt denna princip att *den alkoholförtäring som har skett före färdens slut har lett till att blodalkoholhalten under eller efter färden har uppgått till eller överskridit den promillegräns som gäller för brottet.*

Inför man denna princip medför detta att de många komplicerade tillbakaräkningsfallen mycket starkt begränsas. Om nämligen, vilket oftast är fallet, blodprovets alkoholhalt når upp till eller överstiger den promillegräns som gäller för brottet, kan man fälla till ansvar direkt i enlighet med blodprovsresultatet utan att man behöver göra någon tillbakaräkning till tidpunkten för körningen. Den ofta svårbedömda frågan om alkoholförtäring har skett strax före färden så att promillegränsen har nåtts först efter färden får då inte längre någon betydelse. Att allt detta innebär väsentliga praktiska fördelar för rättstillämpningen torde stå utom tvivel. Dessutom vinner man den fördelen att alkoholpåverkade förare inte längre kan undgå ansvar genom att sanningslöst invända att alkoholförtäringen har ägt rum strax före körningen.

Från allmänt rättspolitiska synpunkter synes denna nya princip väl försvarlig. Sålunda visar undersökningar att påverkansgraden även vid samma blodalkoholhalt i allmänhet är högre strax efter alkoholförtäringen – när blodalkoholkurvan stiger – än senare då blodalkoholkurvan faller.[1] Den omständigheten att föraren under färden ännu inte har nått promillegränsen behöver alltså inte betyda att han är mindre farlig än sedan promillegränsen har nåtts. Vidare kan det ofta vara en tillfällighet om en misstänkt alkoholpåverkad förare stoppas av polisen innan promillegränsen har hunnit nås eller först senare. Att föraren skall kunna dra fördel av en sådan tillfällighet synes inte vara rimligt, med hänsyn till att föraren före färden har förtärt så mycket alkohol att promillegränsen kommer att överskridas. Vidare måste det anses i viss mån stötande att en förare skall kunna undgå ansvar enbart därför att körningen har börjats i nära anslutning till alkoholförtäringen. Att börja en körning i nära anslutning till alkoholförtäring kan i själva verket framstå som mer klandervärt än om körningen sker en längre tid efter alkoholförtäringen

[1] Se bl. a. Alha i Adacemiae Scientarium Fennicae, V, år 1951, Medica-Anthropologica, nr 26, s. 72, samt Gerchow i Alkohol bei Verkehrsstraftaten, 1966, s. 182.

när föraren oriktigt antar att alkoholen har försvunnit ur kroppen.

Inför man den princip som här har angetts kan detta visserligen sägas innebära att man utvidgar det straffbara promilleområdet i de fall där blodalkoholhalten under själva körningen har understigit promillegränsen. Häremot kan invändas att man inte sänker promillegränsen såsom sådan, utan man utvidgar den tidrymd inom vilken promillegränsen skall ha nåtts. Den alkoholmängd som föraren måste ha förtärt för att ansvar skall inträda påverkas inte av ändringen.

Den princip som här avses innebär inte att man helt avskaffar tillbakaräkningen eller möjligheten därtill. Tillbakaräkning kan nämligen – liksom hittills – komma att ske i de fall där blodprovets analysvärde understiger promillegränsen för det brott som misstanken gäller men där man ändå genom tillbakaräkning kan konstatera att promillegränsen har varit nådd under färden.[1] I så fall inträder alltså ansvar. Utrymmet för tillbakaräkning är här praktiskt sett begränsat till sådana fall där tiden mellan färdens slut och blodprovstagning är förhållandevis lång och blodprovets analysvärde ligger nära under promillegränsen.

9.9.4.2 *Helt avskaffande av tillbakaräkningen. Ansvar inträder endast om blodalkoholhalten uppgår till promillegränsen vid tidpunkten för blodprovet*

Den tanken har övervägts att man helt bör avskaffa möjligheten till tillbakaräkning. Man skulle alltså anknyta straffbarheten uteslutande till blodprovets analysvärde, varvid självfallet förutsätts att detta värde grundas enbart på alkoholförtäring före färdens slut. Ansvar skulle då ådömas om föraren *före färdens slut har förtärt alkohol i sådan mängd att blodalkoholhalten vid tidpunkten för tagandet av sådant blodprov som har legat till grund för alkoholbestämningen* har uppgått till eller överstigit promillegränsen.[2]

Praktiskt sett skiljer sig detta alternativ från alternativet enligt 9.9.4.1 framför allt däri att man avskär sig från möjligheten att fälla till ansvar i sådana fall där blodprovets analysvärde visserligen understiger den promillegräns som gäller för brottet men det ändå genom tillbakaräkning skulle kunna konstateras att promillegränsen var överskriden under färden.

Fördelen med detta system är att det är synnerligen enkelt att tillämpa genom att man endast behöver ta hänsyn till blodprovsresultatet.[3] Mot denna lösning kan emellertid invändas att den kan leda till ojämnheter i rättstillämpningen och ibland stötande resultat i de fall där blodprov inte har kunnat tas förrän ganska lång tid efter körningen. Vad först angår ojämnheten i rättstillämpningen hänger denna samman med att det i synnerhet i avlägsna bygder kan vara svårt att nå läkare i tid. Skulle man inte medge tillbakaräkning i sådana fall kommer de misstänkta här i ett bättre läge än andra. För att belysa detta kan nämnas att enligt kommitténs undersökning av trafiknykterhetsbrotten år 1964 (avsnitt 4.1) var tidrymden mellan gripandet och blodprovstagningen i knappt 5 % av fallen mer än två timmar. Det är vidare att märka att den som försöker hindra eller skjuta upp polisingripandet genom att hålla sig undan och därigenom åstadkommer att blodprovstagningen fördröjs kan bli priviligierad om blodprovsvärdet inte får räknas tillbaka. Särskilt om det är uppenbart att promillegränsen har överskridits under körningen ter sig ett sådant resultat stötande.

9.9.4.3 *Kommitténs slutsatser*

Med hänsyn till de svårigheter och olägenheter av olika slag som är förbundna med tillbakaräkningsförfarandet i mål om trafik-

[1] Teoretiskt räcker det att konstatera att promillegränsen har varit uppnådd under *eller efter* färden. Se härom avsnitt 9.9.4.4.

[2] En sådan lösning valdes i Storbritannien när man införde promillelagstiftning år 1967, se avsnitt 2.8.

[3] Om alkohol har förtärts efter färden men före blodprovstagningen måste man dock även enligt detta alternativ beräkna i vad mån efterförtäringen har inverkat på blodprovsresultatet.

nykterhetsbrott anser kommittén att det är angeläget att söka komma fram till en lösning av problemet, så att man i möjligaste mån begränsar olägenheterna med tillbakaräkning. Två alternativ till lösning har framförts i det föregående. När det gäller alternativet enligt 9.9.4.2, dvs. att man avskaffar tillbakaräkningen helt och låter blodalkoholhalten vid tidpunkten för blodprovet vara ensamt avgörande, talar till förmån för detta system att det är synnerligen enkelt att tillämpa. Å andra sidan kan detta alternativ leda till ojämnheter i rättstillämpningen, beroende på tidpunkten när blodprov kan tas, och ibland stötande frikännanden. Kommittén har därför stannat för att förorda att man väljer alternativet enligt 9.9.4.1, dvs. att man begränsar tillbakaräkningen genom att låta ansvar inträda dels liksom hittills i de fall där promillegränsen nås under själva färden men dels också i de fall där promillegränsen nås först efter färden.

I enlighet med vad sålunda har anförts föreslår därför kommittén att promillebestämmelsen vid rattfylleri samt rattonykterhetsbestämmelsen lagtekniskt utformas sålunda att ansvar ådömes om *föraren före färdens slut har förtärt alkohol i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 1,2 ‰ eller däröver, respektive till 0,5 men ej till 1,2 ‰.*

Kommittén vill i anslutning härtill påpeka att om detta förslag i tillbakaräkningsfrågan skulle genomföras innan en väntad reform av bestämmelserna i vägtrafikförordningen av körkortsåterkallelse genomförs, det blir nödvändigt att justera dessa bestämmelser, så att de i tillbakaräkningshänseende stämmer överens med ansvarsbestämmelserna. De bestämmelser som därvid berörs är 33 § 3 mom. andra stycket, 34 § första stycket samt 35 § andra och fjärde styckena vägtrafikförordningen.

9.9.4.4 *Tillämpningen av kommitténs förslag*

I fråga om tillämpningen av kommitténs förslag kan anföras följande.

Först behandlas här de fall där blodprovet visar en alkoholhalt som *överstiger promillegränsen* för det brott som misstanken gäller. I dessa fall, som torde utgöra det stora flertalet av de fall där blodprov tas, *torde tillbakaräkningsproblemet i stort sett försvinna genom att man bedömer ansvarsfrågan direkt i enlighet med blodprovsresultatet.* Häri ligger den stora fördelen med den nya principen. Det bör understrykas att den nya principen inte bör leda till att man – när redan blodprovet visar att promillegränsen har överskridits – söker räkna ut den maximala blodalkoholhalt under eller efter färden, som är en följd av alkoholförtäringen före färdens slut. En sådan kvantitativ beräkning är såsom tidigare har berörts (avsnitt 9.9.2) praktiskt taget omöjlig att göra och saknar i regel praktisk betydelse. Möjligen kan den maximala blodalkoholhalten i något fall påverka påföljdsbestämningen. Det väsentliga måste dock vara – vilket också framgår av den lagtekniska utformningen – att konstatera om den promillegräns som gäller för brottet har överskridits.

I de fall där två blodprov tas med visst tidsmellanrum kan den situationen inträffa att det första blodprovet visar en blodalkoholhalt som understiger promillegränsen medan det andra och senare blodprovet överstiger denna gräns. Även om man då kan utgå ifrån att blodalkoholhalten under själva körningen har legat under promillegränsen torde det bäst stämma överens med den nya principen att på grundval av det blodprov som har tagits sist döma den tilltalade till ansvar. Detta torde inte kunna anses stötande, med hänsyn till att föraren under färden faktiskt hade så stor mängd alkohol i kroppen att promillegränsen kommit att uppnås. Naturligen kan emellertid det förhållandet att det första blodprovet ligger under promillegränsen påverka påföljdsbestämningen.

När det härefter gäller de fall där blodprovets analysvärde *understiger promillegränsen* för det brott som misstanken avser kan frågan uppstå om inte promillegränsen ändå har överskridits under eller efter fär-

den, med påföljd att ansvar för brottet inträder. Den föreslagna lagtexten medger – i likhet med gällande rätt, se avsnitt 9.9.2 – i sådana situationer en tillbakaräkning. Frågan torde aktualiseras främst i sådana fall där tiden mellan körningens slut och blodprovstagning är förhållandevis lång och blodprovets analysvärde ligger nära under promillegränsen. För att man i sådant fall som det här är fråga om skall kunna konstatera om promillegränsen har överskridits måste man tydligen göra en *tillbakaräkning*, fastän något annorlunda än för närvarande. Man får då gå tillväga sålunda att man först bedömer den senaste tidpunkt vid vilken uppsugningen av alkohol i blodet var avslutad, antingen detta inträffade före eller efter färdens slut. Denna bedömning torde ofta ställa sig lättare än att – såsom nu sker – avgöra om uppsugningen var avslutad redan under körningen. Sedan återstår att beräkna hur mycket blodalkoholhalten har sjunkit fram till provtagningen. Som exempel kan nämnas att blodprovet visar 0,4 ‰, att uppsugningen har avslutats mellan körningens slut och provtagningen samt att blodalkoholkurvan efter uppsugningens avslutande beräknas ha fallit med åtminstone 0,4 ‰ fram till blodprovstagningen. På grund härav bedömer man att blodalkoholhalten har uppgått till åtminstone 0,8 ‰ och alltså har överskridit 0,5 ‰-gränsen.

Av olika skäl – inte minst svårigheterna att göra en tillbakaräkning – torde det endast i ett fåtal fall finnas ett praktiskt utrymme att göra en sådan tillbakaräkning av blodprovets analysvärde som här har behandlats. Såsom nyss har antytts rör det sig här om sådana fall där blodprovet inte har kunnat tas förrän ganska lång tid efter körningen och blodprovets alkoholhalt ligger nära under promillegränsen. Framför allt är det här fråga om fall där man på grund av långa avstånd inte har kunnat nå läkare i tid samt fall där den misstänkte har hållit sig undan i avsikt att få blodprovstagningen uppskjuten (avsnitt 9.9.4.2).

Genomförs denna ändring medför detta dels att vissa fall som hittills har varit fria från ansvar kommer att föranleda ansvar för rattonykterhet och dels att vissa fall som annars skulle bedömas som rattonykterhet kommer att hänföras till rattfylleri. Antalet av dessa fall kommer enligt kommitténs beräkningar att uppgå till ett par procent av samtliga misstänkta fall av trafiknykterhetsbrott.

9.10 *Kriminalisering av alkoholförtäring efter färden*

9.10.1 **Inledning**

Till grund för konstruktionen av trafiknykterhetsbrotten skall självfallet läggas den alkoholförtäring som har skett före färdens slut. I förslaget till utformning av promillebestämmelsen vid rattfylleri samt rattonykterhetsbestämmelsen har detta uttryckts sålunda att ansvar skall inträda om föraren *före färdens slut* har förtärt alkohol i sådan mängd att alkoholkoncentration i hans blod under eller efter färden uppgick till 1,2 ‰ eller däröver respektive till 0,5 men ej till 1,2 ‰. Däremot har man uppenbarligen att se bort från förtäring som har skett *efter färden* men före blodprovstagning och läkarundersökning, eftersom sådan förtäring saknar betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt.

9.10.2 **Bevissvårigheter vid påstående om efterförtäring**

De komplikationer som vållas av att alkoholförtäring har förekommit efter färden men före blodprovstagningen (sådan förtäring kallas i det följande efterförtäring) har inte behandlats i avsnittet om tillbakaräkning (avsnitt 9.9). Efterförtäring har emellertid avsevärd betydelse för bevisbedömningen i mål om trafiknykterhetsbrott. Uppenbarligen minskas eller förloras blodprovsanalysens värde som bevismedel om blodalkoholhalten inte helt härrör från alkoholförtäring före färdens slut. Om efterförtäring har inverkat på blodprovsanalysen blir det – även om urinprovsanalysen här är av stort värde – ofta svårt eller omöjligt att avgöra om den alkoholförtäring som har skett före färdens slut har lett till att

lagens promillegränser har överskridits. Men inte bara blodprovets utan även läkarundersökningens värde påverkas negativt om efterförtäring har förekommit. De rön som läkaren har gjort vid undersökningen kan då i mindre grad än annars eller kanske inte alls läggas till grund för bedömningen av nykterhetstillståndet under färden. Detsamma kan gälla också vittnesbevisning om den hänför sig till iakttagelser efter den påstådda efterförtäringen. Mot bakgrunden härav är det tydligt att personer som har gjort sig skyldiga till trafiknykterhetsbrott men har efterförtärt alkohol ofta måste frikännas på grund av bristande bevisning.

En förares möjligheter till efterförtäring är störst i de fall där polisingripandet mot honom sker sedan någon tid har förflutit efter färdens slut, t. ex. sedan han har hunnit återvända till sin bostad. Att polisingripandet sålunda inte sker i direkt samband med fordonets förande är mycket vanligt. Enligt en undersökning av rattfyllerifall i Stockholm förekom detta i omkring 45 % av fallen. I över 10 % av samtliga fall var tidsrymden mellan körningens slut och polisingripandet 15–60 minuter. På landsbygden torde det i än större utsträckning förekomma att polisingripandet sker först sedan någon tid har förflutit från körningens slut. Möjligheterna till efterförtäring måste med hänsyn härtill anses stora.

Har ingripandet skett på bar gärning, dvs. i direkt anslutning till körningen, är möjligheterna till efterförtäring mindre. Också i sådana fall kan emellertid ibland efterförtäring förekomma. Situationen kan därvid vara den att föraren har förvarat sprit i bilen, t. ex. i handskfacket, och förtär denna omedelbart före gripandet för att försvåra brottsutredningen. Fall kan också förekomma där polisen i samband med utredning på platsen av en inträffad olycka till en början inte misstänker att föraren är alkoholpåverkad och denne då i ett obevakat ögonblick passar på att förtära alkohol.

Efterförtäring kan givetvis ske utan att den misstänkte har någon avsikt att söka dra sig undan ansvar eller över huvud taget har tanke på att blodprovstagning kan komma att äga rum. Ibland kanske situationen i själva verket är den att den misstänktes alkoholförtäring i sin helhet har skett efter färden. Han har t. ex. varit inblandad i en trafikolycka och efter hemkomsten förtärt alkohol för att komma i psykisk balans. Oftast torde dock föraren i de fall där alkohol har förtärts mellan färdens slut och blodprovstagning, ha förtärt alkohol även före färdens slut. I många fall torde därvid syftet med efterförtäringen vara att försvåra utredningen om trafiknykterhetsbrott och att dra sig undan ansvar för sådant brott. Ibland framstår omständigheterna då som i viss mån stötande, t. ex. om föraren har vållat en trafikolycka med personskada och i syfte att försvåra utredningen förtär alkohol på olycksplatsen.

I det föregående har antagits att efterförtäring *faktiskt* har ägt rum. Emellertid måste man också räkna med *sanningslösa invändningar* om efterförtäring i syfte att förta blodprovet dess bevisvärde. Ofta kan det i sådana fall vara svårt för åklagare och domstolar att avgöra om invändningen är osann. Detta gäller naturligtvis främst de fall där polisingripandet inte har skett i omedelbar anslutning till färdens avslutande, t. ex. om den misstänkte har hunnit till sin bostad. Genom ingående förhör med den misstänkte om de närmare omständigheterna kring den påstådda efterförtäringen torde man emellertid ibland kunna bedöma sanningshalten i påståendet. Om påståendet är osannolikt torde någon mer omfattande bevisning inte vara nödvändig för att domstolen skall finna det vederlagt. Om invändningen sålunda lämnas *utan avseende* har domstolen att utgå ifrån att enbart alkoholförtäring före färdens slut har inverkat på blodprovsanalysen.

Om åklagare eller domstol däremot finner sig böra *godta en invändning om att efterförtäring har skett* – vare sig invändningen är sann eller osann – blir ansvarsfrågan svårare att bedöma. I så fall har ju, såsom förut har berörts, blodprovsanalysen inte samma värde som annars. För ansvarsfrågans utgång blir det då ofta av vikt att kunna avgöra hur stor mängd alkohol som

den misstänkte har druckit *efter* färden. Att få tillförlitlig utredning härom torde i allmänhet vara synnerligen svårt. Ofta torde den misstänkte göra gällande att den alkoholmängd som han har förtärt efteråt är betydligt större än som motsvarar verkliga förhållandet. Inte sällan måste sådana felaktiga uppgifter om alkoholmängden godtas. Detta underlättar möjligheterna för den misstänkte att undgå ansvar.

När det gäller att bedöma vilken *praktisk betydelse* som frågan om efterförtäring har är det av intresse att få klarlagt i vilken utsträckning personer som är misstänkta för trafiknykterhetsbrott gör invändningar om alkoholförtäring efter färden och i vilken mån sådana invändningar påverkar utgången av ansvarsfrågan. 1957 års trafiknykterhetskommitté (SOU 1963: 72), som gjorde en utredning härom, anförde bl. a. följande (s. 74).

> En förfrågan har (– – –) gjorts hos domstolarna – beträffande de största rådhusrätterna en avdelning som företrädesvis handlägger trafikmål – rörande de mål, som avgjorts under juli och oktober 1959 samt januari och april 1960. Antalet tilltalade, om vilka uppgifter erhölls, var 1 646. Av dessa hade 100 gjort sådan invändning, som här avses, varav 25 med framgång. Andelen frikännanden till följd av invändning om efterföljande förtäring utgjorde sålunda endast 1,5 % av de tilltalade. Härtill skall läggas de fall, som av samma skäl icke föranledde åtal. Dessa utgjorde enligt uppgifter från åklagarmyndigheterna i riket under andra halvåret 1959 och första halvåret 1960 tillhopa icke flera än 105. Av drygt 13 000 ingripanden årligen, varav drygt 8 000 leder till fällande dom, skulle med utgångspunkt från de genom kommitténs undersökning framkomna siffrorna uppskattningsvis omkring 250 kunna antagas icke föranleda påföljd på grund av invändning om alkoholförtäring efter färden. – Särskilt som man uppenbarligen måste beakta, att sådana invändningar om efterföljande förtäring, som beaktas av åklagarna och domstolarna, naturligtvis i åtskilliga fall är sanna, förefaller det kommittén ganska tydligt, att det resta spörsmålets praktiska vikt i hög grad överskattats i förda resonemang. Därmed är emellertid icke sagt, att frågan är för liten för att förtjäna övervägande.

Kommittén har låtit göra en kompletterande undersökning för att få belyst om frekvensen av invändningar rörande efterförtäring har ändrats sedan 1957 års kommitté gjorde sin undersökning. Härom följande.

> Den nya undersökningen har avsett ärenden om misstänkta fall av trafiknykterhetsbrott som har inkommit till åklagarmyndigheten i Göteborg under tiden den 1 juli 1966–den 30 juni 1967, sammanlagt 1 080 ärenden. I 36 av dessa fall (3,3 %) invände den misstänkte att alkoholförtäringen helt eller delvis hade skett efter färden. I 20 av invändningsfallen (1,8 % av samtliga fall) ledde invändningen till ett för den misstänkte positivt resultat, i 14 fall genom att åtal uteblev eller nedlades och i 6 fall genom att åtalet ogillades. Till fall där åtalet ogillades har hänförts även fall där den misstänkte har åtalats för rattfylleri men dömts endast för rattonykterhet.

En jämförelse mellan resultaten av de båda undersökningarna – som av praktiska skäl har måst läggas upp på olika sätt – föranleder följande reflexioner.

I den tidigare undersökningen, som avsåg delar av åren 1959 och 1960, har man inte uppskattat sammanlagda antalet invändningar om efterförtäring per år. En överslagsmässig beräkning på grundval av materialet i denna undersökning synes emellertid ge vid handen att detta antal kan beräknas till åtminstone omkring 500 i hela landet. Vad gäller årliga antalet invändningar som har lett till ett för den misstänkte positivt resultat har detta i samma undersökning av 1957 års kommitté uppskattats till omkring 250. Enligt den nya undersökningen, som avser andra halvåret 1966 och första halvåret 1967, gjordes i Göteborg 36 invändningar om efterförtäring varav 20 med positivt resultat. Utgår man ifrån att siffrorna för Göteborg var representativa för hela riket och samtidigt beaktar att Göteborg under undersökningsåret svarade för ungefär 1/13 av samtliga misstänkta trafiknykterhetsbrott i hela landet, skulle enligt den nya undersökningen – mycket grovt sett – i hela landet årligen göras omkring 450 ($36 \times 13 = 468$) invändningar om efterförtäring, varav omkring 250 ($20 \times 13 = 260$) invändningar med positivt resultat för den misstänkte. I absoluta tal ger alltså dessa siffror ungefär samma resultat som

den förra undersökningen. Emellertid ökade under mellantiden antalet misstänkta fall av trafiknykterhetsbrott från drygt 13 000 till knappt 18 000. Detta skulle innebära att såväl totala antalet invändningar som antalet framgångsrika invändningar relativt sett har minskat. Å andra sidan är det ju ingalunda säkert att siffrorna för Göteborg verkligen är representativa för hela riket. En genomgång av materialet i den tidigare undersökningen visar att frekvensen av invändningar om efterförtäring är högre på landsbygden än i städerna. Sålunda gjordes invändning av 7 % av de tilltalade vid häradsrätterna och av endast 4 % av de tilltalade vid rådhusrätterna.[1] Detta förhållande pekar närmast på att siffrorna för Göteborg är lägre än riksgenomsnittet. I så fall torde man kunna anta att den praktiska betydelsen av invändningar om efterförtäring i dagens läge är relativt sett ungefär densamma som förut.

1957 års kommitté synes ha menat att den omständigheten att invändningar om efterförtäring i åtskilliga fall är sanna bidrar till att förringa problemet om efterförtäring. Denna synpunkt äger väl sin riktighet i de fall där sant påstående om efterförtäring har gjorts av en till trafiknykterhetsbrott oskyldig person. Sannolikt är emellertid dessa fall ganska fåtaliga. Polisingripande sker ju endast i de fall där föraren är misstänkt för trafiknykterhetsbrott.

Möjligt är att invändningar om alkoholförtäring efter färden kommer att bli vanligare än nu. Särskilt om man genom den lösning av tillbakaräkningsproblemet som kommittén föreslår (avsnitt 9.9) beskär misstänkta personer möjligheten att undgå ansvar genom påstående om alkoholförtäring strax före färden kan det tänkas att de misstänkta i ökad utsträckning, när möjlighet härtill föreligger, i stället kommer att göra invändning om efterförtäring.

I detta sammanhang kan anmärkas att den som är misstänkt för trafiknykterhetsbrott kan vara benägen att göra invändning om efterförtäring inte bara om detta kan te sig gynnsamt för honom i ansvarshänseende utan även om han genom en sådan invändning kan undvika körkortsåterkallelse och, i de fall där skada har inträffat, menliga försäkringsrättsliga konsekvenser. I försäkringshänseende är att märka att om föraren har gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott har detta till följd att vagnskadeförsäkring på förarens fordon inte gäller och att försäkringsbolag har regressrätt hos föraren–försäkringstagaren för ersättning som bolaget har utgett till skadelidande på grund av den obligatoriska trafikförsäkringen. Och när det gäller förarolycksfallsförsäkring omfattar denna inte skada som har uppkommit när föraren har gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott.

Med hänsyn till vad ovan har anförts uppstår frågan om det inte är möjligt att genom en lagreglering söka undanröja eller minska de olägenheter i bevishänseende som hänger samman med frågan om alkoholförtäring efter färden.

9.10.3 Tidigare behandling av frågan om en lagreglering av efterförtäring

Vid skilda tillfällen har övervägts förslag om att lagreglera efterförtäring. Två principiellt olika lösningar har därvid varit i fråga, nämligen antingen att införa en presumtionsregel av innebörd att hela alkoholförtäringen presumeras ha ägt rum före körningens slut, såvida detta inte motbevisas, eller också att kriminalisera efterförtäring, under vissa förutsättningar, såsom ett särskilt brott.

9.10.3.1 *Presumtionsregel*

En presumtionsregel föreslogs på sin tid av *1949 års trafiknykterhetsutredning* (SOU 1953: 20 s. 8 och 172 ff). Regeln var utformad sålunda:

> Befinnes förare hava varit påverkad av starka drycker eller framgår eljest av blodundersökning, att han förtärt sådana drycker, skall förtäringen anses hava ägt rum före eller under färden, såvida han ej visar, att förtä-

[1] Kanske förhåller det sig så att rattfylleristerna på landsbygden mindre ofta än i städerna grips på bar gärning eller eljest i nära anslutning till brottet och därför har lättare att göra invändning om efterförtäring. Detta skulle i så fall kunna förklara den större frekvensen av invändningar vid häradsrätterna.

ringen i dess helhet skett efter färden. Vad nu sagts skall dock icke gälla sådan förtäring efter färden, som ägt rum utan att föraren därvid insett eller bort inse, att färden kunde giva anledning till undersökning om brott mot denna lag (trafikbrottslagen).

Enligt förslaget skulle det alltså inte ankomma på åklagaren att visa att invändningen om alkoholförtäring efter färden är oriktig utan det skulle vara den misstänktes sak att styrka efterförtäringen. Sådan bevisning skulle enligt förslaget vara tillåten endast om *hela* förtäringen har skett efter färden. Den som hade förtärt alkohol både före och efter färdens slut skulle alltså ovillkorligen bli bunden av presumtionen att hela förtäringen hade skett före färdens slut. Denna stränga princip motiverades med att presumtionsregelns tillämpning annars skulle bli förenad med alltför stora svårigheter. En rattfyllerist som öppet i avsikt att försvåra utredningen förtär alkohol efter färden skulle i annat fall kunna dra sig undan ansvar. – För att inte stötande resultat skulle uppstå ansågs det motiverat att göra presumtionsregeln tillämplig endast i sådana fall där föraren har insett eller bort inse att färden kunde ge anledning till undersökning om brott enligt trafikbrottslagen, t. ex. i sådana fall där olycka har inträffat eller fordonet har stoppats vid poliskontroll. Däremot var det inte meningen att en person som med en helt betydelselös alkoholmängd i blodet har fört sin bil utan att något som helst anmärkningsvärt har inträffat och efter färdens slut förtärt alkohol i samband med måltid samt därefter – av någon färden ovidkommande anledning – inställts till polisundersökning, skulle kunna straffas för trafiknykterhetsbrott enbart därför att inte hela förtäringen har ägt rum efter färden.

1949 års trafiknykterhetsutrednings förslag till presumtionsregel föranledde olika meningar bland remissinstanserna. Den godtogs visserligen av de flesta under hänvisning till att regeln skulle fylla ett praktiskt behov. Åtskilliga avvisade emellertid med bestämdhet presumtionsregeln. I huvudsak åberopades att regeln innebar ett klart avsteg från den grundläggande principen om åklagarens skyldighet att styrka åtalet och att en sådan omkastning av bevisbördan till den tilltalades nackdel inte kunde godtas. Förslaget ledde inte heller till lagstiftning.

Även *1957 års trafiknykterhetskommitté* (SOU 1963: 72 s. 73 ff) tog upp frågan om en presumtionsregel av den innebörd som hade föreslagits av 1949 års utredning. 1957 års kommitté fann emellertid att de invändningar som gjorts av remissinstanserna var bärande och ansåg sig därför inte kunna förorda en bevisregel av detta slag.

I det betänkandet som år *1955* avgavs av *nordiska delegerade* föreslogs för de nordiska länderna presumtionsregler av varierande innehåll. De regler som föreslogs för Danmark, Finland och Sverige var av liknande innehåll som i 1949 års trafiknykterhetsutrednings förslag. Dock skulle enligt de svenska och finländska förslagen förtäringen anses ha ägt rum före eller under färden *i den mån* ej föraren gör *sannolikt* att alkohol har förtärts efter färden. Den fullständiga lydelsen av det svenska förslaget var följande:

> Visar blodundersökning, att föraren förtärt starka drycker, skall förtäringen anses hava ägt rum före eller under färden i den mån ej föraren gör sannolikt, att sådana drycker förtärts efter färden. Vad nu sagts skall dock icke gälla sådan förtäring, som efter färden ägt rum utan att föraren därvid insett eller bort inse, att färden kunde giva anledning till undersökning om brott mot denna lag.

Detta förslag betydde en avsevärd uppmjukning i förhållande till den presumtionsregel som föreslogs av 1949 års utredning. Sålunda är att märka att föraren inte skulle behöva styrka efterförtäring utan endast göra sådan förtäring *sannolik*. Vidare skulle presumtionen kunna brytas även i de fall där förtäring hade ägt rum såväl *före* som efter färden. I själva verket torde regeln innebära att man närmade sig den rättstillämpning som nu i praxis torde förekomma, nämligen att invändning att efterförtäring har skett bör lämnas utan avseende om den ter sig osannolik. Dock är att märka att enligt presumtionsregeln föraren inte bara måste göra sannolikt *att* efterförtäring har skett utan också göra sannolikt att han har förtärt en viss mängd alkohol.

9.10.3.2 *Kriminalisering av efterförtäring såsom ett särskilt brott*

1949 års trafiknykterhetsutredning (SOU 1953: 20 s. 173) övervägde att i överensstämmelse med ett i Norge tidigare framlagt förslag, införa en bestämmelse om förbud, vid straffansvar, mot alkoholförtäring inom viss tid efter färdens slut. Ett sådant förbud skulle gälla endast under förutsättning att föraren förstod eller borde förstå att färden kunde föranleda polisundersökning. Vidare skulle förbudet gälla enbart tiden intill dess blodprov hade tagits eller beslut hade meddelats om att sådant prov inte skulle tas. Utredningen utgick ifrån att regeln närmast borde få karaktären av en ordningsföreskrift och att straffsanktionen därför inte skulle kunna göras på långt när så allvarlig som den som gällde för rattfylleribrottet. Utredningen fann att vissa betänkligheter uppställde sig mot en förbudsreglering. Lagen skulle sålunda komma att peka på möjlighet för rattfylleristen att genom öppen förtäring efter färden visserligen ådra sig ett lindrigare bötesstraff men därigenom också undgå det annars hotande frihetsstraffet. Vidare konstaterades att bestämmelsen skulle medföra att en förare som över huvud taget inte hade haft alkohol i kroppen under färden, i vissa fall skulle kunna fällas för en efterföljande förtäring, som inte haft något som helst att skaffa med hans handhavande av fordonet. På grund härav ansåg sig utredningen inte kunna förorda bestämmelsen i fråga.

Även *1957 års trafiknykterhetskommitté* (SOU 1963: 72 s. 74 f) övervägde frågan om kriminalisering av efterförtäring som ett särskilt brott. 1957 års kommitté fann därvid att en ansvarsregel som var utformad som en ordningsförseelse, borde avböjas av de skäl som anfördes av 1949 års trafiknykterhetsutredning. Att, efter förebild av en i Norge år 1960 införd ansvarsregel, införa en *strängare* ansvarsregel fann sig kommittén inte kunna föreslå »redan av det skälet att endast en ringa del av de olyckor, som föranleder polisundersökning, medför ansvar för trafiknykterhetsbrott».

Såsom ovan har berörts infördes år 1960 i *Norge* en ansvarsbestämmelse mot efterförtäring. Bestämmelsen har följande innehåll.

Fører av motorvogn må ikke nyte alkohol eller ta annet berusende eller bedøvende middel i de første 6 timer etter att han er ferdig med kjøringen, når han forstår eller må forstå att det kan bli politietterforskning på grunn av kjøringen. Dette forbudet gjelder dog ikke etter at politiet har latt lege ta blodprøver eller har avgjort at prøve ikke skal tas.

Straffskalan för detta brott är lika sträng som den norska motsvarigheten till det svenska rattfylleribrottet.

Av det föregående framgår att 1957 års kommitté inte ansåg sig böra föreslå en lagreglering av efterförtäring, vare sig i form av en presumtionsregel eller i form av en kriminalisering. Vid remissbehandlingen av 1957 års kommittés betänkande (SOU 1963: 72) kritiserades denna ståndpunkt av åtskilliga remissinstanser. Majoriteten av dem som uttalade sig i frågan förordade att en lagreglering kom till stånd enligt något av de båda alternativ som ovan har angetts.

9.10.4 **Kommitténs överväganden**

Såsom framgår av vad ovan har anförts skulle det vara av praktisk betydelse för ingripanden mot trafiknykterhetsbrottsligheten om man genom en lagreglering kan undanröja eller minska de olägenheter i bevishänseende som föranleds av invändningar om alkoholförtäring efter färden. Därvid framstår som angeläget att man får en lösning som tillgodoser ett dubbelt syfte nämligen dels att *förhindra att efterförtäring faktiskt sker* till men för utredning om trafiknykterhetsbrott och dels att avhålla personer som misstänks för trafiknykterhetsbrott från att göra *osanna invändningar* om efterförtäring i syfte att undgå ansvar.

Man synes ha att överväga två möjliga lösningar, antingen att införa en *presumtionsregel* av innebörd att alkoholförtäringen presumeras ha ägt rum före körningens slut, såvida detta inte motbevisas, eller

också att *kriminalisera* alkoholförtäring efter färden, under vissa förutsättningar, såsom ett särskilt brott.

9.10.4.1 *Presumtionsregel*

En presumtionsregel om efterförtäring skulle innebära att rättsskipningsorganen – åklagare och domstolar – har att utgå ifrån att alkoholförtäringen har skett före färdens slut om inte den misstänkte förmår bryta denna presumtion. Den misstänkte åläggs härigenom bevisbördan för sitt påstående om efterförtäring. Det blir då svårare för honom att undgå ansvar genom invändning att efterförtäring har skett.

Mot en presumtionsregel kan anföras att en sådan regel strider mot den allmänt gällande, grundläggande regeln att åklagaren har bevisbördan för hela sitt ansvarspåstående. Till följd av denna regel har i gällande rätt åklagaren att visa att den tilltalades påstående om efterförtäring är oriktigt. (En annan sak är att detta ofta inte är särskilt svårt om påståendet om efterförtäring ter sig osannolikt.) Principen om åklagarens bevisbörda motiveras självfallet av att man i möjligaste mån måste undgå att oskyldiga fälls till ansvar.

Emellertid kan i svensk rätt pekas på vissa speciella fall där den tilltalade har ålagts bevisbördan för ett särskilt moment i brottsrekvisitet. I mål om olovlig jakt, där villebrådet har stupat på annans mark, har sålunda den tilltalade enligt fast praxis bevisbördan för sitt påstående att djuret träffades av skottet medan det ännu befann sig på den tilltalades jaktområde. Även i de från äldre rätt härstammande bestämmelserna om s. k. husbondeansvar förekommer ofta att bevisbördan har omkastats, sålunda att arbetsgivaren svarar för förseelser som har begåtts av hans personal såvida inte omständigheterna gör sannolikt att förseelsen har skett utan hans vetskap och vilja. Att bevisbördan har omkastats i de ifrågavarande fallen torde främst motiveras av att det rör sig om rekvisitmoment som åklagaren har mycket svårt att bevisa. I detta sammanhang kan också nämnas att vid sanningsbevisning i ärekränkningsmål den tilltalade har att visa att den ärekränkande uppgiften var sann eller att han hade skälig grund för uppgiften.

Mot denna bakgrund kan man inte utan vidare avvisa tanken på att i mål om trafiknykterhetsbrott ålägga den tilltalade bevisbördan för sitt påstående att han har efterförtärt alkohol. Det förhåller sig ju ofta så att det är svårt för åklagaren att styrka att efterförtäring *inte* har skett. Den tilltalade däremot bör i allmänhet ha goda möjligheter att förebringa utredning om efterförtäring. En förutsättning för en presumtionsregel bör emellertid vara att denna kan utformas sålunda att den utgör en lämplig avvägning mellan å ena sidan behovet att göra regeln effektiv och å andra sidan önskemålet att ingen skall oförskyllt drabbas av regeln. I själva verket torde detta, såsom nedan skall beröras, erbjuda avsevärda svårigheter.

Gemensamt för de förslag till presumtionsregel som tidigare vid skilda tillfällen har övervägts är att regeln skall vara tillämplig endast under förutsättning att föraren vid efterförtäringen inser eller bör inse att färden kan ge anledning till undersökning om brott mot trafikbrottslagen. Uppenbarligen är en begränsning av detta slag nödvändig. Frågan är emellertid om begränsningen är tillräcklig. Under presumtionsregeln kommer nämligen då att falla inte bara sådana fall där färden kan ge anledning till undersökning om trafiknykterhetsbrott utan också fall där undersökningen skulle avse enbart annat trafikbrott, t. ex. vårdslöshet i trafik eller olovlig körning. Detta kan ge upphov till en alltför vidsträckt tillämpning av bestämmelsen. En presumtionsregel synes nämligen i princip böra drabba endast sådan efterförtäring som företas av personer som redan före färden har förtärt alkohol eller där eljest frågan om en undersökning av förarens nykterhetstillstånd har aktualiserats. Denna tanke synes bäst förverkligas om bestämmelsens tillämplighet begränsas till sådana fall där färden kan föranleda undersökning om trafiknykterhetsbrott.

När det gäller utformningen av själva presumtionen kan olika lösningar övervägas.

Det kan sålunda – i likhet med 1949 års trafiknykterhetsutrednings förslag (avsnitt 9.10.3.1) – föreskrivas att alkoholförtäringen skall anses ha ägt rum före färdens slut såvida inte föraren visar att förtäringen *i sin helhet* har skett efter färden. En regel som är utformad på detta sätt innebär att den som har förtärt alkohol både före och efter färdens slut ovillkorligen blir bunden av presumtionen att hela förtäringen har skett före färdens slut. Sannolikt skulle detta hindra rattfyllerister att såväl öppet som dolt efterförtära alkohol, eftersom de väl endast sällan skulle kunna styrka att hela alkoholförtäringen har skett efter färden. Vidare skulle osanna invändningar om efterförtäring motverkas eftersom sådana invändningar sällan skulle kunna leda till framgång. Emellertid synes en presumtionsregel av angiven innebörd vara väl sträng. Den kommer nämligen att drabba även sådana efterförtärare som före färden har förtärt en endast obetydlig och i och för sig tillåten alkoholmängd. Att en efterförtärare i sådant fall obetingat och utan möjlighet till motbevisning skall dömas till ansvar för rattfylleri (eller rattonykterhet) synes inte vara rimligt.

För att undgå denna olägenhet kan i stället övervägas den lösningen att alkoholförtäringen skall anses ha ägt rum före färdens slut *i den mån* inte föraren visar att alkohol har förtärts efter färden. Denna lösning föreslogs av nordiska delegerade år 1955 (avsnitt 9.10.3.1).[1] Utformas bestämmelsen på detta sätt, betyder detta att presumtionen skall kunna brytas även i de fall där förtäring har ägt rum såväl *före* som efter färden. Därvid har emellertid föraren att visa inte bara att efterförtäring har skett utan också att en viss *mängd* alkohol har förtärts efteråt.

Mot en presumtionsregel som är på detta sätt uppmjukad reser sig emellertid den invändningen att den – till skillnad från föregående alternativ – inte skulle vara ägnad att hindra rattfyllerister från att efterförtära alkohol *öppet* eller eljest under sådana förhållanden att efterförtäringen lätt kan styrkas. I sådant fall behöver nämligen rattfylleristen inte riskera att efterförtäringen kommer att sätta honom i en sämre ställning än annars. Denna konsekvens synes från effektivitetssynpunkt betänklig. Visserligen skulle presumtionsregeln – i likhet med föregående alternativ – dels motverka dold efterförtäring, eftersom den misstänkte väl i allmänhet inte skulle våga förtära alkohol efter färden om han inte är säker på att inför domstol kunna styrka denna förtäring, och dels också motverka osanna påståenden om efterförtäring, eftersom sådana invändningar endast sällan skulle leda till framgång. Men den nyss berörda olägenheten, nämligen att presumtionsregeln inte skulle hindra öppen efterförtäring, synes ändå så pass väsentlig att inte heller en presumtionsregel med denna utformning synes böra övervägas.

Sammanfattningsvis anser kommittén att mot införande av en presumtionsregel talar dels de principiella skälen att en sådan regel skulle strida mot grundsatsen om åklagarens bevisbörda och dels att praktiska svårigheter skulle vållas i tillämpningen. Kommittén anser sig därför inte böra förorda att man inför en presumtionsregel.

9.10.4.2 *Kriminalisering av efterförtäring såsom ett särskilt brott*

Alternativet till en presumtionsregel synes – såsom förut har berörts – vara att införa en bestämmelse, som går ut på att under vissa förutsättningar kriminalisera alkoholförtäring efter färden såsom ett särskilt brott. Till förmån för en kriminalisering kan åberopas att efterförtäring objektivt sett innebär en slags bevisförvanskning, låt vara att den inte alltid är uppsåtlig eller ens vårdslös. Om efterförtäring har skett, kommer blodprovet att ge en mer eller mindre förvanskad bild av den blodalkoholhalt som är resultatet av alkoholförtäring före färdens slut. Då blodprovet i allmänhet är avgöran-

[1] Förslaget innebar dessutom att föraren, för att bryta presumtionen, endast behövde göra efterförtäring *sannolik*.

de för ansvarsfrågans utgång synes det vara ett starkt intresse att skydda blodprovets värde som bevismedel i mål om trafiknykterhetsbrott. Detta kan synas bäst tillgodosett om man inför ett straffsanktionerat förbud – under vissa förutsättningar – mot sådan efterförtäring som försvårar utredning om trafiknykterhetsbrott.

Mot en sådan kriminalisering kan från principiell synpunkt invändas att en brottsligs åtgärder för att skydda sig själv från upptäckt och lagföring i princip inte är i och för sig straffbelagda. Det i 17 kap. 11 § brottsbalken upptagna brottet skyddande av brottsling, som bl. a. avser fall där någon skyddar brottsling genom undanröjande eller förvanskning av bevis, saknar sålunda motsvarighet när det gäller åtgärder som den brottslige själv vidtar för att skydda sig. Som exempel kan nämnas det fallet att en rattfyllerist slänger undan en brännvinsbutelj som han har i bilen eller att han avlägsnar fingeravtryck som tyder på att han har framfört bilen. Sådana bevisförvanskande åtgärder av den brottslige är inte i och för sig straffbara. Det förekommer visserligen speciella fall där den brottslige kan ådömas ansvar för handlingar som han har utfört i avsikt att skydda sig själv. Det är emellertid här fråga om fall där handlingen har straffbelagts av annan grund, såsom egenmäktigt förfarande, skadegörelse, urkundsförfalskning e. d. Som exempel kan nämnas att en rattfyllerist förfalskar det skriftliga utlåtandet om analysresultatet. Otvivelaktigt innefattar ett sådant förfarande en form av bevisförvanskning som försvårar utredningen om trafiknykterhetsbrottet.

Av intresse i detta sammanhang är bestämmelsen i 5 § trafikbrottslagen, enligt vilken vägtrafikant, som med eller utan skuld har haft del i uppkomsten av trafikolycka, vid straffansvar förbjudes att uppträda på visst sätt i syfte att undgå upptäckt eller eljest försvåra utredningen om olyckan. Sålunda inträder ansvar om vägtrafikanten genom att avlägsna sig från olycksplatsen undandrar sig att i mån av förmåga medverka till de åtgärder, vartill olyckan skäligen bör föranleda (s. k. smitning). Likaså inträder ansvar om vägtrafikanten undandrar sig att uppge namn och hemvist eller lämna upplysningar om händelsen. Genom bestämmelsen avser man visserligen inte att i och för sig straffbelägga försök att dra sig undan polisundersökning i anledning av olyckan, t. ex. blodprovstagning.[1] Men ansvar inträder om vägtrafikanten genom att avlägsna sig drar sig undan åtgärd, vartill olyckan *som sådan* har bort föranleda, t. ex. att lämna upplysningar som gör det möjligt för skadelidande att utreda olyckan och ta tillvara sina skadeståndsintressen.[2]

De ändamål som ligger bakom smitningsbestämmelsen är väl inte helt jämförliga med det syfte som en bestämmelse om efterförtäringsbrott skulle tillgodose. Vid smitning framträder sålunda en intressekollision mellan å ena sidan den misstänktes önskan att gå fri från rättsliga följder av olyckan och å andra sidan hänsynen till att personer som har lidit skada eller förlust i anledning av olyckan skall kunna ta tillvara sina skadeståndsanspråk. Vid efterförtäring däremot, står emot den misstänktes intresse enbart samhällets straffintresse.

Även om man beaktar detta förhållande föreligger dock rätt stora likheter mellan smitningsbestämmelsen och en bestämmelse som kriminaliserar efterförtäring. Sålunda kan man inte se bort från att smitningsbestämmelsen i många fall rent faktiskt blir tillämplig på åtgärder som en brottslig vidtar i syfte att skydda sig själv från polisundersökning och ansvarspåföljd. Det är här att märka att en fordonsförare som har varit inblandad i en olycka och som i avsikt att undgå polisundersökning avlägsnar sig från olycksplatsen i många fall – där skadelidande finns – inte kan göra detta utan att göra sig skyldig till smitningsbrott.

Mot bakgrund av det resonemang som har förts här ovan synes det knappast föreligga något principiellt hinder mot att kri-

[1] Se bl.a. JO:s ämbetsberättelse år 1964 s. 199 f.
[2] Exempel på annan åtgärd är omhändertagande av skadad person.

minalisera efterförtäring såsom ett särskilt brott. En bestämmelse härom skulle innebära att ansvar under vissa förutsättningar skall inträda vid sådan alkoholförtäring efter färden som försvårar utredningen om trafiknykterhetsbrott.

Det bör framhållas att ett efterförtäringsbrott redan finns i den norska trafiknykterhetslagstiftningen.

En förutsättning för att man skall införa en lagregel som kriminaliserar efterförtäring är naturligen att bestämmelsen blir tillräckligt effektiv. Härvidlag är att märka att en sådan bestämmelse visserligen endast kan rikta sig mot *faktisk* efterförtäring, däremot inte mot osant påstående om efterförtäring. Det torde emellertid ligga i sakens natur att även osant påstående om efterförtäring motverkas genom en bestämmelse om ansvar för efterförtäring.

Det är också av vikt att en lagregel om efterförtäringsbrott utformas sålunda att endast verkligt straffvärda fall kommer att hänföras under regeln. Såsom av det följande framgår möter det vissa svårigheter att utforma bestämmelsen på ett sådant sätt att detta krav tillgodoses. Dessa svårigheter synes emellertid vara överkomliga.

Såsom framgår av de överväganden som har gjorts i det föregående är det från principiell synpunkt inte helt tilltalande att införa en bestämmelse av innebörd att man kriminaliserar som ett särskilt brott sådan efterförtäring som försvårar utredningen om trafiknykterhetsbrott. Emellertid finns redan förut i lagstiftningen exempel på att misstänkts åtgärder för att skydda sig själv från upptäckt kan föranleda ansvar. Det går inte heller att förneka att det finns ett inte obetydligt praktiskt behov av att kriminalisera sådan efterförtäring som här avses. Detta har också vitsordats av åtskilliga remissinstanser vid behandlingen av 1957 års kommittés betänkande. Kommittén har därför för remissinstansernas granskning ansett sig böra lägga fram ett förslag om en sådan kriminalisering. Det närmare innehållet i en bestämmelse om efterförtäringsbrott kommer att behandlas i det följande.

9.10.4.3 *Kommitténs förslag till bestämmelse om efterförtäringsbrott. Tillämpningen av bestämmelsen*

En bestämmelse som kriminaliserar efterförtäring såsom ett särskilt brott bör lämpligen ha sin plats i en ny paragraf 4 a i trafikbrottslagen, i direkt anslutning till bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott.

Kommittén föreslår att bestämmelsen avfattas enligt följande.

Den som efter att ha fört motordrivet fordon förtär alkohol eller annat medel som avses i 4 § 1 mom. första stycket och som därvid inser eller har skälig anledning antaga att färden kan föranleda undersökning om brott enligt 4 § och att förtäringen kan försvåra undersökningen om sådant brott, dömes till böter eller fängelse i högst sex månader. Ansvar som nu sagts må dock ej ådömas den som i anledning av färden dömes till ansvar enligt 4 §.

I fråga om den närmare innebörden och tillämpningen av den förordade bestämmelsen kan följande anföras.

Genom bestämmelsen inträder ansvar enbart för *faktisk efterförtäring*, däremot inte för förares osanna påstående om efterförtäring. Fastställandet av om efterförtäring har skett vållar oftast inga svårigheter om efterförtäringen har ägt rum inför vittnen eller i övrigt på sådant sätt att den lätt kan styrkas. I andra fall får med hänsyn till omständigheterna bedömas om ett förarens påstående om efterförtäring är sanningsenligt eller inte. Förefaller påståendet osannolikt, kan naturligen inte dömas för efterförtäring men å andra sidan torde man då kunna se bort från efterförtäring vid bedömningen av trafiknykterhetsbrottet.

Osann invändning torde behöva befaras endast om den misstänkte har anledning tro att han kan slippa lindrigare undan genom att bli dömd för efterförtäring. Såsom tidigare har anförts kan den misstänkte vara benägen att göra invändning om efterförtäring inte bara om detta kan te sig gynnsamt för honom i ansvarshänseende utan också om han genom en sådan invändning kan undvika menliga försäkringsrättsliga konsekvenser samt körkortsåter-

kallelse. De frågor som hänger samman härmed behandlas i slutet av detta avsnitt.

I lagtexten anges som rekvisit för straffbarhet att föraren vid efterförtäringen *inser eller har skälig anledning anta att färden kan föranleda undersökning om trafiknykterhetsbrott*. Detta moment i bestämmelsen har av tekniska skäl konstruerats som ett subjektivt rekvisit. I rekvisitet ligger emellertid kravet på att även objektivt sett färden kan föranleda undersökning om trafiknykterhetsbrott.

Vad först angår den *objektiva* sidan av rekvisitet så innebär kravet på att färden kan föranleda undersökning om trafiknykterhetsbrott bl. a. att bestämmelsen inte är tillämplig om fråga kan uppkomma endast om undersökning rörande annat brott än trafiknykterhetsbrott, t. ex. vårdslöshet i trafik, olovlig körning eller överskridande av hastighetsbegränsning. I detta hänseende skiljer sig bestämmelsen såväl från den norska förbudsregeln, som gäller polisundersökning över huvud taget i anledning av körningen, som från de ovan behandlade förslagen till presumtionsregel, som avser undersökning om brott enligt trafikbrottslagen. Den begränsning till trafiknykterhetsbrott som här har gjorts kan ge upphov till vissa svårigheter i rättstillämpningen men motiveras med att ansvar för efterförtäring i princip bör inträda endast i sådana fall där en undersökning av förarens nykterhetstillstånd har aktualiserats.

När det gäller frågan om färden objektivt sett kan föranleda undersökning om trafiknykterhetsbrott märks i första hand sådana fall där det kan visas att föraren före färden har druckit så mycket alkohol att han under eller efter färden kan ha överskridit straffbarhetsgränsen eller har varit nära att överskrida denna. Det föreligger då i regel objektivt sett en risk för polisundersökning, eftersom föraren lätteligen kan ha blivit iakttagen eller anmäld. Han kan då komma att dömas till ansvar om han efter avslutad körning, t. ex. efter ankomsten till sin bostad, förtär alkohol. Även om det inte kan visas att föraren före färden har förtärt alkohol – över huvud taget eller i en sådan beaktansvärd mängd som nyss angavs – kan omständigheterna ändå vara sådana att färden objektivt sett kan föranleda undersökning av förarens nykterhetstillstånd. Den som stoppas vid en poliskontroll och som innan kontrollen är slutförd förtär alkohol som han har med sig i bilen kan sålunda komma att drabbas av ansvar enligt bestämmelsen. Samma bör gälla om föraren har varit inblandad i en olycka och förtär alkohol medan utredningen på olycksplatsen ännu pågår eller innan han har fått lämna polisstationen. Och i de fall där föraren har avvikit från en poliskontroll eller där han efter en trafikolycka har smitit från olycksplatsen bör ansvar kunna inträda om han efter hemkomsten förtär alkohol.[1] Samma bör kunna gälla i vissa andra situationer, t. ex. om fordonet av olika anledningar har körts vingligt eller med släckta lyktor i mörker. I sådana situationer kan nämligen en undersökning av förarens nykterhetstillstånd ofta antas komma att ske.

Vad därefter angår den *subjektiva* sidan av förevarande rekvisit så krävs att föraren vid tiden för efterförtäringen *inser eller har skälig anledning anta* att färden kan föranleda undersökning om trafiknykterhetsbrott. Har föraren före färden förtärt en beaktansvärd mängd alkohol enligt vad förut har sagts bör han i regel anses ha skälig anledning anta att färden kan föranleda sådan undersökning och detta även om han tror sig vara oupptäckt. Teoretiskt kan väl dock i något fall tänkas att föraren saknar skälig anledning anta att det kan bli en undersökning fastän så är fallet objektivt sett, t. ex. om omständigheterna är sådana att föraren inte hade bort räkna med att körningen har observerats. I fråga om de fall där föraren efterförtär alkohol på platsen för en trafikkontroll eller vid en trafikolycka föreligger naturligtvis i regel uppsåt. Även i de fall där föraren efterförtär alkohol sedan han har avvikit från en poliskontroll eller från platsen för en olycka

[1] Även om det av utredningen kommer att bli ådagalagt att föraren över huvud taget inte har förtärt någon alkohol före körningen, utesluter alltså detta inte straffbarhet. Vad som föreslås bli kriminaliserat är nämligen bevisförvanskningen.

torde han i allmänhet inse eller åtminstone ha skälig anledning anta att färden kan föranleda sådan undersökning som här avses. I andra situationer, t. ex. då fordonet har förts vingligt eller med släckta lyktor i mörker, får det bero av de närmare omständigheterna om det subjektiva rekvisitet hos föraren kan anses uppfyllt.

I lagtexten anges vidare som rekvisit för straffbarhet att föraren vid efterförtäringen *inser eller har skälig anledning anta att förtäringen kan försvåra undersökningen om trafiknykterhetsbrott.* Även detta moment i bestämmelsen har konstruerats som ett subjektivt rekvisit. I rekvisitet ligger emellertid att även objektivt sett efterförtäringen kan försvåra undersökningen.

Vad först angår den *objektiva* sidan av förevarande rekvisit, dvs. att efterförtäringen kan försvåra undersökningen om trafiknykterhetsbrott, är till en början att märka att så kan vara fallet inte bara när blodprovstagning sker utan också i de fall där blodprov saknas och där alltså fråga uppkommer att döma förare på vittnesbevisning.[1] I de allra flesta trafikonykterhetsutredningar har man emellertid att räkna med att blodprovstagning sker.

Bedömningen av frågan om efterförtäringen kan försvåra undersökningen om trafiknykterhetsbrott bör ske med hänsyn till förhållandena vid den tidpunkt då efterförtäring sker. Om blodprov då ännu inte har tagits måste efterförtäringen anses kunna försvåra undersökningen, såvida inte så lång tid har förflutit efter körningen att blodprovstagning av den anledningen inte längre är motiverad. Att – i likhet med den norska sextimmarsregeln – fixera någon tidrymd inom vilken efterförtäring i princip bör vara förbjuden synes med hänsyn till de växlande förhållandena knappast lämpligt. Har blodprov tagits eller beslut meddelats att blodprov inte skall tas, synes en alkoholförtäring som sker först därefter inte kunna försvåra utredningen. Att – såsom i den norska lagregeln – införa en uttrycklig bestämmelse härom torde inte vara nödvändigt med hänsyn till den lagtekniska konstruktion som här har valts.

I *subjektivt* hänseende krävs att föraren vid efterförtäringen *inser eller har skälig anledning anta* att undersökningen kan försvåras. I det vanliga fallet där efterförtäringen sker i avsikt att försvåra undersökningen torde i allmänhet inte några tillämpningssvårigheter uppkomma. I regel torde då endast kort tid ha förflutit från körningens slut. I fråga om de fall där efterförtäring har skett åtskilliga timmar efter körningen torde man ofta kunna anse att föraren inte har haft skälig anledning anta att undersökningen kan försvåras. Genom en restriktiv tillämpning av det subjektiva rekvisitet bör man kunna uppnå att endast verkligt straffvärda fall hänförs under bestämmelsen.

I princip torde bestämmelserna om *medverkansansvar* vara tillämpliga på efterförtäringsbrott. Fallet torde dock inte få nämnvärd praktisk betydelse.

En lagregel av den innebörd som här har tagits upp kan naturligen ge upphov till ett stort antal tveksamma gränsfall. Risken föreligger att man får besvärliga tillämpningsproblem. Självfallet är det angeläget att undvika detta. Det är mot denna bakgrund som kommittén har ansett det nödvändigt att lägga fram konsekvenserna av en efterförtäringsregel och ange hur denna bör tolkas. Kommittén tror att i praktiken tillämpningen av bestämmelsen inte kommer att vålla några svårigheter och att åklagarna kommer att begränsa sig till att åberopa bestämmelsen endast i tämligen klara fall där det finns anledning räkna med illojalitet från den misstänktes sida. Bl. a. med hänsyn härtill tror kommittén inte heller att man behöver befara att efterförtäringsregeln kommer att skapa rättsovisshet hos allmänheten. Såvitt man vet har den norska lagregeln om efterförtäring, som för övrigt är strängare utformad än kommitténs förslag, inte vållat några olägenheter.

Straffsatsen för efterförtäringsbrott är enligt förslaget dagsböter eller fängelse i högst

[1] I anslutning härtill är att märka att förslaget till efterförtäringsbestämmelse gäller inte bara alkohol utan också annat påverkansmedel, såsom narkotika och andra droger.

sex månader. Fängelse – eller annan svårare påföljd än böter – synes kunna komma i fråga i vissa fall när misstänkt genom efterförtäring åsyftar att bli dömd för efterförtäring i stället för rattfylleri eller rattonykterhet. Ofta torde påföljden för efterförtäring böra stanna vid böter. Så torde i allmänhet böra ske om brottet har begåtts av oaktsamhet.

I vissa fall torde den misstänkte kunna övertygas om såväl trafiknykterhetsbrott som ett i anslutning därtill begånget efterförtäringsbrott. I så fall bör inte ansvar få ådömas för efterförtäringsbrott utan endast för trafiknykterhetsbrott. Detta har särskilt utsagts i bestämmelsen. *Efterförtäringsbrott* är således *subsidiärt* i förhållande till trafiknykterhetsbrott. Denna lösning kan främst motiveras av att förbudet mot efterförtäring är avsett att hindra att personer som är skyldiga till trafiknykterhetsbrott till följd av påstående om efterförtäring inte kan övertygas om trafiknykterhetsbrott. Om nu trafiknykterhetsbrott kan bevisas trots efterförtäringen, så torde det saknas påtaglig anledning att bestraffa efterförtäringen. Principen att efterförtäringsbrott är subsidiärt i förhållande till trafiknykterhetsbrott gäller även i det fall där föraren är misstänkt för rattfylleri men på grund av efterförtäringen kan övertygas endast om rattonykterhet. Detta framgår av bestämmelsens ordalydelse.

Av principen om efterförtäringsbrottets subsidiaritet följer att utredningen alltid i första hand bör inriktas på att konstatera om den misstänkte har gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott och att man först därefter bör ta ställning till frågan om ansvar för efterförtäring. Givetvis är det i förekommande fall lämpligt att frågan om ansvar för i första hand trafiknykterhetsbrott och i andra hand efterförtäringsbrott prövas i ett och samma mål.

Om man kriminaliserar efterförtäring såsom ett särskilt brott uppstår frågan om detta brott bör föranleda körkortsåterkallelse. Det ankommer visserligen inte på kommittén att ta ställning till denna fråga, men kommittén vill ändå göra följande reflexioner. Till förmån för att återkallelse skall kunna ske vid efterförtäring kan åberopas att det annars kan bli frestande för trafikonyktra förare att föredra ansvar för efterförtäring framför ansvar *och* körkortsåterkallelse för trafiknykterhetsbrott. Vidare kan det sägas att om man – i stället för en kriminalisering – hade valt en presumtionsregel, hade därav följt att vid efterförtäring ansvar skulle ådömas för trafiknykterhetsbrott, och därmed skulle körkortsåterkallelsefrågan ha kommit att bedömas i enlighet med de regler som gäller för dessa brott. Å andra sidan synes det inte helt tilltalande att återkallelse skall kunna ske om föraren inte kan fällas till ansvar för trafiknykterhetsbrott utan endast för den bevisförvanskning som efterförtäringsbrottet innebär. Även om efterförtäring inte skall kunna föranleda körkortsåterkallelse synes detta inte hindra att efterförtäringsbrottet får en beaktansvärd allmänpreventiv effekt.

Frågan huruvida efterförtäringsbrott bör ha försäkringsrättsliga konsekvenser är otvivelaktigt av praktiskt intresse. Det torde emellertid inte ankomma på kommittén att bedöma denna fråga.

9.11 *Påverkan av annat medel än alkohol*

9.11.1 Översiktlig redogörelse

Förande av motordrivet fordon under påverkan av annat berusningsmedel än alkohol, i denna framställning för undvikande av missförstånd benämnt drograttfylleri, är straffbelagt i 4 § 1 mom. andra stycket trafikbrottslagen. Enligt denna bestämmelse inträder ansvar om föraren var så påverkad av annat berusningsmedel än alkohol att det kan antas att han inte på betryggande sätt kunde föra fordonet. Bestämmelsen är konstruerad på samma sätt som den rattfylleribestämmelse som avser påverkan av alkoholhaltiga drycker. Brottet hänförs dock inte under beteckningen rattfylleri men har samma straffsats som detta brott. Någon

motsvarighet till promillereglerna vid trafiknykterhetsbrotten finns inte när det gäller påverkan av annat berusningsmedel än alkohol.

Det stora flertalet medel som är hänförliga under drograttfylleri utgörs av olika sorters läkemedel, såsom sömnmedel, lugnande medel och smärtstillande medel. Hit hör emellertid också vissa preparat som här i landet inte alls eller i mycket liten utsträckning har en medicinsk användning. Främst är därvid att nämna olika s. k. centralstimulerande medel samt hasch och LSD. Även olika lösnings- och reningsmedel – såsom thinner och trikloretylen – är hänförliga under begreppet annat berusningsmedel.

De närmare verkningarna av dessa olika medel på de psykiska och fysiska funktioner som bestämmer körförmågan är endast i begränsad utsträckning kända. Variationerna i verkningarna kan vara avsevärda. För en del läkemedel gäller att körförmågan nedsätts redan vid bruk i terapeutiska doser. Beträffande andra medel gäller att en påverkan som är farlig för trafiksäkerheten inträder först vid överdosering. Vid kombinerat bruk av flera läkemedel kan lätt uppstå en trafikfarlig påverkan även om varje medel för sig har intagits i terapeutisk dos. I många fall förhåller det sig vidare så att om alkohol intas i samband med medlet man får en förstärkning av alkoholeffekten och i vissa fall en effekt som är starkare än summan av alkoholen och medlet var för sig. Medlet kan då ge en från trafiksäkerhetssynpunkt farlig påverkan även om det har intagits endast i terapeutisk dos.

När det gäller att i den praktiska rättstillämpningen fastställa påverkan av annat berusningsmedel än alkohol har man i princip tillgång till samma bevismedel som vid påverkan av alkohol, nämligen – utom den misstänktes egna uppgifter – vittnesutsagor, klinisk läkarundersökning samt – med den begränsning som nedan kommer att anges – analys av blodprov och urinprov. Möjligheterna att fastställa påverkan av annat berusningsmedel än alkohol är emellertid avsevärt mindre än i fråga om alkohol. I många fall går den misstänkte fri från ansvar på grund av bevissvårigheter. Vad särskilt angår de fall där den misstänkte samtidigt med annat berusningsmedel har förtärt alkohol så att straffbar blodalkoholhalt har uppnåtts avstår man ofta på grund av utredningssvårigheter från att utreda frågan om drogpåverkan.

Vad först angår vittnesutsagor av polis och allmänhet torde dessa bevismedel vara behäftade med stora svagheter med hänsyn till vittnenas i allmänhet bristande kännedom om symtomen på andra medel än alkohol. Den kliniska läkarundersökningen är däremot mer tillförlitlig eftersom läkare lättare kan fastställa de symtom som uppträder vid läkemedelspåverkan. Emellertid torde det vara mycket svårt att döma till ansvar enbart på grund av vittnesmål och läkarundersökning, eftersom det för ansvar torde krävas att det också fastställs att den misstänkte har tagit ett medel som kan förklara hans påverkanssymtom. För att fastställa detta är man primärt hänvisad till uppgifter av den misstänkte själv. I många fall lämnar också den misstänkte uppgifter om vilket preparat han har intagit och mängden därav men det är också vanligt att uppgift härom saknas. Av största betydelse för att fastställa vilket eller vilka medel som har intagits är analys av blodprov och urinprov. I dagens läge är urinprovet viktigast när det gäller analys av andra medel än alkohol men efter hand som analysmetoderna blir mer känsliga får blodprovet allt större betydelse. Såväl blod- som urinprovsanalysmetoderna är emellertid ännu mycket outvecklade i fråga om andra medel än alkohol. En kvalitativ analys av de flesta läkemedel – dvs. fastställande av läkemedlets art – är visserligen möjlig men svårigheterna är avsevärt större än vid alkoholanalys. Åtminstone tidigare måste analyserna i varje särskilt fall inriktas på några få substanser och man kunde således inte spela över ett bredare område. Härvidlag är dock möjligheterna numera större än tidigare. När det gäller kvantitativ analys – dvs. fastställande av läkemedlets kon-

centration i blod och urin – är detta i gynnsamma fall möjligt på ett begränsat antal substanser. Svårigheterna är emellertid här ännu större än vid kvalitativ analys. Härtill kommer att man för närvarande endast i strängt begränsad utsträckning kan på grundval av analysresultatet bedöma om och i vad mån medlet har påverkat den misstänktes tillstånd och körförmåga. Undersökningar har gjorts för några ämnen men annars är forskningen endast i sin början på detta område.[1]

Ansvar för drograttfylleri förutsätter inte bara att föraren objektivt sett var straffbart påverkad utan också att det subjektiva rekvisitet vid detta brott är uppfyllt. Frågan om det subjektiva rekvisitet behandlas i avsnitt 9.17.

En genomgång av läkarprotokollen och polisprotokollen vid misstänkta fall av trafiknykterhetsbrott från mitten av 1960-talet visar att föraren i över 15 % av fallen enligt egen uppgift hade före körningen förtärt olika slags läkemedel. Andelen fall där den undersökande läkaren och polisen verkligen misstänkte drograttfylleri var emellertid endast drygt 1 %. I närmare hälften av de misstänkta drograttfyllerifallen kunde genom analys påvisas närvaro av olika läkemedel. I återstoden av dessa fall kunde inte analys företas på grund av ofullständigt eller otillräckligt undersökningsmaterial.[2]

Enligt uppgift från statens rättskemiska laboratorium har andelen fall där föraren enligt egen uppgift före körningen har förtärt olika slags läkemedel numera stigit till närmare 20 %. Det har vidare upplysts att år 1969 inkom till laboratoriet för analys av läkemedel cirka 1 000 fall eller omkring 5 % av samtliga misstänkta trafiknykterhetsbrott. Med hänsyn till resultatet av alkoholanalysen företogs dock läkemedelsanalys endast i 1/3 av dessa fall.

En förklaring till att antalet misstänkta drograttfyllerifall enligt vad nyss har anförts är så ringa är väl att upptäcktssvårigheterna är större än vid alkohol. Detta beror dels på att dessa påverkansmedel till skillnad från alkohol i regel inte utsöndras med utandningsluften och inte heller avger någon karakteristisk lukt och dels på att de utandningsapparater som används inte ger något utslag för andra påverkansmedel än alkohol.

Med hänsyn till den ökade läkemedelsförbrukningen antas det ofta att drograttfylleriet uppvisar en stigande trend. I viss mån belyses detta av nyssnämnda undersökning. Huruvida det på senare tid framträdande narkotikamissbruket har gett upphov till en ökning av drograttfylleriet är inte helt klart.

Med anledning av det alltmer tilltagande läkemedelsbruket utfärdade medicinalstyrelsen (numera socialstyrelsen) år 1967 ett cirkulär för att uppmärksamma läkare på faran av läkemedelspåverkan för trafiksäkerheten. I cirkuläret framhölls som angeläget att läkarna vid ordination av vissa sorters läkemedel upplyser patienterna om att medlet kan inverka på förmågan att föra motorfordon, varvid särskilt bör beaktas doseringen av läkemedlen samt risken vid kombination med alkohol.

9.11.2 Tidigare behandling av kriminaliseringsfrågorna

9.11.2.1 *Socialstyrelsens narkomanvårdskommitté*

Socialstyrelsens narkomanvårdskommitté har i betänkande SOU 1967: 41 (s. 89) redovisat vissa överväganden i frågan om läkemedel och trafik. Därvid har anförts att den nuvarande straffbestämmelsen för förande av motordrivet fordon under påverkan av annat berusningsmedel än alkoholhaltiga drycker i och för sig är ändamålsenlig. Dock uttalas att uttrycket »berusningsmedel» inte är helt adekvat utan bör ersättas med t. ex. uttrycket »medel» när

[1] Se om dessa frågor Bonnichsen m. fl., Läkemedel och trafik (Meddelande nr 16 från Institutet för maltdrycksforskning) Stockholm 1967, samt narkomanvårdskommitténs betänkanden SOU 1967: 41 (s. 85 ff) och SOU 1969: 52 (kap. 10).

[2] Se härom Bonnichsen m. fl., a. a., samt narkomanvårdskommitténs betänkanden SOU 1967: 25 (s. 31 f) och SOU 1967: 41 (s. 86 f).

lagrummet i annat sammanhang omarbetas eller justeras.

Narkomanvårdskommittén berör härefter frågan om det vid förande av motordrivet fordon under läkemedelspåverkan bör införas en presumtionsregel som skulle motsvara promillereglerna vid påverkan av alkohol. För att en sådan regel skall kunna införas krävs att man har tillgång till dels säkra analysmetoder som gör det möjligt att bestämma olika läkemedelshalter i blod och urin och dels statistiskt säkerställda forskningsresultat rörande olika läkemedelshalters inverkan på beteende och förarförmåga. I båda dessa hänseenden understryks behovet av en intensifierad forskning. Vad särskilt angår frågan om inverkan på organismen av olika läkemedelshalter anförs följande (s. 89).

Med hänsyn tagen till de särskilda svårigheter som föreligger då påverkan av läkemedel skall styrkas genom vittnesbevisning synes också på detta område behov finnas av en presumtionsregel. För att en sådan regel skall kunna införas måste emellertid genom omfattande forskning klarläggas hur människor reagerar vid olika halter av läkemedel i blod och urin; även kombinationsbruk läkemedel–alkohol måste studeras. Därefter måste riskökningen i trafiksituationer vid varierande påverkan av olika medel fastställas genom statistiskt säkerställda resultat. Härvid är av intresse att även olycksfall undersöks med avseende å halt av läkemedel i blod och urin. Det torde därefter vara möjligt att, i analogi med promillegränserna vid alkoholtrafikbrotten, ange vissa halter av läkemedel som otillåtna vid bilkörning m. m. Även ett rattonykterhetsbrott avseende andra medel än alkohol synes därvid böra övervägas.

Narkomanvårdskommittén berör även behovet av upplysning om farorna av läkemedelspåverkan i trafik samt frågan om införande av ett oaktsamhetsbrott vid sådan påverkan. Härvid uttalas följande (s. 89).

En omfattande upplysning om farorna av läkemedelspåverkan i trafik bör genomföras, dels genom en allmän hälsoupplysning och dels genom särskilda åtgärder, som t. ex. varning genom den förskrivande läkaren och särskild notation på apoteksförpackningen. – Trots intensifierad upplysning kommer det att förekomma fall då föraren varit omedveten om riskerna för påverkan eller uppsåt i vart fall ej kan styrkas. Kommittén finner att införandet av ett oaktsamhetsbrott vid förande av fordon under läkemedelspåverkan bör övervägas.

(Frågan om ett oaktsamhetsbrott behandlas i avsnitt 9.17.)

Avslutningsvis framhåller narkomanvårdskommittén att en omfattande forskning måste företas innan frågan om ändring av lagstiftningen på detta område slutligen prövas, att det med hänsyn till frågans vikt från trafiksäkerhetssynpunkt finnes angeläget att forskningen bedrivs med stor skyndsamhet samt att vid det slutliga avgörandet av lagstiftningsfrågan dessutom hänsyn bör tas till de rön som pågående utredning om trafiknykterhetsbrott kan leda till.

Narkomanvårdskommitténs slutbetänkande SOU 1969: 52 innehåller angående de spörsmål varom nu är fråga inte något ytterligare.

9.11.2.2 *Norskt förslag år 1968*

I ett norskt betänkande som avgavs år 1968[1] har föreslagits vissa ändrade bestämmelser om förande av motorfordon under påverkan av andra berusningsmedel än alkohol. Förslaget är av principiellt intresse därigenom att man föreslår införande av vissa presumtionsregler som innebär en utvidgning av det straffbelagda området. Utgångspunkten är att det i särskild ordning skall fastställas vilka olika slags medel som skall omfattas av presumtionsreglerna. Som straffbart påverkad skall anses förare som 1) har intagit sådant medel utan läkares ordination 2) har överskridit doseringen 3) på annat sätt inte har följt läkarens bruksanvisning, inbegripet varning mot bilkörning, eller inte har följt sådan varning som påförts läkemedelsförpackningen, eller 4) har förtärt alkohol i förbindelse med bruk av ifrågavarande slags läkemedel. Vidare har föreskrivits att villfarelse med hänsyn till verkningarna av sådant

[1] Instilling fra Utvalget angående bestemmelserne i vegtrafikloven m. m. om begrepet »anna rusande eller döyvande middel» enn alkohol, avlämnat den 16 september 1968 till det norska socialdepartementet.

bruk av läkemedel som avses i punkterna 1–4 inte fritar från straff.

9.11.3 Kommitténs överväganden och förslag

I kommitténs direktiv har inte särskilt tagits upp frågan om påverkan av andra berusningsmedel än alkohol. Med hänsyn till att kommitténs uppdrag omfattar hela lagstiftningen om trafiknykterhetsbrott och till den ökade betydelse som frågan under de senaste åren har erhållit har emellertid kommittén ansett sig böra ta upp frågan till granskning.

Antalet misstänkta eller beivrade drograttfyllerier är i jämförelse med de alkoholbetingade trafiknykterhetsbrotten synnerligen ringa. Därav kan man emellertid inte dra den slutsatsen att det här är fråga om ett för trafiksäkerheten obetydligt problem. Det finns nämligen anledning anta att i trafiken förekommer ett betydande antal förare som är på ett trafikfarligt sätt påverkade av olika slags droger men som undgår misstanke och beivran därför att de inte är åtkomliga med nuvarande undersökningsmetoder. Mot bakgrunden av det alltmera ökade läkemedelsbruket är det från trafiksäkerhetssynpunkt angeläget att detta problem ägnas en skärpt uppmärksamhet.

I förhållande till alkoholtrafikbrotten möter ett särskilt problem när det gäller påverkan av andra berusningsmedel, nämligen att de medel som det här är fråga om i allmänhet har en medicinsk användning. Det uppstår därför en intressekollision mellan å ena sidan en medicinskt försvarlig eller nödvändig användning av olika läkemedel och å andra sidan trafiksäkerhetsintresset att motorfordon inte förs av personer som genom bruk av sådana medel har nedsatt sin körförmåga. Den principiella grundinställningen måste enligt kommitténs mening vara att den som på grund av medicinering är på ett trafikfarligt sätt påverkad av sådana medel måste finna sig i att i trafiksäkerhetens intresse avstå från att föra motorfordon.

Den ansvarsbestämmelse som enligt gällande rätt står till buds för att ingripa mot drogpåverkade fordonsförare är utformad sålunda att ansvar inträder för den förare som är så påverkad av annat berusningsmedel än alkoholhaltiga (»starka») drycker att det kan antas att han inte på betryggande sätt kunde föra fordonet. Mot den principiella utformningen av denna bestämmelse – som är en motsvarighet till den allmänna rattfylleribestämmelsen vid påverkan av alkohol – synes någon invändning inte kunna riktas. Bestämmelsen bör därför till sitt sakliga innehåll behållas oförändrad. I formellt hänseende vill emellertid kommittén föreslå ändringar av bestämmelsen på två punkter.

Den ena ändringen avser uttrycket »annat berusningsmedel». Detta uttryck synes med hänsyn till de olika sorters medel som bestämmelsen avser att täcka inte vara helt adekvat och bör därför ändras. Redan då bestämmelsen infördes år 1951 anmärkte lagrådet (prop. 1951: 30 s. 288) på detta uttryck och föreslog att i stället skulle väljas beteckningen »annat stimulerande eller bedövande ämne». Denna beteckning infördes i det sammanhanget i 28 § 1 mom. vägtrafikförordningen. Departementschefen (prop. 1951: 30 s. 294) fann emellertid inte skäl att frångå uttrycket »annat berusningsmedel», varvid hänvisades till att detta uttryck användes i den allmänna fylleribestämmelsen i dåvarande strafflagen. Frågan togs på nytt upp av 1957 års trafiknykterhetskommitté (SOU 1963: 72 s. 101) som föreslog att man i stället skulle använda uttrycket »annat än alkoholhaltiga drycker». Därmed skulle man få överensstämmelse med den nya avfattningen av fylleribestämmelsen efter brottsbalkens ikraftträdande. Vid remissbehandlingen av detta förslag anmärkte dock flera remissinstanser på att denna formulering var otydlig. Sålunda anfördes att formuleringen lämnade utrymme för påverkan av inte bara andra medel eller ämnen som kan föranleda berusning utan också av trötthet och sjukdom. Senast har socialstyrelsens narkomanvårdskommitté föreslagit (se avsnitt 9.11.2.1 ovan) att man i stället för uttrycket »annat

berusningsmedel» inför beteckningen »annat medel».

För egen del vill kommittén förorda den av narkomanvårdskommittén föreslagna beteckningen »annat medel» än alkohol och föreslår därför att lagtexten avfattas i enlighet härmed.

Den andra ändringen i bestämmelsen avser brottsrubriceringen. Enligt kommitténs mening synes det föga ändamålsenligt att brottsrubriceringen »rattfylleri» skall gälla endast vid påverkan av alkohol. Kommittén föreslår därför att brottet skall betecknas som rattfylleri oavsett om påverkan härrör från alkohol eller annat medel eller från en kombination av alkohol och annat medel.[1] Lagtekniskt får detta till följd att den särskilda bestämmelsen i 4 § 1 mom. *andra* stycket trafikbrottslagen arbetas in i rattfylleribestämmelsen i lagrummets första stycke.

Såsom förut har berörts (avsnitt 9.11.1) föreligger stora bevissvårigheter vid tillämpningen av den nu gällande ansvarsbestämmelsen om drograttfylleri. Det är därför, som nedan skall närmare beröras, angeläget att man söker effektivisera tillämpningen av denna bestämmelse.

För detta ändamål är det väsentligt att man förbättrar möjligheterna att bevisa arten och mängden av den drog eller de droger som fordonsföraren har förtärt. Eftersom föraren själv eller vittnen oftast inte kan lämna tillförlitliga uppgifter härom kommer det an på att man genom en kemisk analys av blodprov och urinprov kan fastställa arten och koncentrationen av de intagna drogerna i dessa kroppsvätskor. Såsom förut har anförts är det ännu endast i begränsad utsträckning möjligt att i den praktiska tillämpningen bestämma koncentrationen av droger i kroppsvätskorna, till skillnad från vad som är fallet i fråga om alkoholanalyserna. Det är därför betydelsefullt att man söker vidare utveckla och pröva analysmetoderna i fråga om droger.

Vidare är det angeläget att man genom fortsatta forskningar söker klarlägga olika människors beteende och förarförmåga vid olika droger och vid olika halter av droger i blod och urin. Även verkningarna av kombinerat bruk av droger och alkohol måste vetenskapligt klarläggas. Medan alkoholens verkningar i dessa hänseenden är tämligen väl kända genom en rad olika forskningar[2] saknas i stort sett motsvarande forskningsresultat i fråga om droger.

På sikt bör dessa forskningar kunna öppna möjligheter till att man vid trafiknykterhetslagstiftningens tillämpning i större utsträckning än nu kan ta hänsyn till kvantitativa bestämningar av olika drogers förekomst i organismen. En sådan utveckling är ägnad att främja lagstiftningens effektivitet.

Självfallet skulle det vara värdefullt om man kunde införa någon form av promilleregler vid drogpåverkan i likhet med de promilleregler som har införts i fråga om alkohol. Detta förutsätter dels att man genom analys av blodprov och urinprov kan fastställa arten och koncentrationen av de intagna drogerna och dels att man har tillgång till statistiskt säkerställda forskningsresultat rörande trafikriskerna vid olika halter av droger i blod och urin samt vid kombinerat bruk av droger och alkohol. Eftersom dessa förutsättningar i stor utsträckning saknas är det tills vidare helt ogörligt att lägga fram förslag om presumtionsregler av den typ som promillereglerna vid alkohol representerar. Med hänsyn till den intensiva forskning som pågår kan emellertid bilden snabbt ändras.

En intressant typ av presumtionsbestämmelse läggs fram i det norska betänkande som har berörts i föregående avsnitt 9.11.2.2. Detta förslag skiljer sig från den typ av presumtionsregel som promillereglerna vid alkohol utgör genom att man inte utgår från en viss halt av medlet i förarens blod och urin. I stället presumeras påverkan föreligga i vissa fall av »ukontrollert» bruk av läkemedel. Bl. a. presumeras påverkan föreligga om föraren har intagit medlet i strid med läkares ordination, t. ex. överdosering, eller om han inte iakttar en på

[1] Förslag härom lades fram redan av 1949 års trafiknykterhetsutredning (SOU 1953: 20).

[2] Se härom kap. 6.

läkemedelsförpackningen särskilt meddelad varning mot bilkörning efter läkemedelsförtäring.

Enligt kommitténs mening kan mot en presumtionsbestämmelse av denna typ invändas att den innebär en alltför stark schablonisering. Påtaglig risk föreligger att man skulle få en alltför vidsträckt och ojämn kriminalisering. Vad angår presumtionen om påverkan vid överdosering så är att märka att den dos som läkaren har föreskrivit är bestämd av medicinska skäl och inte av trafiksäkerhetshänsyn och att det därför torde föra för långt att generellt anse trafikfarlig påverkan föreligga vid varje överdos. Och vad angår presumtion om påverkan i fall där körning har ägt rum trots varning på läkemedelsförpackningen synes en primär förutsättning för en sådan presumtion vara att varningen är i olika hänseenden preciserad, såväl när det gäller mängden av förtäringen som i fråga om tidsrymden mellan förtäring och körning. Även om en sådan precisering sker – vilket inte är avsett enligt det norska förslaget – synes en på detta sätt uppbyggd påverkanspresumtion vara alltför vansklig. Forskningarna på området torde ännu inte ha hunnit så långt att en sådan reglering kan genomföras mer generellt.

Ytterligare är att märka att om en presumtionsregel enligt det norska förslaget skall bli effektiv man inte heller här kan undvara ett analysförfarande, varigenom det kan fastställas vilket eller vilka medel som har intagits och om överdosering har skett. Såsom förut har anförts synes analysmetoderna i fråga om läkemedel ännu inte vara så utvecklade att man kan bygga en lagstiftning på sådana analyser.

Mot bakgrunden av vad sålunda har anförts anser kommittén att frågan om införande i en eller annan form av en presumtionsregel inte kan slutligen prövas förrän ytterligare underlag har erhållits genom fortsatta forskningar. Kommittén vill understryka angelägenheten av att forskningsverksamheten på detta område intensifieras.

De för trafiksäkerheten farliga verkningarna av olika droger är hittills alltför litet kända av allmänheten. Detta bidrar till att göra den preventiva effekten av drograttfylleribestämmelsen tämligen låg. Från preventiv synpunkt är det därför angeläget att omedelbara åtgärder vidtas för att i olika former sprida ökad upplysning om dessa faror. Sålunda bör en upplysningsverksamhet äga rum genom radio, TV och press samt genom undervisning i trafikskolorna. Av största betydelse är naturligtvis också att en speciell information lämnas i samband med ordination, försäljning och utlämning av »trafikfarliga läkemedel», både receptbelagda och receptfria. Sålunda är det angeläget att vid läkares ordination denne verkligen upplyser patienten om medlets verkningar på de funktioner som bestämmer körförmågan. Vidare bör det föreskrivas att »trafikfarliga» läkemedel inte får säljas eller utlämnas utan att varning om medlets verkningar finns angiven på läkemedelsförpackningen. Det måste antas att en ökad upplysning i de hänseenden som här avses skulle ha en preventiv effekt eftersom många människor i dagens läge är okunniga om de risker som olika läkemedel innebär från trafiksäkerhetssynpunkt. En ökad upplysning skulle också få betydelse för frågan om det subjektiva rekvisitet vid drograttfylleri är uppfyllt. Denna sista fråga behandlas i avsnitt 9.17.

9.11.4 Konkurrensspörsmål

En speciell konkurrensfråga skall här beröras. Hur skall det fall behandlas där förarens blodalkoholhalt uppgår till 0,5 ‰ men inte till 1,2 ‰, dvs. inom gränserna för rattonykterhet, men där det samtidigt har styrkts rattfylleripåverkan på grund av samtidigt bruk av alkohol och annat medel än alkohol? Uppenbarligen skall därvid fällas till ansvar för rattfylleri. Frågan är emellertid om ansvar dessutom skall inträda för rattonykterhet. Enligt kommitténs mening bör – liksom vid påverkan av enbart alkohol – rattfylleriansvaret utesluta ansvar för rattonykterhet. Rattonykterhet bör sålunda i sin helhet vara subsidiärt i

förhållande till rattfylleri. Detta kommer till uttryck i kommitténs förslag till utformning av rattonykterhetsbestämmelsen.

9.12 *Olika slag av fordon*

Den rattfylleribestämmelse som bygger på det allmänna påverkansrekvisitet är tillämplig på alla motordrivna fordon enligt definitionen i vägtrafikförordningen, alltså bil, motorcykel, inbegripet moped, samt traktor och motorredskap. Promillebestämmelsen vid rattfylleri (1,5 ‰ och uppåt) samt rattonykterhetsbestämmelsen (0,5–1,49 ‰) omfattar däremot endast bil, motorcykel, inbegripet moped, samt traktor med släpfordon. Utanför promillebestämmelserna faller alltså traktor utan släpfordon samt motorredskap.

Kommittén har ansett att frågan om lagstiftningens tillämplighet vid olika slag av fordon påkallar särskilda överväganden när det gäller mopeder samt traktorer och motorredskap. Dessa slag av fordon har till skillnad från bilar och vanliga motorcyklar en relativt låg konstruktiv hastighet – högst 30 kilometer i timmen – och är därför mindre trafikfarliga. Fråga uppkommer därför i vilken utsträckning trafiknykterhetslagstiftningen bör vara tillämplig på mopeder, traktorer och motorredskap.

9.12.1 **Mopeder**

Enligt vad nyss anfördes är samtliga ansvarsbestämmelser om trafiknykterhetsbrott tillämpliga på mopeder. Om man överväger en inskränkning skulle väl denna närmast gå ut på att lämna mopederna utanför det lindrigare brottet rattonykterhet och alltså straffa endast vid rattfylleri, dvs. då antingen påverkan kan styrkas eller då blodalkoholhalten har uppgått till 1,2 ‰ eller mer. En lösning av detta slag föreslog 1949 års trafiknykterhetsutredning (SOU 1953: 20 s. 170), men förslaget genomfördes inte. Frågan togs på nytt upp av 1957 års trafiknykterhetskommitté (SOU 1963: 72 s. 102) som emellertid föreslog att mopeder alltjämt skulle omfattas av hela trafiknykterhetslagstiftningen. I stort sett samtliga remissinstanser godtog eller lämnade utan erinran denna ståndpunkt.

I frågan om det finns anledning att gå ifrån den ståndpunkt som sålunda har intagits bör följande anföras.

Mopedernas mindre trafikfarlighet beror – utom på den låga konstruktiva hastigheten – dessutom på den relativt låga vikten. Den mindre trafikfarligheten visar sig däri att mopedister endast mer sällan genom påkörning vållar skada på annan person eller annans egendom och att de skador som därvid uppstår är förhållandevis obetydliga. När det gäller dömda rattfyllerifall år 1964 framgår sålunda av kommitténs undersökning (avsnitt 4.1) att mopedisterna inte i något fall hade varit invecklade i olycka med skada på annan person och att knappt 5 % av dem hade varit invecklade i olycka med skada på annans egendom. I rattonykterhetsfallen på moped hade skada på annan person förekommit i 1 % och skada på annans egendom i 3 % av fallen.[1]

Mopedernas trafikfarlighet bör å andra sidan inte underskattas. Man synes inte vara berättigad att se bort ifrån att påverkade mopedister i rätt stor utsträckning orsakar skada på sig själva. Enligt undersökningen för år 1964 hade sålunda 13 % av de mopedister som dömdes för rattfylleri själva skadats vid körningen. Inte heller får man se bort ifrån den trafikfarlighet som ligger däri att alkoholpåverkade mopedister genom sitt körsätt lätt kan tvinga andra fordon till undanmanövrer som kan ge upphov till olyckor. I det sammanhanget bör framhållas att mopederna är mycket vanliga ute i trafiken. Antalet mopeder i vårt land uppskattas till drygt en halv miljon. Av de personer som årligen döms för trafiknykterhetsbrott utgör mopedisterna ungefär 20 %.

Enligt kommitténs mening kan det inte vara riktigt om man i en tid då trafiksäkerheten är en så angelägen samhällsfråga

[1] Som en jämförelse kan nämnas att av de dömda bilrattfylleristerna hade enligt samma undersökning 5 % varit invecklade i olycka med skada på annan person och 21 % i olycka med skada på annans egendom.

skulle luckra upp kravet på nykterhet i trafiken i fråga om en fordonsgrupp som alltsedan sin tillkomst för snart 20 år sedan har hänförts under samma trafiknykterhetsbestämmelser som andra motorfordon. Även om mopederna utgör en mindre trafikfarlig fordonsgrupp skulle en sådan uppluckring te sig olycklig både från preventiv och psykologisk synpunkt. I det senare avseendet kan särskilt anföras att många mopedister, när de har uppnått körkortsåldern, skaffar sig bil eller motorcykel. Det kan inte inverka gynnsamt på deras inställning till alkohol i trafiken om de har vant sig vid att inte behöva underkasta sig samma återhållsamhet i fråga om alkoholförtäring som gäller för bilförare.

Kommittén anser därför att övertygande skäl talar för att mopederna liksom hittills skall vara underkastade trafiknykterhetslagstiftningen i dess helhet, och bör de särskilda synpunkter som föranleds av mopedernas mindre trafikfarlighet lösas inom ramen för påföljdssystemet och påföljdssystemets tillämpning. Till denna fråga återkommer kommittén i avsnitt 9.15.

9.12.2 Traktorer och motorredskap

Enligt vad förut har anförts är samtliga bestämmelser om trafiknykterhetsbrott tillämpliga på traktorer med släpfordon. Traktorer utan släpfordon samt motorredskap omfattas däremot endast av den rattfylleribestämmelse som bygger på det allmänna påverkansrekvisitet och har alltså lämnats utanför promillereglerna. Frågan om man bör utvidga lagstiftningen sålunda att även promillereglerna blir tillämpliga på traktorer utan släpfordon samt motorredskap har övervägts av kommittén.

Till en början bör härvidlag nämnas att 1957 års trafiknykterhetskommitté (SOU 1963: 72 s. 102) föreslog att samtliga ansvarsbestämmelser skulle bli tillämpliga på traktorer utan släpfordon samt motorredskap. Detta förslag godtogs eller lämnades utan erinran av i stort sett samtliga remissinstanser.

Till stöd för att göra trafiknykterhetslagstiftningen i dess helhet tillämplig på traktorer utan släpfordon samt motorredskap kan anföras följande. Trots den låga konstruktiva hastigheten kan traktorer – även om de förs utan släpfordon – och motorredskap innebära påtagliga risker i trafiken. Detta beror särskilt på det förhållandet att traktorerna och många av motorredskapen – t. ex. grävskopor, mobilkranar och truckar – har en avsevärd storlek och tyngd. Förandet av dessa fordon ställer därför i många fall sådana krav på föraren att en av alkoholförtäring nedsatt förarförmåga kan bli ödesdiger. Inte sällan kan olyckor med sådana fordon få allvarliga skadeföljder. Det synes därför inte rimligt att det skall gälla lindrigare trafiknykterhetsbestämmelser för dessa fordon än för mopeder, som redan enligt nuvarande lagstiftning är underkastade trafiknykterhetslagstiftningen i dess helhet.

Å andra sidan har anförts att traktorer utan släpfordon samt motorredskap i stor utsträckning förs på andra platser än i den vanliga trafiken och att olycksriskerna därvidlag är påtagligt mindre. Denna i och för sig beaktansvärda synpunkt hänför sig emellertid till platsen för körningen (avsnitt 9.13) och kan knappast motivera att fordonen som sådana tas undan från promillereglerna.

Med hänsyn till vad sålunda har anförts föreslår kommittén den ändringen i gällande lag att promillebestämmelserna görs tillämpliga även på traktorer utan släpfordon samt på motorredskap. En sådan ändring innebär att trafiknykterhetslagstiftningen i dess helhet blir tillämplig på alla slag av motordrivna fordon enligt definitionen i vägtrafikförordningen.

9.13 *Platsen för körningen*

9.13.1 Gällande rätt: ansvar inträder oavsett på vilken plats fordonet har förts

Bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott är utformade sålunda att ansvar inträder oavsett på vilken plats fordonet har förts. Något rekvisit som begränsar dessa brott till körning enbart på väg finns alltså inte. Inte heller äldre bestämmelser om trafiknykter-

hetsbrott innehöll någon sådan begränsning.[1]

Även vid grov vårdslöshet i trafik och olovlig körning inträder ansvar oavsett platsen för gärningen.

Till skillnad härifrån bestraffas vårdslöshet i trafik, som inte är grov, endast när det är fråga om trafik på väg. Samma är förhållandet med de trafikregler som är straffbelagda i vägtrafikförordningen.

I rättspraxis har också i överensstämmelse med lagens lydelse ansvar för trafiknykterhetsbrott ådömts utan hinder av att körningen har ägt rum på annan plats än väg, nämligen enskilt område som inte nyttjas till farväg samt garage, NJA 1938 s. 285 och 1949 s. 559.

NJA 1938 s. 285. A försökte i onyktert tillstånd föra en av honom på enskilt område vid en väg parkerad bil ut på vägen. Han körde emellertid på en sten helt nära vägkanten och hindrades därigenom att komma ut på vägen. A åtalades för rattfylleri. Den omständigheten att marken över vilken A vid tillfället hade fört bilen var enskilt område, ansågs inte befria A från ansvar för rattfylleri.

NJA 1949 s. 559. Med alkoholkoncentration överstigande 0,8 ‰ gick A in i ett garage, satte sig där upp i en bil, startade motorn och förde bilen 5 à 6 meter framåt. För att kunna föra bilen ut ur garaget var han nödsakad att därefter backa bilen ett stycke. Detta förmådde han i sitt spritpåverkade tillstånd inte göra, och då han blev iakttagen av en person som kom tillstädes, lämnade han bilen och försökte gömma sig i garaget. Fastän A sålunda inte hade fört bilen annat än inom garaget, dömdes han för onykterhet i trafik.

9.13.2 Tidigare behandling av frågan om att från ansvar utesluta fall där fordonet har förts på annan plats än väg

Att lagstiftningen om trafiknykterhetsbrott är utformad så, att ansvar inträder oavsett platsen för körningen synes inte ha dryftats närmare eller särskilt motiverats i förarbetena till lagstiftningen. Vid tillkomsten av nu gällande 1951 års trafikbrottslag berördes emellertid frågan av lagrådet (prop. 1951: 30 s. 286). Lagrådets flesta ledamöter förklarade att de fann det motiverat att i enlighet med vad som föreslogs i lagrådsremissen bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott – och för övrigt även bestämmelserna om olovlig körning och grov vårdslöshet i trafik – gavs sådant innehåll att de kom att äga tillämpning oavsett om gärningarna hade ägt rum på väg eller inte.[2] En ledamot av lagrådet, justitierådet Ekberg, var däremot av annan mening och uttalade betänkligheter emot att såsom trafiknykterhetsbrott bestraffa fall där förandet inte hade skett på väg. Ekberg anförde bl. a. följande (s. 289).

Den grundläggande principen i lagstiftningen bör, såsom jag framhållit vid 3 § (olovlig körning) vara att förseelsen sker vid trafik på väg, och önskvärt är, att överensstämmelse i detta hänseende föreligger i fråga om alla slag av hithörande brott. Avvikelse från denna princip bör ej ske utan starka skäl. Nu berörda detaljfråga rörande omfattningen av brottsrekvisitet vid rattfylleri har, såvitt jag kunnat finna, tidigare ej diskuterats närmare. Vid tillkomsten av bestämmelserna om rattfylleri synes helt naturligt uppmärksamheten uteslutande ha varit riktad på den fara, som detta brott utgör för trafiken å vägar och gator. Väl kan rattfylleribrottet anses ha en sådan karaktär, att skäl kunna anföras för att detsamma bör beivras, även om brottet äger rum å enskilt, till farväg ej hänförligt område, som är upplåtet för eller eljest nyttjas av allmänheten, t. ex. en hotellgård, varest gästerna bruka parkera sina motorfordon, eller annan enskild parkeringsplats för främmande bilar. Område av dylik beskaffenhet får emellertid enligt den innebörd, som begreppet väg jämlikt lagrådets mening bör äga, hänföras under detta begrepp. Därest för straffbarhet enligt 1 mom. första stycket i förevarande paragraf förutsättes, att någon vid förande av bil, motorcykel, traktor eller motorredskap »på väg» var så påverkad

[1] I 28 § vägtrafikförordningen föreskrivs däremot att fordon inte får *på väg* föras av någon som på grund av påverkan av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen saknar nödiga förutsättningar att på betryggande sätt kunna föra fordonet. Denna begränsning hänger väl samman med att vägtrafikförordningen i princip avser att reglera *väg*trafiken.

[2] Vad särskilt angick grov vårdslöshet i trafik, där det remitterade förslaget innebar att straffbarhet skulle inträda endast om gärningen hade begåtts på väg, förklarade lagrådsmajoriteten att eftersom detta brott var svårare än olovlig körning och trafiknykterhetsbrott – något som också framgick vid en jämförelse av straffskalorna – så syntes den grova vårdslösheten böra bestraffas oavsett var den hade ådagalagts.

av starka drycker som i nämnda lagrum sägs, kommer följaktligen rattfylleribrottet att omfatta jämväl de fall som nu antytts. Däremot möta betänkligheter mot en så vidsträckt omfattning av rekvisitet för ifrågavarande brott, att enskilt område, på vilket främmande trafik vanligen ej förekommer, faller under detsamma. Strängt taget skulle rattfylleribrottet då komma att omfatta jämväl sådana fall som att en spritpåverkad person i ett garage kör en bil från en plats till en annan eller på en gårdsplan, å vilken blott gårdens folk brukar vistas, backar en bil in i ett garage. Det motiv, som ligger till grund för kriminalisering vid andra trafikbrott, nämligen skyddande av den allmänna trafiksäkerheten, föreligger ej i dylika fall utom så till vida att fara kan förefinnas, att vederbörande i sitt onyktra tillstånd ger sig ut att köra på väg. Vill man i lagstiftningen beakta en sådan fara, synes det böra övervägas, om ej det riktigaste vore att straffbelägga försök till rattfylleri. Även andra skäl kunna tala för införande av en sådan bestämmelse. Sker detta, torde det knappast erfordras, att rattfylleri å enskilt, till farväg ej hänförligt område, varå främmande trafik i allmänhet ej äger rum, straffbelägges. Tydligt är nämligen, att därest någon genom vårdslöshet från förarens sida skulle bliva påkörd och svårare skadad, den omständigheten, att föraren var onykter, är att anse såsom väsentligt försvårande vid utmätning av straff enligt 14 kap. 9 eller 17 § strafflagen, oavsett huruvida gärningen formellt är att samtidigt betrakta som rattfylleribrott. En kriminalisering, som går längre än det praktiska behovet kräver, är ägnad att undergräva den allmänna respekten för lagarna och får lätt ett sken av orättvisa.

Den fråga som sålunda väcktes av en ledamot i lagrådet att begränsa trafiknykterhetsbrotten till fall där fordonet har förts på väg föranledde inte något uttalande av departementschefen. Inte heller 1949 års trafiknykterhetsutredning berörde frågan (SOU 1953: 20).

1957 års trafiknykterhetskommitté (SOU 1963: 72 s. 105) tog emellertid upp frågan. Man fann att de synpunkter som hade framförts i Ekbergs yttrande var välgrundade och förtjänade att övervägas. Vad angick normalbrottet »onykterhet i trafik» enligt 1957 års kommittés förslag ansågs dock frågan vara utan betydelse eftersom ansvar för detta brott förutsatte att påtaglig fara hade förelegat för trafikolycka under färden. Att då göra ett undantag i fråga om platsen för körningen ansågs inte vara möjligt. 1957 års kommitté torde ha menat att om körningen har skett på annan plats än väg det endast sällan kan ha förelegat påtaglig fara för trafikolycka och att, om så undantagsvis hade varit fallet ansvar borde inträda. Vad härefter angick den lindrigaste brottstypen »trafiknykterhetsförseelse» enligt 1957 års kommittés förslag – vilken i princip innebar totalförbud mot förande av motorfordon i anslutning till alkoholförtäring varvid dock från straffansvar skulle undantas fall där förseelsen kunde anses ringa – så fann 1957 års kommitté att starka skäl talade för att undanta körningar som inte hade skett på väg i vägtrafikförordningens bemärkelse. Med hänsyn till vikten av att klart och utan inskränkningar fastställa att grundregeln måste vara absolut nykterhet i trafiken fann man sig dock inte kunna föreslå att förande på väg skulle tas upp som ett särskilt brottsrekvisit. Däremot föreslogs att »trafiknykterhetsförseelse» skulle kunna anses som ringa och därmed kunna passera utan ansvar, där gärningen inte hade skett på väg. Med en sådan lösning ansåg man sig också kunna beakta de särskilda förhållandena i fråga om traktorer och motorredskap, som används huvudsakligen på andra platser än i den vanliga trafiken.

De remissinstanser som anmälde en åsikt i frågan var i allmänhet positiva till 1957 års trafiknykterhetskommittés förslag att i viss mån begränsa ansvaret till körning som hade skett på väg. Åtskilliga remissinstanser godtog förslaget utan kommentarer. I ett remissutlåtande hälsades med tillfredsställelse att vissa nu straffbara föranden på enskilda områden, t. ex. i garage, kunde komma att bli fria från straff. Det påpekades att det allmänna rättsmedvetandet hade haft svårt att acceptera att dessa gärningar bedömdes som brott. I ett annat remissutlåtande hävdades å andra sidan den meningen att straffrihet inte borde inträda när färd på enskilt område hade avbrutits till följd av en inte förutsedd händelse, t. ex. polisens ingripande, varigenom föraren hade hind-

12—014360

rats att föra upp fordonet på väg. Från ett par håll anmärktes att ansvarsfrihetsregeln skulle ge åklagare och domstolar en vidsträckt prövningsrätt, som kunde medföra ojämn tillämpning. I några remissutlåtanden föreslogs att man skulle ta steget fullt ut och vid alla typer av trafiknykterhetsbrott från straffbarhet utesluta sådana körningar som inte hade ägt rum på väg.

För ställningstagande till frågan skall i nästa avsnitt redogöras för vägbegreppet i vägtrafikförordningen.

9.13.3 Innebörden av begreppet väg i vägtrafikförordningen

Inför man som rekvisit vid trafiknykterhetsbrotten att fordonet skall ha förts på väg kommer begreppet väg att få samma innebörd som enligt legaldefinitionen i 1 § 1 mom. vägtrafikförordningen.[1] Enligt denna bestämmelse förstås med väg: allmän väg, gata eller annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärdsel, samt enskild väg, som nyttjas till farväg, däri inbegripet för samfärdsel endast vintertid avsedd körled. Om tolkningen av detta begrepp är följande att anföra.[2]

Vad först angår uttrycket »*annan allmän plats*» bör detta enligt förarbetena tolkas i överensstämmelse med begreppet allmän plats i 16 kap. 15 § brottsbalken (fylleribestämmelsen). Utmärkande för detta begrepp är att platsen skall vara upplåten för eller eljest frekventeras av allmänheten. Härunder inbegrips således även t. ex. ett enskilt område, som allmänt nyttjas till parkeringsplats. I praxis har till »annan allmän plats» hänförts varuskjul, som är beläget i frihamn (SvJT 1950 s. 967). Vidare har dit hänförts öppen större gårdsplan, som har upplåtits till busstation, dit allmänheten hade obehindrat tillträde och där allmänheten samlades, dels för på- och avstigning av bussarna, och dels för avlämnande av gods, som skulle befordras med dessa (SvJT 1942 rf s. 34). Till »annan allmän plats» har också räknats ett för allmän samfärdsel upplåtet och med skylt såsom gångbana tydligt utmärkt område, fastän detta utgjorde tomtmark enligt gällande stadsplan samt låg inom byggnadskvarter och var bebyggt enligt stadsplanens bestämmelser (NJA 1959 s. 493).[3]

Enskild väg anses enligt förarbetena nyttjad som farväg och därmed hänförlig till väg i förordningens bemärkelse, om ägaren av vägen inte har förbjudit allmän samfärdsel på denna och vägen dessutom utnyttjas av allmänheten i viss, inte alltför ringa omfattning. Även om vägen har förbjudits för allmän samfärdsel kan den någon gång vara att anse som farväg, nämligen om förbudet inte upprätthålls eller efterlevs. För allmän samfärdsel kan komma i fråga inte bara körväg utan också t. ex. en cykelväg som nyttjas av allmänheten för färd till och från badplats.

Den omfattning i vilken en enskild väg skall vara nyttjad av allmänheten för att anses som farväg har inte närmare angetts, men enligt en grovregel, som har uttalats i förarbetena, anses villkoret uppfyllt om vägen trafikeras av allmänheten i den omfattning att man praktiskt måste räkna med att främmande trafik kan förekomma där. Så torde förhållandet vara där det är fråga om en samlad bebyggelse med ett flertal fastigheter. I sådant fall är nämligen möjligheten av främmande trafik – leverantörer, postbud och andra – en praktisk realitet att räkna med. Enbart den omständigheten att enskild utfartsväg är gemensam för ett par tre fastigheter synes dock knappast räcka för att beteckna den som väg i vägtrafikförordningens bemärkelse. Härvidlag är att märka att det finns många enskilda vägar som praktiskt taget endast tjänar viss eller vissa fastigheters behov – för utfart, hemkörslor eller eljest – och på vilka främmande trafik förekommer endast i sällsynta undantagsfall. Sådan väg – som får anses vara helt utan betydelse för den allmänna

[1] Se prop. 1951: 30 s. 284 (lagrådet).

[2] Den framställning som här lämnas hänför sig dels till prop. 1951: 30 (s. 94 f, 284 ff samt 292 f) och dels till Fredrikson, G., Vägtrafikförordningen med mera, 4:e uppl., s. 22 ff.

[3] Enskilt gårdsområde i stad, som var tillgängligt för allmänheten, har däremot i rättsfallet SvJT 1938 rf s. 39 inte ansetts som allmän plats enligt *1930* års vägtrafikstadga.

samfärdseln och på vilken ägaren ofta inte ens finner anledning att förbjuda sådan samfärdsel – har ansetts falla utanför vägtrafikförordningens vägbegrepp.

I ett rättsfall (NJA 1949 s. 817) som avsåg ovarsam körning har en enskild utfartsväg inom Sigtunastiftelsens område i Sigtuna ansetts nyttjad till farväg. På vägen förekom trafik med såväl varubilar för stiftelsens räkning som personbilar för befordran av befattningshavare, gäster och elever vid stiftelsens gästhem och skola. Vidare har i ett fall rörande vårdslöshet i trafik till väg i vägtrafikförordningens bemärkelse hänförts en inom inhägnat och vid infarten militärbevakat kasernområde befintlig vägsträcka. Denna nyttjades inte bara för krigsmaktens fordon, utan där tilläts också och förekom i stor utsträckning trafik med andra fordon av olika slag, såsom bussar, varubilar samt privata personbilar, motorcyklar och mopeder (NJA 1955 s. 423).

Skäl torde också föreligga för att under vägtrafikförordningens vägbegrepp hänföra enskilda vägar i sådana praktiska fall som infarter till bensinstationer eller till vissa större garage (t. ex. bergrumsgaragen i Stockholm). Det har också satts i fråga om man inte bör hit hänföra en livligt trafikerad enskild gårdsplan, såvida även främmande trafik är att praktiskt påräkna där.[1]

Däremot har i ett fall rörande trafikförseelse som väg i vägtrafikförordningens mening inte ansetts träningsbana för s. k. motorcrossåkning (SvJT 1956 rf s. 71); banan nyttjades inte av andra än motorcyklister, som bedrev träningskörning, och enstaka åskådare.

9.13.4 Kommitténs överväganden: ansvar liksom hittills oavsett på vilken plats fordonet har förts

Att trafiknykterhetsbrotten – i likhet med grov vårdslöshet i trafik och olovlig körning men till skillnad från okvalificerad vårdslöshet i trafik och det stora flertalet trafiköverträdelser – är så utformade, att ansvar inträder oavsett på vilken plats fordonet har förts, beror sannolikt på flera orsaker. En viktig faktor torde vara att denna typ av brott har ansetts vara av mer allvarlig karaktär och att det därför har befunnits angeläget att kunna ådöma ansvar oberoende av var gärningen har begåtts. Av betydelse har säkerligen också varit den omständigheten att kravet på nykterhet vid ratten får större eftertryck om räckvidden av lagstiftningen inte begränsas i fråga om platsen för körningen.

Samtidigt är det emellertid uppenbart att man vid utformningen av principerna för trafiknykterhetslagstiftningen, särskilt promillereglerna, närmast har haft i tankarna den allmänna trafiksäkerheten på vägar och gator och den fara härför som framkallas av att alkoholpåverkade personer där för motorfordon. I blickpunkten vid de principiella övervägandena har däremot inte legat sådana fall, där förandet har ägt rum på platser där främmande trafik endast sällan eller praktiskt taget inte alls förekommer – t. ex. enskilda utfartsvägar, gårdsplaner och garage. I dessa och jämförliga fall innebär förande av motorfordon i alkoholpåverkat tillstånd *typiskt* sett en ringa fara, jämfört med de mer påtagliga risker som uppkommer om fordonet förs i den vanliga trafiken på vägar och gator.

Mot bakgrund härav är det naturligt att tanken har uppkommit att begränsa trafiknykterhetslagstiftningens tillämplighet till de fall där fordonet har förts på *väg*, med den tämligen vida innebörd som detta begrepp har enligt definitionen i vägtrafikförordningen. Frågan inställer sig då om en sådan begränsning är från olika synpunkter lämplig.

De platser som kommer att tas undan från trafiknykterhetslagstiftningen om man inför som rekvisit att fordonet skall ha förts på väg karakteriseras allmänt av att man där inte alls eller endast undantagsvis har att räkna med någon främmande trafik. Man kan därför hävda att den allmänna trafiksäkerheten inte berörs av en sådan inskränkning i lagstiftningens tillämplighet.

När det gäller vissa hithörande fall kan det otvivelaktigt synas tillfredsställande att

[1] Fredrikson, G., a.a., s. 25.

de lämnas straffria. Detta gäller t. ex. när en alkoholpåverkad förare från en inhägnad gårdsplan kör in sitt fordon i ett garage och några andra personer inte finns närvarande. Vidare kan nämnas det fallet att en lantbrukare framför en traktor på en åker utan att andra personer finns i närheten.

I vissa andra fall, där fordonet har förts på annan plats än »väg», måste man däremot räkna med en praktiskt beaktansvärd risk för skada på såväl person som egendom, utan att man dock kan tala om en fara för den allmänna trafiksäkerheten. Detta kan t. ex. gälla vid förande av fordon i garage där familjemedlemmar uppehåller sig, vid körning på gårdsplan där barn, som hör till gården, leker samt vid körning på ägoväg där gårdens folk befinner sig. Och om fordonet förs på en plats där hastigheten kan drivas upp, t. ex. en enskild utfartsväg, uppkommer fara inte bara för föraren själv utan också för fordonets passagerare. Naturligtvis blir dessa risker större om föraren är mer påtagligt påverkad av alkohol. Mot vad här har sagts kan visserligen sägas att om en person omkommer eller skadas under förhållanden som nu har angetts det finns möjlighet att ådöma ansvar för vållande till annans död eller kroppsskada enligt brottsbalken (3 kap. 7 § och 8 §), varvid såsom försvårande omständighet kan åberopas att gärningsmannen var alkoholpåverkad. Men å andra sidan kan det från preventiv synpunkt vara en fördel att kunna ådöma ansvar även om skada inte har inträffat utan det endast har förelegat risk härför. Ett sådant behov tillgodoses genom trafiknykterhetslagstiftningen.

I anslutning till vad nyss anfördes att riskerna vid förande på annan plats än väg blir större om föraren är mer påtagligt påverkad av alkohol skulle man kunna överväga den lösningen att låta förande på annan plats än väg föranleda ansvar endast vid rattfylleri, däremot inte vid brottet rattonykterhet som ju avser fall med lägre blodalkoholhalt. En sådan lösning kan dock förefalla alltför invecklad och tillgodoser inte kravet på enkla och klara regler.

Om en alkoholpåverkad förare för ett fordon på annan plats än väg har man att räkna med den faremöjligheten att han för ut fordonet på väg. Otvivelaktigt kan det göras gällande att om föraren har sådan avsikt men hindras fullfölja denna, förfarandet är straffvärt. Därvid kan dock hävdas att ett sådant förfarande snarare bör beivras som försök till trafiknykterhetsbrott. Andra skäl talar emellertid emot att kriminalisera försök till sådant brott (avsnitt 9.18).

Vad här har anförts torde visa att om man begränsar trafiknykterhetsbrotten till sådana fall där fordonet har förts på väg, man från kriminaliseringen kommer att utesluta inte bara fall som kan synas föga eller inte alls straffvärda utan också fall som rimligen bör anses falla under straffbudet. Enbart den omständigheten att fordonet har förts på annan plats än väg utesluter nämligen inte att det på grund av andra omständigheter kan föreligga en beaktansvärd fara.

Med hänsyn till vad sålunda har anförts synes övervägande skäl tala för att man inte begränsar det straffbelagda området genom att kräva att fordonet skall ha förts på väg.

Avslutningsvis bör anmärkas att man vid påföljdsbestämningen självfallet bör, allt efter omständigheterna, i mildrande riktning beakta det förhållandet att fordonet har förts på annan plats än väg. I vissa fall måste gärningen bedömas som synnerligen lindrig. Så kan t. ex. vara fallet när en bil flyttas i ett garage eller när en traktor förs på en åker. (Se vidare avsnitt 9.15 och 10.12.1.) Ofta bör i de fall där fordonet har förts på annan plats än väg påföljden kunna stanna vid relativt måttliga böter. Om gärningen faller under rattfylleribestämmelsen bör den ofta bedömas som ringa fall av rattfylleri.

9.14 *Förandebegreppet*

9.14.1 **Gällande rätt**

9.14.1.1 *Inledning*

För att en person skall kunna fällas till ansvar för trafiknykterhetsbrott krävs att han har *fört* fordonet. Någon definition på begreppet förande av fordon eller visst slag

av fordon finns emellertid inte i lagstiftningen. Inte heller ger förarbetena till lagstiftningen vägledning i denna fråga. Det har sålunda överlämnats åt rättstillämpningen att i varje särskilt fall avgöra om ett visst förfarande skall bedömas som förande eller inte.

Endast förande av *motordrivet* fordon är av intresse i detta sammanhang, eftersom lagstiftningen om trafiknykterhetsbrott endast gäller sådana fordon.

De brott i trafikbrottslagen där förande av motordrivet fordon ingår som rekvisit är – förutom trafiknykterhetsbrotten – olovlig körning och grov vårdslöshet i trafik. Vid trafiknykterhetsbrotten och olovlig körning torde förandebegreppet ha samma innebörd, troligen även vid grov vårdslöshet i trafik. I vägtrafikförordningen förekommer åtskilliga bestämmelser som avser förande av motordrivet fordon. Frågan hur förandebegreppet där skall tolkas lämnas i detta sammanhang därhän.

Normalt förs motordrivet fordon genom att en person sitter på förarplatsen och med manöverorganen uppsåtligen startar och driver fram fordonet med dess egen motor. I rättspraxis har emellertid förandebegreppet fått en avsevärt mer vidsträckt innebörd. Detta får ses mot bakgrunden av att de förhållanden varunder ett fordon förflyttas kan växla i hög grad. En genomgång av rättsfallen visar att de situationer i vilka förande har ansetts vara för handen är sinsemellan ganska olika. I vissa fall synes praxis svårtolkad. Att med ledning av rättsfallen uppställa en mer allmängiltig norm för vad som skall avses med förande erbjuder därför betydande svårigheter.[1]

I det följande skall redovisas de rättsfall som avser frågan om visst förfarande är att anse som förande av motordrivet fordon eller inte. Med hänsyn till den stora betydelse som denna fråga har i rättstillämpningen och då nu gällande praxis är ganska svåröverskådlig görs denna rättsfallsgenomgång tämligen omfattande. I första hand tas sikte på de fall där förande har ansetts föreligga. Dessa fall har delats in i grupper allt efter den eller de faktorer som har gjort att fallet har avvikit från en normal förandesituation.

Det bör framhållas att åtskilliga av rättsfallen till sin innebörd inte är alldeles klara. De försök att tolka rättsfallen som görs i det följande måste därför förses med den reservationen att även andra tolkningar kan vara möjliga.

9.14.1.2 *Förandebegreppets objektiva sida*

9.14.1.2.1 Fall där fordonet har förflyttats endast någon meter

Det normala när någon för ett motorfordon är att fordonet förflyttas en inte obetydlig sträcka. Rättsfallen NJA 1940 s. 230 och SvJT 1968 rf s. 33 II visar emellertid att fordonet anses fört även om det har förflyttats endast någon meter och därefter rullat tillbaka till sitt ursprungliga läge.

NJA 1940 s. 230. A – påverkad av starka drycker – satte sig i förarsätet till en bil, startade motorn, backade bilen omkring en meter men fick motorstopp, varefter bilen rullade tillbaka mot sitt ursprungliga läge. A ansågs ha fört bil och dömdes för rattfylleri till fängelse en månad.

SvJT 1968 rf s. 33 II. Vänstra hjulparet på en bil hade sjunkit ned i sanden vid sidan av vägbanan. Vid försök att flytta bilen upp på vägen satt A – som var alkoholpåverkad – vid ratten. Motorn var i gång och backväxeln ilagd. Bilen »gungades» fram och åter knappt en meter i sin längdriktning. Hovrätten: Vid angivna förhållanden måste A anses ha fört bilen, även om det med hänsyn till bilens läge inte skulle ha varit möjligt för A att med hjälp enbart av bilens motor föra den från platsen. A fälldes därför till ansvar för ratt-

[1] I litteraturen har förandebegreppet behandlats på åtskilliga ställen, se t. ex.: Persson B., Förande av motorfordon enligt svensk rättspraxis angående rattfylleri, Nordisk Tidskrift for Strafferet 1948 s. 274 ff; SOU 1953: 20 s. 38 ff; Thornstedt H., SvJT 1954 s. 148; Strahl I., SvJT 1960 s. 285; SOU 1963: 72 s. 106 ff; Biörklund G., Vår vägtrafiklagstiftning, 13:e uppl. 1970, s. 95 ff; Strahl I., SvJT 1964 s. 101 ff; Fredrikson G., Vägtrafikförordningen, 4:e uppl. 1967, s. 130 ff; Strahl I., SvJT 1970 s. 351 f och 376 f; Klette H., Rattfylleribrottet, akademisk avhandling, Lund 1970 (stencil), s. 151 ff. Se även (stencilerade) uppsatser i tillämpade studier i straffrätt: Lindberg C. O., Om trafikbrott, 1964, och Widlund J., Om trafiknykterhetsbrott, 1966.

fylleri. (En lina var fästad till en annan bil som skulle användas som draghjälp. Det framgår inte klart om denna bil hade påverkat rörelsen.) Enär omständigheterna ansågs mildrande bestämdes straffet till böter.

Har å andra sidan fordonet inte alls kommit i rörelse anses fordonet inte ha förts, vilket framgår av rättsfallet SvJT 1932 rf s. 78.

SvJT 1932 rf s. 78. A tog i onyktert tillstånd plats i en bil och startade motorn i avsikt att sätta i gång bilen. Innan han hann lossa bromsen eller lägga in växeln, blev han emellertid anhållen. Hovrätten: Enär A genom de med bilens motor företagna åtgärderna, vid det förhållande att bilen inte satts i rörelse, inte kunde anses ha fört bilen, kunde A inte dömas för rattfylleri.

Att inte varje slag av rörelse hos fordonet är tillräcklig för att det skall anses ha förts framgår av ett nytt rättsfall, SvJT 1968 rf s. 33 I.

SvJT 1968 rf s. 33 I. A hade i alkoholpåverkat tillstånd satt sig i en bil, startat motorn och lagt i en växel i avsikt att flytta bilen. Bakhjulen – som dessförinnan sjunkit ned i en 40 cm djup grop – slirade emellertid utan att få fäste och kom inte ur gropen. Hovrätten: Det framgick inte att bilen – under A:s misslyckade försök att flytta denna – rörde sig framåt eller bakåt. Däremot framgick att båda bakhjulen redan före berörda försök sjunkit ned i gropen i höjd med navkaplsarna samt att det inte var möjligt att enbart medelst bilens motor få upp bakhjulen ur gropen. Det var inte styrkt att bilen genom de åtgärder A vid ifrågavarande tillfälle vidtagit bragts i rörelse av sådan art och omfattning att åtgärderna kunde anses innefatta förande som avses i 4 § trafikbrottslagen. Åtalet för rattfylleri lämnades därför utan bifall.[1]

9.14.1.2.2 Fall där fordonet har förflyttats med motorkraft fastän någon manövrering inte har förekommit under förflyttningen

I fall där en person har vidtagit sådana åtgärder med fordonets motor att fordonet därigenom har satts i rörelse, har han ansetts föra fordonet, trots att han inte har manövrerat fordonet under dess förflyttning, NJA 1931 s. 138.[2]

NJA 1931 s. 138. A – »synbarligen berörd av starka drycker» – ställde sig invid en bil, vred om kontaktnyckeln på instrumentbrädan, släppte på gas och startade motorn med startveven. Då backväxeln låg inne – något som A glömt – kom bilen i rörelse bakåt och fortsatte med ganska god fart snett över gatan, där bilen törnade emot och skadade ett järnräcke till en källarnedgång. Det ansågs, att A vid tillfället vidtagit åtgärder med bilen, varigenom denna satts i gång, och att han förty vid tillfället fört bilen samt följaktligen gjort sig skyldig till rattfylleri. Straffet bestämdes till böter.

9.14.1.2.3 Fall där passagerare har tagit hand om ratten under körningen

Den som under färd med bil har suttit vid sidan om förarsätet och med eller utan förarens tillstånd tagit hand om ratten har ådömts ansvar såsom förare, NJA 1935 s. 506 och 1968 s. 581.

NJA 1935 s. 506. Under färd med en vänsterstyrd bil satt A på förarplatsen med B till höger. A lät B ta hand om ratten men höll alltjämt fötterna på gas- och fotbromspedalerna. Båda var spritpåverkade. B var inte berättigad att föra motorfordon. De åtalades bl. a. för rattfylleri och för det B med A:s tillstånd biträtt med körningen. Domstolarna ansåg, att vid tillfället A omhänderhaft bilen och B med A:s tillstånd biträtt med körningen. De dömdes därför båda för rattfylleri, och dessutom dömdes dels A för det han överlämnat ratten till B, dels ock den sistnämnde för olovlig körning. Straffet bestämdes för båda till fängelse.

NJA 1968 s. 581. Under färd med taxibil satt A som passagerare i framsätet. A, som var kraftigt påverkad av starka drycker, grep mot förarens vilja tag i ratten och styrde bilen av vägen ned i ett dike. A ansågs ha fört bilen och dömdes för rattfylleri.[3]

[1] Den möjligheten finns att de båda rättsfallen SvJT 1968 rf s. 33 I och II i viss mån strider mot varandra. I båda fallen har man nämligen utgått ifrån att det inte varit möjligt att enbart med bilens motor föra bilen från platsen Ändå har man kommit till olika resultat i frågan om förande har skett. Jämför Strahl, SvJT 1970 s. 377.

[2] Såsom uttalas i SOU 1963: 72 s. 108 torde detta rättsfall med hänsyn till sin ålder äga mindre betydelse (se vidare avsnitt 9.14.3.2). Fredrikson, a.a., s. 134, åberopar däremot detta rättsfall utan någon sådan reservation. Se även Strahl, SvJT 1964, s. 101 nf. Jämför rättsfallet SvJT 1962 rf s. 29, som avser en liknande situation och där den tilltalade frikändes.

[3] Enligt Fredrikson, a.a., s. 134, torde som förare anses även den som sitter bredvid den egentlige föraren och självrådigt trampar på gaspedalen så att han driver upp fordonets hastighet.

9.14.1.2.4 Fall där fordonet har förflyttats utan motorkraft, varvid någon har suttit på förarplatsen och manövrerat fordonet

Ett flertal rättsfall visar att fordonet anses ha förts trots att det inte har drivits fram med motorn. Denna behöver alltså inte ha varit i gång för att förande skall anses ha skett.

I första hand skall här behandlas de fall där föraren under fordonets förflyttning har omhänderhaft manövreringen på ett normalt sätt, dvs. suttit på förarplatsen och haft tillgång till de olika manöverorganen.

Situationen kan därvid vara den, att fordonet har *bogserats* av ett annat fordon, NJA 1934 s. 616.

NJA 1934 s. 616. En bil, vars motor gått sönder, bogserades av en annan bil, varvid den bogserade bilen styrdes av A som saknade körkort. Den bogserade bilen, som dessutom saknade föreskriven belysning, körde på en cyklist och skadade denne svårt. A dömdes för olovlig körning och för det han framfört bilen utan föreskriven belysning.

Hit hör också de fall där fordonet har förflyttats genom att dess lägesenergi har utlösts, dvs. fordonet har *rullat* i utförsplan, NJA 1936 s. 69 och 1944 s. 307.

NJA 1936 s. 69. A – påverkad av starka drycker – satte sig vid ratten i en bil och lät bilen rulla utför en gatusluttning samt styrde därvid bilen från förarsätet. Motorn kom aldrig i gång. A dömdes för rattfylleri till fängelse.

NJA 1944 s. 307. A, som var påverkad av starka drycker, satte sig vid ratten i en bil i avsikt att förflytta bilen. Motorn var i gång. A lade in en växel, varvid motorn stannade. På grund av gatans lutning rullade bilen omedelbart därefter något bakåt, vilket uppenbarligen möjliggjorts av att A för att kunna ånyo starta motorn frikopplat denna och av att bromsarna inte varit tilldragna. A ansågs ha fört bilen och dömdes för rattfylleri till fängelse.[1]

Se även NJA 1935 s. 354 (avsnitt 9.14.1.2.5) och SvJT 1953 rf s. 68 (avsnitt 9.14.1.3.2).

Även *trampning* av motorcykel har ansetts utgöra förande, NJA 1947 s. 253 och SvJT 1947 rf s. 30.

NJA 1947 s. 253. A – alkoholpåverkad – färdades på lättviktsmotorcykel. Åtalad för rattfylleri invände han, att på grund av kylan motorn inte kunnat startas, och att han därför trampat cykeln hela vägen. A ansågs ha gjort sig skyldig till rattfylleri, oavsett om motorn under färden varit frånkopplad. Omständigheterna befanns dock mildrande, varför straffet bestämdes till böter.

SvJT 1947 rf s. 30. A – alkoholpåverkad – åtalades för rattfylleri på motorcykel. A invände, att han inte använt motorn för framdrivande av fordonet utan endast begagnat detta som trampcykel, att han inte heller försökt eller ämnat sätta motorn i gång samt att motorn inte varit i funktionsdugligt skick. Hovrätten fann, att även om riktigheten av A:s uppgifter inte kunde anses vederlagd, A måste anses ha vid tillfället fört motorcykel. A dömdes därför för rattfylleri. Då omständigheterna befanns mildrande, bestämdes straffet till böter.

Att märka är i dessa båda fall – liksom i bogseringsfallet NJA 1934 s. 616 ovan – att den omständigheten att *motorn var obrukbar* har saknat betydelse för frågan om förande av motorfordon har skett.[2] När det å andra sidan gäller *moped* har praxis intagit en annan ståndpunkt. Moped – som enligt förordningen år 1960 om mopeder är att hänföra till lätt motorcykel – har i motsats till annan lätt motorcykel jämställts med vanlig cykel, då dess motor vid framförandet har varit funktionsduglig, SvJT 1956 rf. s. 24, NJA 1958, s. 39 och SvJT 1967 rf s. 2. Förande av motorfordon har sålunda inte ansetts föreligga.[3]

[1] Strahl, SvJT 1964 s. 102, har uttalat att svårigheten att bevisa att motorn är i gång torde göra det motiverat att anse förande föreligga när någon sitter vid ratten medan bilen rullar utan att motorn är i gång.

[2] Är emellertid motorn helt *borttagen* från fordonet torde fordonet inte längre vara att beteckna som motordrivet fordon, såsom definitionen på motordrivet fordon har utformats i 1 § 2 mom. vägtrafikförordningen. Se Fredrikson, a.a., s. 137. Jämför å andra sidan SOU 1963: 72 s. 107.

[3] Fredrikson, a.a., s. 136, gör härtill den kommentaren att en moped under sådana förhållanden till sin trafikfarlighet är så gott som likställd med vanlig trampcykel. – Om motorn däremot är funktionsduglig, anser Strahl, SvJT 1964, s. 102, att trampning av moped bör anses som förande av motorfordon. Detta motiveras med svårigheten att bevisa att motorn var i gång.

SvJT 1956 rf s. 24. Spritpåverkad person framförde genom trampning moped, vars motor ostridigt sedan någon tid var obrukbar. Förande av motorfordon ansågs inte föreligga.

NJA 1958 s. 39. Talan mot den, som i spritpåverkat tillstånd fört moped, om ansvar för rattfylleri. Invändning att motorn vid tillfället var obrukbar, varför mopeden framfördes genom trampning. Hovrätten och HD fann av omständigheterna inte framgå annat, än att mopedens motor vid tillfället var obrukbar och i anledning därav trampats. Med hänsyn till vad som blivit upplyst om mopedens konstruktion kunde mopedens framförande på detta sätt inte i och för sig anses olämpligt ur trafiksäkerhetssynpunkt, om än för föraren mindre bekvämt och effektivt än vanlig cykelåkning. Under angivna förhållanden saknades anledning att, såvitt nu vore i fråga, bedöma förarens förfarande annorlunda än om denne vid tillfället färdats på en vanlig cykel eller gått till fots bredvid mopeden. Åtalet för rattfylleri ogillades därför.

SvJT 1967 rf s. 2. A, som var alkoholpåverkad, framförde genom trampning moped med avstängd motor, som visserligen kunde startas men på grund av fel i förgasaren inte erhöll bränsle i tillräcklig mängd för att kunna överföra någon drivkraft till hjulen. Enär A under angivna förhållanden inte kunde anses ha fört motorcykel i den mening som avses i 4 § trafikbrottslagen, frikändes han från ansvar.

Den tanken har framförts att dessa mopedrättsfall i själva verket är uttryck för en ändrad inställning i praxis beträffande *alla* lätta motorcyklar. Härtill är att märka att frågan om trampning av motorcyklar håller på att förlora sin praktiska betydelse eftersom de flesta mopeder och alla övriga motorcyklar som numera tillverkas saknar trampningsmöjlighet.

9.14.1.2.5 Fall där bil har förflyttats utan motorkraft och någon har gått vid sidan av bilen och styrt med ena handen på ratten

Bilfordon har ansetts fört i vissa fall där en person har gått vid sidan av bilen och hållit handen på ratten – således en mycket begränsad manövreringsmöjlighet – samtidigt som bilen har rullat i utförsplan eller skjutits fram med handkraft utan att motorn har varit i gång, NJA 1935 s. 354 och 1950 C 53.

NJA 1935 s. 354. A lät, medan han var påverkad av starka drycker, en lastbil, vars motor inte var i gång, rulla utför en gata, medan han gående vid sidan av bilen styrde denna. A tog därefter plats i bilen och lät den ytterligare rulla. A dömdes till fängelse för rattfylleri i båda fallen.

NJA 1950 C 53. A, som på grund av motorfel parkerat sin bil på viss plats, skulle efter spritförtäring flytta den omkring tio meter till ett lämpligare parkeringsställe. Han öppnade därvid bildörren, satte axeln till kanten och förde bilen framåt, under det att han styrde med ena handen på ratten. En annan person gick bakom bilen och sköt på. Sedan polis kommit tillstädes, lade A i avsikt att stanna bilen in tvåans växel. A dömdes av hovrätten för rattonykterhet till böter. A klagade. Högsta domstolen (2 mot 1) vägrade prövningstillstånd.

Emellertid är det tveksamt om fall av sistnämnda slag fortfarande skall anses som förande. Detta beror på hur man skall tolka ett senare rättsfall, NJA 1961 s. 352, se nedan.

Den som har gått bredvid och lett motorcykel, vars motor inte har varit i gång, har *inte* ansetts föra motorcykeln, NJA 1951 s. 314.

NJA 1951 s. 314. A – alkoholkoncentration 2,66 ‰ – gick bredvid sin motorcykel, tvåhjulig, och ledde denna. Motorn var inte i gång. A åtalades för rattfylleri men frikändes, enär han – med det tillvägagångssätt han sålunda använt – inte kunde anses ha fört motorcykeln.[1]

Den situationen att en person går vid sidan av en bil, vars motor inte är i gång, och skjuter denna några meter bakåt och

[1] *Fredrikson*, a.a., s. 136, kommenterar detta fall sålunda att med ett dylikt förflyttningssätt knappast synes kunna vara förenad sådan typisk fara som föreligger vid förande av motorfordon. Om den som leder motorcykeln släpper denna kan nämligen inget annat inträffa än att fordonet välter. *Strahl*, SvJT 1964 s. 102, har satt i fråga om ledandet bör anses som förande ens om motorn är i gång, eftersom motorcykeln nästan genast faller om den släpps. *Biörklund*, a.a., s. 95, uttalar att den frikännande domen kanske har hänfört sig till den omständigheten att man ansett denna »solomaskin» inte utgöra någon mer väsentlig trafikfara, emedan fordonet inte kunnat förflytta sig självständigt. Biörklund ifrågasätter dock om högsta domstolens dom kanske skulle ha gått i en annan riktning om det varit fråga om en motorcykel med *sidvagn*. Biörklund uttalar att ett sådant fordon utgör en allvarlig fara för trafiksäkerheten eftersom det i sluttning kan förflytta sig självständigt.

därefter åter framåt har prövats i rättsfallet NJA 1961 s. 352 (se ovan i anslutning till NJA 1950 C 53). Fordonet har därvid inte ansetts fört.

NJA 1961 s. 352. A hade – gående vid sidan av en bil vars motor inte var i gång – skjutit bilen några meter bakåt och därefter åter framåt. Därvid hade han hållit handen mot bilens sidostolpar, i det senare skedet möjligen även ena handen på ratten. Bilens motor var inte i gång och ratten var låst medelst rattlås. HD uttalade att A:s angivna förfarande inte kan anses ha innefattat förande av fordonet som avses i 3 och 4 §§ trafikbrottslagen. Åtal mot A för rattonykterhet och olovlig körning ogillades därför.

Det har ansetts oklart vilken betydelse som man i detta rättsfall har tillmätt den omständigheten att den tilltalade *helt saknade manövreringsmöjlighet* genom att bilens ratt var låst och han följaktligen var förhindrad att påverka styrningen. Om denna omständighet var utan betydelse innebär detta att en person som går vid sidan av ett fordon, vars motor inte är i gång, och skjuter detta framåt inte anses föra fordonet *även om* han styr bilen. Därmed skulle rättsfallet stå i motsättning till nyssnämnda NJA 1950 C 53 där en person som öppnade bildörr, satte axeln till kanten av dörröppningen och förde bilen framåt under det han styrde med ena handen, ansågs föra fordonet. Huruvida 1961 års rättsfall verkligen avser att innebära en ändring i förhållande till 1950 års rättfall synes emellertid tvivelaktigt.[1]

Ett nytt rättsfall föreligger nu i denna fråga.

Svea hovrätts dom den 2.3.1970, 4:DB 21. A, som var alkoholpåverkad, flyttade en bil vars motor inte var i gång och som inte hade någon växel ilagd. Därvid tillgick sålunda att A öppnade bilens vänstra dörr, satte axeln mot karossen och sköt bilen framåt ungefär tre meter. Han höll därunder i ratten, emedan denna var ett naturligt ställe att placera ena handen på. Någon rattrörelse gjorde han inte. Hovrätten fann att A:s förfarande inte kunde anses ha innefattat sådant förande av fordonet som avses i 3 och 4 §§ trafikbrottslagen. A frikändes därför.

Detta rättsfall innebär att en person som går vid sidan av en bil vars motor inte är i gång och skjuter bilen några meter framåt medan han håller handen på ratten utan att dock göra någon rattrörelse, inte anses föra fordonet. Detta gäller även om ratten är olåst och personen i fråga alltså har möjlighet att påverka styrningen. Hur utgången skulle ha blivit om han hade gjort en rattrörelse synes inte framgå klart. Uteslutet är kanske inte att han då – liksom i rättsfallet NJA 1950 C 53 – skulle ha fällts till ansvar.

9.14.1.3 *Förandebegreppets subjektiva sida*

9.14.1.3.1 Inledning

Den normala förandesituationen innebär att igångsättningen av fordonet och det fortsatta framförandet av detta sker alltigenom uppsåtligt. I sådant fall utgör naturligen frågan om förandebegreppets subjektiva rekvisit inget problem. Om emellertid uppsåt saknas helt eller delvis vid igångsättningen av ett fordon, uppstår frågan om det subjek-

[1] *Adéll*, SvJT 1962 s. 344, anser att 1961 års rättsfall bryter mot den dittillsvarande strängheten i tolkningen av förandebegreppet. Han uttalar att om bilens motor inte är i gång, när bilen sätts i rörelse på en horisontell väg och den inte bogseras av annat motorfordon, det enligt hans mening ligger närmast till hands att jämföra bilen med en vanlig gummihjulsvagn och inte med ett motorfordon. *Klackenberg*, SvJT 1962 s. 387, har ställt sig frågande till om rättsfallet innebär någon ändrad uppfattning om »förande» eller om frikännandet hängt på att – till skillnad från 1950 års rättsfall – ratten inte kunnat vridas eller om det graverande i 1950 års fall låg i att personen i fråga sökte stanna genom att lägga in tvåans växel. Klackenberg frågar sig om möjligen den tidigare praxis ansetts för sträng till sina konsekvenser, exempelvis att det skulle vara olovlig körning om körkortslösa arbetare i ett offentligt garage förflyttar en bil, förande ratten med ena handen. *Strahl*, SvJT 1964 s. 101, som uttalar att 1961 års rättsfall synes strida mot 1950 års, hälsar utgången med tillfredsställelse. Han säger, att förande av bil visserligen kan ske utan att föraren sitter i bilen, men då bör motorn vara i gång, naturligtvis även bilen, såsom fallet var i NJA 1931 s. 138. Först därmed uppstår enligt Strahl en sådan situation, för vilken straffbuden beträffande de ifrågavarande brotten kan antas vara avsedda. *Fredrikson*, a.a., s. 136 f, anser det oklart vilken betydelse det hade i 1961 års rättsfall att ratten var låst och anser därför att det inte med full säkerhet kan utsägas om man med detta rättsfall avsett att ändra dittillsvarande praxis.

tiva rekvisitet ändå skall anses uppfyllt. Två typfall av avvikande situationer kan här komma i fråga. Det ena fallet är att förarens uppsåt väl är inriktat på att förflytta fordonet men att detta genom en oaktsam handling sätts i gång tidigare eller på annat sätt än föraren har tänkt sig. Det andra fallet är att någon av oaktsamhet sätter i gång ett fordon som han inte alls har haft uppsåt att förflytta, dvs. ett renodlat oaktsamhetsfall. Dessa båda typfall skall behandlas i det följande varvid början görs med det sistnämnda fallet.

Det bör anmärkas att det problem som behandlas i de ifrågavarande båda typfallen i regel inte inträder när fordonet förflyttas en längre sträcka. Normalt måste nämligen då den som sitter vid ratten anses uppsåtligen föra fordonet. Gränsfall kan emellertid förekomma där denna fråga ställs på sin spets. Ett sådant fall, som har kommit till kommitténs kännedom, behandlas i avsnitt 9.14.1.3.2 slutet.[1]

9.14.1.3.2 Fall där fordonet har satts i gång genom en oaktsam handling utan att det har förelegat något uppsåt att förflytta fordonet

I fallen SvJT 1953 rf s. 68 och FFR 1963 s. 345 ansågs fordonet ha förts trots att den tilltalade över huvud taget saknade uppsåt att vidta någon åtgärd för att förflytta fordonet. Det förhållandet att han av oaktsamhet förorsakade att bilen kom i rörelse ansågs tillräckligt i subjektivt hänseende.

SvJT 1953 rf s. 68. En bil hade parkerats utan åtdragen handbroms. Däremot förefaller en växel ha legat inne. Föraren, som var alkoholpåverkad, hade begivit sig till bilen i avsikt att starta motorn för att få värme i bilen. Däremot hade han inte ämnat sätta bilen i rörelse utan bara velat sitta där och vila en stund för att sedan tillkalla billots. Som en första åtgärd trampade han ur kopplingen. Bilen, som stod i någon lutning framåt, kom då i rullning ett par meter med stillastående motor och stannade mot en framförvarande bil. Föraren åtalades för rattfylleri. Hovrätten: Genom att inte förvissa sig om att handbromsen varit åtdragen, innan kopplingspedalen trampats ned, hade föraren av oaktsamhet förorsakat att bilen kommit i rörelse. Vid sådant förhållande måste han anses ha fört bilen vid tillfället. Han var därför förvunnen till ansvar för rattfylleri, låt vara under mildrande omständigheter.[2] [3]

FFR 1963 s. 345 (hovrättsfall). A satt spritpåverkad och sov i en bil, som stod uppställd på sluttande gata med ettans växel ilagd. Han vaknade och frös. För att få värme i bilen startade han motorn efter att ha lagt växeln i friläge, varefter han åter somnade. Då handbromsen inte var tilldragen, kom bilen i rörelse ett 30-tal meter. A ansågs genom sina åtgärder ha fört bilen, och oaktat han inte avsett att bilen skulle komma i rörelse fälldes han till ansvar – utom för vårdslöshet i trafik – även för rattonykterhet.

Den ståndpunkt som sålunda kom till uttryck i 1953 och 1963 års hovrättsfall att uppsåt att förflytta fordonet inte krävs synes ha underkänts av högsta domstolen i ett nytt, principiellt viktigt rättsfall, NJA 1967 s. 211.

NJA 1967 s. 211. A – som var alkoholpåverkad och saknade körkort – satt som passagerare till höger om förarsätet i en parkerad bil. Då han avsåg att stiga ur bilen för att hämta fordonets ägare, som gått ett ärende, förflyttade han sig över till förarplatsen för att – innan han steg ur bilen – ta startnyckeln ur tändningslåset. A vred därvid på startnyckeln med verkan att motorn kom i gång varvid bilen gick framåt någon meter och stötte emot en framförvarande bil. Hovrätten fällde till ansvar för rattfylleri och olovlig körning under motivering att även om A endast avsett att ta bort tändningsnyckeln, måste han genom sina åtgärder ha kommit att föra bilen. Högsta domstolen däremot, frikände från ansvar och uttalade: A har visserligen av oaktsamhet satt bilen i rörelse men då han ej haft uppsåt att

[1] Om det subjektiva rekvisitet vid förande av bil, se vidare NJA 1968 s. 471 (patologiskt rus).

[2] *Fredrikson*, a.a., s. 138, sätter i fråga om verkligen det subjektiva rekvisitet skall anses föreligga i ett fall som detta. *Thornstedt*, a.a. s. 148, har med hänsyn till bl. a. detta rättsfall uttalat att förande enligt praxis anses föreligga då någon genom oaktsamhet sätter i gång ett fordon. Han intar emellertid en kritisk inställning till denna praxis. Sålunda menar han att förande rent språkligt sett förutsätter uppsåt. Uttrycket förande måste nämligen i allmänt språkbruk anses ha en final innebörd, vilken kommer det att framstå som onaturligt att säga att förande föreligger då någon av vårdslöshet eller våda sätter ett fordon i rörelse.

[3] Se vidare SvJT 1962 rf s. 29, där förande inte ansågs ha skett därför att den tilltalade inte handlat ens oaktsamt. Om detta rättsfall se Strahl, SvJT 1964 s. 102.

vidtaga någon åtgärd för att förflytta bilen, kan hans handlande ej föranleda ansvar för olovlig körning eller rattfylleri.

Hovrätten ansåg i detta fall – i likhet med 1953 och 1963 års hovrättsfall – att fordonet hade förts trots att det alltigenom var fråga om ett endast oaktsamt förfarande. Genom högsta domstolens dom får emellertid anses ha slagits fast att den som över huvud taget inte har haft uppsåt att vidta någon åtgärd för att förflytta fordonet inte kan anses ha fört fordonet. Har exempelvis någon handlat endast i avsikt att ta startnyckeln ur tändningslåset – vilket här var fallet – eller – såsom i 1953 och 1963 års rättsfall – för att få värme i bilen genom att starta motorn, drabbas han inte av ansvar även om han genom oaktsamhet vid åtgärden i fråga har satt fordonet i rörelse.

De föregående fallen kännetecknas av att fordonet, sedan det har satts i gång av oaktsamhet, har stannat efter endast någon eller ett par meters färd. Emellertid kan även den situationen tänkas att fordonet, efter en igångsättning av oaktsamhet, *fortsätter någon sträcka.* Frågan om i subjektivt avseende fordonet skall anses ha förts under denna sträcka beror av omständigheterna. Om den som sitter vid ratten försöker stanna bilen så fort som möjligt lär ansvar inte kunna ådömas. I andra fall kan däremot förflyttningens längd och omständigheterna i samband därmed föranleda att förande – och då uppsåtligt sådant – anses ha skett.[1] Frågan belyses av följande nya rättsfall.

Hovrättens för Västra Sverige dom den 7.3. 1969, I: 58. En alkoholpåverkad kvinna, som saknade körkort och inte hade erfarenhet av att själv köra bil, satte sig i förarsätet i en parkerad bil för att tända en cigarett i bilens cigarettändare. Då hon trodde att bilmotorn måste vara i gång för att cigarettändaren skulle kunna fungera, vred hon om tändningsnyckeln, som satt i tändlåset, varvid motorn startade. Bilen »hoppade fram» och fortsatte under en sträcka av 75 meter på jämn mark. Under denna sträcka stötte bilen emot ett staket, varvid kvinnan vred på ratten så att bilen fördes bort från staketet. Hovrätten godtog hennes påstående att hon, då hon vred om tändningsnyckeln för att använda bilens cigarettändare inte hade uppsåt att vidta någon åtgärd för att flytta bilen från platsen. Dock hade hon genom sitt förfarande med tändningsnyckeln av oaktsamhet förorsakat att bilen kommit i rörelse. Hennes påstående att hon försökt stanna bilen så fort som möjligt kunde – mot bakgrund av att hon saknat erfarenhet av att själv köra bil och att hon plötsligt försatts i en oförutsedd situation – enligt hovrätten inte lämnas utan avseende. På grund därav frikändes hon från ansvar för rattfylleri och olovlig körning. En *dissident* godtog visserligen att den tilltalade – sedan hon ouppsåtligen vållat att bilen kom i rörelse för vilket hon inte ansågs kunna fällas till ansvar – vidtagit vissa försök att stanna bilen men fann å andra sidan att hon under den 75 meter långa färden på jämn mark också uppsåtligen fört bilen, exempelvis i samband med att hon vred om ratten så att bilen fördes bort från staketet. Dissidenten fann därför den tilltalade förfallen till ansvar för de ifrågavarande brotten.

När det gäller fordonets igångsättning och den rättsliga bedömningen härav synes såväl hovrättsmajoritetens som dissidentens ståndpunkter i 1969 års fall helt stämma överens med förutnämnda 1967 års fall. Den särskilda omständighet som tillkom i 1969 års fall var alltså att fordonet efter igångsättningen förflyttades en förhållandevis lång sträcka. De skiljaktiga meningar som härvidlag förelåg i bedömningen synes ha hänfört sig till bevisfrågan och inte till den rättsliga bedömningen.

9.14.1.3.3 Fall där förarens uppsåt väl har varit inriktat på att förflytta fordonet men detta genom en oaktsam handling har satts i gång tidigare eller på annat sätt än som har avsetts

När en förare skall sätta i gång ett motorfordon sker detta i regel genom en serie

[1] Se *SOU 1963: 72* s. 111, där det bl. a. heter att ouppsåtligt förande knappast är möjligt annat än en mycket kort sträcka. Se vidare *Strahl*, SvJT 1960 s. 285 och 1964 s. 102 f. I kompendiet Straffrättens allmänna del enligt brottsbalken, Uppsala 1963, anför Strahl följande: Själva förandet skall ske uppsåtligen, låt vara att den som, fastän han sitter vid ratten medan bilen är i rörelse och därför får anses uppsåtligen köra, ändock bör frikännas om bilen kommit i rörelse utan att vare sig uppsåt eller oaktsamhet i detta avseende kan läggas honom till last och han icke gör mera än att stanna bilen så fort som möjligt.

av åtgärder med manöverorganen. Emellertid kan därvid inträffa att fordonet oförutsett sätts i rörelse redan genom någon av de första åtgärderna, t. ex. att kopplingen trampas ur utan att handbromsen är åtdragen eller att motorn startas när en växel är inlagd. Vidare kan det tänkas att fordonet sätts i gång åt fel håll genom att fel växel är inlagd. Förarens uppsåt är alltså i dessa fall inriktat på att förflytta fordonet men detta sätts i rörelse tidigare eller på annat sätt än han har tänkt sig. Anledningen till avvikelsen är i regel förbiseende, oskicklighet eller annan oaktsamhet av föraren vid handhavandet av manöverorganen.

Frågan uppkommer nu om i situationer av detta slag fordonets igångsättning i själva verket får anses ha skett uppsåtligt trots att igångsättningen genom en oaktsam handling har skett tidigare eller på annat sätt än föraren avsåg.

Härvidlag är av intresse att det enligt uppsåtsläran inte krävs någon fullständig överensstämmelse mellan det händelseförlopp som gärningsmannen har tänkt sig och det faktiska händelseförloppet för att uppsåtsansvar skall inträda. Vissa avvikelser får sålunda ske. Är det däremot fråga om väsentliga avvikelser mellan den väg på vilken effekten har inträtt och den väg gärningsmannen föreställde sig så föreligger inte uppsåt. Frågan vilka avvikelser som sålunda ryms inom uppsåtsansvaret är svårt att närmare ange och får bedömas från fall till fall.[1]

[1] *Thyrén*, Principerna för en strafflagsreform, III, 1914, s. 51 f, uttalar att den väg, på vilken verkan inträtt, inte får alltför mycket avvika från den väg, som brottslingen föreställt sig. Som exempel nämns att den som velat döda med skjutvapen och bommat, men faktiskt dödat därigenom att förskräckelsen hos den anfallne framkallat hjärtslag inte kan anses ha gjort sig skyldig till fullbordat uppsåtligt dödande. Å andra sidan är det enligt Thyrén naturligtvis likgiltigt om ett dödande skott träffat i huvudet såsom brottslingen avsett, eller i hjärtat

von *Liszt*, Lehrbuch des Deutschen Strafrechts, 2:a upplagan, 1884, s. 160 ff., nämner följande exempel där man enligt hans mening kan anta uppsåtligt dödande: Den anklagade går med laddad revolver sin älskarinna in på livet i avsikt att skjuta henne. Under brottningen berör den hotade själv den spända avtryckaren och blir dödligt träffad. – A kastar B över bron för att dränka honom, B slår emellertid emot bropelaren och krossar skallen. – Tjuvskytten siktar mot jägaren för att skjuta honom; denne gör ett hopp åt sidan och störtar därvid i en klyfta och slår ihjäl sig.

Andenæs, Alminnelig strafferett, Oslo 1956, s. 195, uttalar att straff för uppsåtlig gärning förutsätter att uppsåtet omfattar inte bara själva handlingen utan också de följder av handlingen och de omständigheter vid denna som gör den till ett brott. Däremot, menar Andenæs, behöver uppsåtet inte omfatta de enskilda leden i händelseutvecklingen. När resultatet har blivit det som gärningsmannen önskat spelar det ingen roll, om det har inträtt på ett annat sätt än han tänkt. Som exempel nämner Andenæs följande: (1) A slår B i huvudet med en yxa och kastar honom därefter i sjön i tron att han är död. Den efterföljande obduktionen visar att B i verkligheten bara hade svimmat av slaget och att dödsorsaken är drunkning. (2) A tränger sig på B för att döda honom, B viker undan men faller därvid i sjön och drunknar. Andenæs kommenterar exemplen sålunda: A är i båda fallen skyldig till uppsåtligt dödande. Det gäller även om A i exemplet (1) redan ångrat gärningen då han sänkte »liket» i vattnet. Det föreligger då inte uppsåt vid denna tidpunkt men det förelåg uppsåt vid den tidpunkt då han satte i gång den händelsekedja som har lett till döden, och det är tillräckligt.

I *Maurach*, Deutsches Strafrecht, Allgemeiner Teil, 1958, s. 225–227, behandlas närmare förhållandet mellan viljeinnehållet och det faktiska gärningsförloppet. Maurach uttalar att man hos gärningsmannen varken kan begära en kännedom om orsakslagen eller förutsätta en rättslig bedömning av orsaksförloppet. Det räcker att gärningsmannen med sin föreställning och vilja i stora drag har omfattat händelseförloppet och dess effekt. Oväsentliga avvikelser från det föreställda kausalförloppet kan inte frita gärningsmannen. Uppsåt föreligger sålunda om avvikelserna från det föreställda kausalförloppet håller sig inom gränserna för allmän livserfarenhet. Som exempel nämns följande. Den som söker strypa någon tänker därvid på den dödliga effekten av strypgreppet; huruvida han föreställt sig offrets död såsom en följd av förlamning av hjärnan eller av kvävning, eller om han över huvud taget inte har gjort sig någon föreställning om dessa detaljer, är betydelselöst. Friande verkan för gärningsmannen har däremot väsentliga avvikelser mellan händelseförloppet och den föreställningsbild som gärningsmannen har gjort sig. – Vad angår de fall, där gärningseffekten inträder som en följd redan av en handling som var avsedd att möjliggöra eller förbereda effekten, anför Maurach följande exempel. A bedövar B i en järnvägskupé med ett slag i huvudet i avsikt att kasta ut den medvetslöse från tåget som är i gång; i verkligheten inträder döden redan genom slaget. Här är uppsåtet att döda regelmässigt givet redan vid den första handlingen, varför det rör sig endast om en oväsentlig kausalavvikelse.

Tillämpas dessa grundsatser på de situationer av igångsättning av fordon som det här är fråga om så får det anses bero på omständigheterna om avvikelsen mellan det tänkta och det faktiska händelseförloppet är så pass oväsentlig att igångsättningen bör anses ha skett uppsåtligen. Har igångsättningen skett på ett så avvikande sätt att föraren över huvud taget inte skulle ha företagit handlingen om han på förhand känt till att fordonet därigenom skulle sättas i gång, torde förfarandet inte kunna anses uppsåtligt. Igångsättningen får då – trots att föraren hade uppsåt att förflytta fordonet – anses ha skett av oaktsamhet.

Från nu angivna utgångspunkter skall i det följande diskuteras tre olika rättsfall, NJA 1931 s. 138, 1940 s. 230 och 1944 s. 307.[1] Rättsfallen har behandlats redan i avsnittet om förandebegreppets objektiva sida (9.14.1.2) men refereras även här för sammanhangets skull.

NJA 1931 s. 138 (se även 9.14.1.2.2 ovan). A ställde sig invid bilen och startade motorn med startveven. Då backväxeln låg inne, vilket A glömt, kom bilen i rörelse med god fart bakåt. A ansågs ha fört fordonet.

I detta 1931 års rättsfall hade föraren startat motorn uppsåtligen. Möjligen kan man också utgå ifrån att hans uppsåt var inriktat på att förflytta bilen.[2] Att bilen emellertid satte sig i rörelse redan genom motorstarten – vilket berodde på att backväxeln var inlagd – kan inte ha varit avsett av föraren eftersom han då ännu inte hade tagit plats i fordonet. Över huvud taget skulle han väl inte ha startat motorn om han på förhand känt till att fordonet redan därigenom skulle sätta sig i rörelse. Det sätt på vilket fordonets igångsättning inträffade måste därför anses ha avvikit så väsentligt från vad föraren föreställde sig, att igångsättningen inte kan anses ha skett uppsåtligen utan i stället av oaktsamhet.

NJA 1940 s. 230 (se även 9.14.1.2.1 ovan). A, som var spritpåverkad, uppgav att han satt sig i sin bil, som stod vid Nybrokajen i Stockholm, inte för att flytta den från platsen, utan endast för att som en säkerhetsåtgärd lägga i backväxeln för att bilen inte skulle rulla ned i vattnet. (Till förhindrande av dylikt var emellertid grova stockar utlagda mellan parkeringsplatsen och Nybrokajens gångbana utmed vattnet.) På grund av kuggarnas läge i växellådan var han nödsakad att starta bilens motor. När han lade i backväxeln fick han syn på en polis och blev så nervös, att han, utan att ge akt på att backväxeln var inlagd, med foten släppte kopplingspedalen, med påföljd att bilen ryckte bakåt och motorn stannade. Vittnen intygade att A backat bilen omkring en meter men fått motorstopp, varefter bilen rullat framåt mot sitt ursprungliga läge. Hovrätten, vars dom fastställdes av högsta domstolen, fann av utredningen framgå att A fört fordonet och dömde A för rattfylleri till fängelse en månad.

Även i 1940 års rättsfall hade motorn startats uppsåtligen. Sannolikt utgick HD också ifrån att den tilltalade – vilket åklagaren uttryckligen gjorde gällande – haft uppsåt att föra fordonet från platsen. Härför talar *dels* att man, i anslutning till den tilltalades uppgift att han endast hade avsett att genom inläggande av backväxeln förhindra att bilen skulle rulla ned i vattnet, i rättsfallsreferatet särskilt anmärkte att grova stockar var utlagda till förhindrande av dylikt och *dels* att den tilltalade ådömdes fängelse. Att fordonet kom i rörelse berodde nu på att föraren släppte kopplingspedalen medan backväxeln var ilagd. I och för sig var detta ett normalt tillvägagångssätt för att sätta i gång ett motorfordon. Det är därför möjligt att den tilltalade vidtog denna åtgärd uppsåtligen och att det berodde på oskicklighet att det nästan genast blev motorstopp. Men det är också möjligt att han avsåg att släppa upp kopplingspedalen först i ett senare moment och att alltså denna åtgärd kom för tidigt. Med hänsyn till oklarheten härvidlag och då domskälen inte ger någon ledning är det svårt att uttala sig om igångsättningen av fordonet ansågs ha skett uppsåtligen eller av oaktsamhet.

[1] I 1931 och 1944 års rättsfall *kan* det förhålla sig så att man har utgått ifrån att föraren har saknat uppsåt att förflytta fordonet. I så fall följer av det under föregående avsnitt behandlade rättsfallet NJA 1967 s. 211 att det subjektiva rekvisitet inte är uppfyllt.

[2] Se Strahl, SvJT 1964 s. 102.

NJA 1944 s. 307 (se även 9.14.1.2.4 ovan). A satte sig vid ratten till bil, enligt högsta domstolen i avsikt att åtminstone förflytta bilen. Motorn var i gång. A lade in en växel varvid motorn stannade. För att ånyo kunna starta motorn trampade A ur kopplingen, och eftersom handbromsen inte var åtdragen gled bilen bakåt några meter. A ansågs ha fört bilen.

I 1944 års rättsfall uttalades uttryckligen i domskälen att den tilltalade satt sig vid ratten i avsikt att förflytta bilen. Bilen kom emellertid i rörelse på annat sätt och tidigare än han avsett, nämligen i och med att han trampade ur kopplingen utan att handbromsen var åtdragen. Detta hindrade emellertid inte att – liksom i de föregående fallen – det subjektiva rekvisitet ansågs uppfyllt.

Skall då fordonets igångsättning i 1944 års fall anses ha skett uppsåtligen eller endast av oaktsamhet? Det sätt på vilket igångsättningen skedde – bilen rullade bakåt utan att motorn var i gång – stred påtagligt mot den normala igångsättning framåt som föraren måste ha åsyftat. Om han på förhand känt till att fordonet skulle sätta sig i rörelse redan i och med urkopplingen skulle han väl inte ha företagit denna handling. Igångsättningen torde därför inte kunna anses ha skett uppsåtligen.[1]

Om man mot bakgrunden av detta och föregående rättsfall skall göra en sammanfattande tolkning av vad det subjektiva rekvisitet skall anses innebära, torde följande kunna anföras. Om föraren har haft uppsåt att förflytta bilen, anses det subjektiva rekvisitet uppfyllt inte bara då igångsättningen av fordonet har skett ungefär på det sätt som föraren har tänkt sig – varvid igångsättningen måste anses ha skett uppsåtligen – utan även om det sätt på vilket igångsättningen har ägt rum avvikit så väsentligt från vad föraren har föreställt sig, att igångsättningen måste anses ha skett genom oaktsamhet. Om man skall införa detta resonemang i ett teoretiskt schema, så innebär detta antingen en utvidgning av uppsåtsbegreppet utöver den vanliga uppsåtsläran eller också ett blandat uppsåts- och oaktsamhetsrekvisit.

Den betydelsefulla frågan inställer sig nu om den princip som sålunda torde kunna utläsas av i vart fall 1944 års rättsfall kan anses förenlig med högsta domstolens ståndpunkt i det nya rättsfallet *NJA 1967 s. 211* (som har behandlats i föregående avsnitt 9.14.1.3.2 om de rena oaktsamhetsfallen) eller om detta sistnämnda rättsfall till äventyrs kan anses innebära ett krav på, inte bara att föraren skall ha uppsåt att förflytta fordonet, utan även att själva igångsättningen av fordonet skall ske uppsåtligen. Svaret på frågan torde vara att 1967 års rättsfall inte torde ha en sådan innebörd och alltså inte torde strida mot 1944 års fall. Härom är följande att anföra.

Högsta domstolen uttalade i 1967 års rättsfall att den tilltalade visserligen av oaktsamhet hade satt bilen i rörelse men att hans handlande inte kunde föranleda ansvar då han inte hade haft uppsåt att vidta någon åtgärd för att förflytta bilen. Uttalandet att bilen hade satts i rörelse av oaktsamhet synes av domskälens utformning att döma närmast ha avsetts utgöra en omständighet som kunde åberopas *för* att den tilltalade skulle anses ha fört bilen. Den omständighet som avgjorde att förande *inte* ansågs ha skett var att den tilltalade hade saknat uppsåt att vidta någon åtgärd för att förflytta bilen. Högsta domstolen synes alltså ha menat att det kan förekomma fall där uppsåt som nu sagts väl föreligger men fordonet sätts i rörelse av oaktsamhet och att det subjektiva rekvisitet ändå skall kunna anses uppfyllt. En sådan tankegång synes ta sikte just på sådana fall där fordonet har kommit igång tidigare eller på annat sätt än föraren har avsett.

9.14.1.4 *Sammanfattning av rättspraxis*

Mot bakgrunden av den rättspraxis som här har genomgåtts är det uppenbarligen svårt att sammanfattande beskriva vad som krävs för att förande av motordrivet fordon skall anses föreligga. Detta beror på att situationerna växlar i hög grad och att

[1] Se Fredrikson, a.a., s. 138, samt Thornstedt, a.a., s. 148 not 3.

det finns vissa gränsfall där det är oklart vad gällande rätt innebär. Däremot är det möjligt att ange de fall där fordonet anses ha förts trots att förandesituationen avviker från den normala. Med en normal förandesituation avses då att föraren sitter på förarplatsen och genom manöverorganen uppsåtligen startar och driver fram fordonet med motorn. En sammanfattning av de fall som avviker härifrån skall göras nedan.

Förande anses ske även om fordonet förflyttas endast någon meter och därefter rullar tillbaka till sitt ursprungliga läge, NJA 1940 s. 230 och SvJT 1968 rf s. 33 II. Vidare anses förande ske även om fordonet förflyttas utan motorkraft, såsom genom bogsering, rullning i utförsplan eller, när det gäller motorcykel, trampning (dock inte trampning av moped om motorn är obrukbar), NJA 1934 s. 616, 1936 s. 69, 1944 s. 307, 1947 s. 253 och SvJT 1947 rf s. 30. Sannolikt gäller detsamma om fordonet förflyttas genom att fordonet skjuts fram i horisontalläge. Om däremot en person går vid sidan av en bil vars motor inte är i gång och inte manövrerar detta på annat sätt än att han styr med ena handen, är det mer tveksamt om förande anses föreligga, NJA 1935 s. 354, och NJA 1950 C 53. Frågan beror på hur man tolkar det nyare rättsfallet NJA 1961 s. 352. (Saknas däremot helt manövreringsmöjlighet då fordonet skjuts fram utan motorkraft eller görs inte någon rattrörelse föreligger inte förande, se sistnämnda rättsfall och Svea hovrätts ovannämnda dom den 2.3.1970. Och den som leder tvåhjulig motorcykel, vars motor inte är i gång, anses inte föra fordonet, NJA 1951 s. 314. Om detta beror på att ett tvåhjuligt fordon inte kan förflytta sig självständigt bör utgången vara densamma även om motorn är i gång.)

Om någon sätter i gång ett fordon genom att utlösa motorkraften, behövs enligt NJA 1931 s. 138 ingen manövreringsmöjlighet för att förande skall anses föreligga.

Om passagerare – som under färd med motorfordon sitter vid sidan av förarsätet – med eller utan förarens tillstånd tar hand om ratten och styr, anses han därigenom föra fordonet, NJA 1935 s. 506 och 1968 s. 581.

Vad angår den subjektiva sidan torde förande ske i det fall då någon, som har uppsåt att förflytta fordonet, genom oaktsamhet sätter i gång detta på annat sätt eller tidigare än han har avsett. Detta torde motsättningsvis framgå av NJA 1967 s. 211 jämfört med tidigare rättsfall. (Däremot föreligger inte förande om det är fråga om ett i varje led oaktsamt förfarande, se sistnämnda rättsfall.)

9.14.2 1957 års trafiknykterhetskommittés förslag till legaldefinition av förandebegreppet

I sitt betänkande SOU 1963: 72 föreslog 1957 års trafiknykterhetskommitté att man skulle införa en legaldefinition av vad som skall avses med förande av motordrivet fordon i trafikbrottslagens mening. Enligt förslaget skulle såsom förare av sådant fordon avses den som *uppsåtligen framför fordonet med dess motor* (eller har tillsyn över framförandet).[1]

Bakgrunden till förslaget var att förandebegreppet ansågs ha fått en alltför uttänjd tolkning i rättstillämpningen,[2] vilket enligt kommittén ingav starka betänkligheter, och att det därför bedömdes nödvändigt att genom en särskild lagbestämmelse åstadkomma en åtstramning. Bl. a. uttalade 1957 års kommitté följande (s. 109).

> Att ge lagtexten en tolkning, som strider mot allmänt språkbruk, kan knappast vara ägnat att stärka lagstiftningens verkan. Vad som vinnes avser icke de väsentliga problemen, den centrala brottsligheten, utan gränsfall, där den *faktiskt* vållade faran ur trafiksäkerhetssynpunkt regelmässigt varit ringa. Redan ur denna synpunkt synes subtila och från allmänna språkvanor avvikande tolkningar böra avböjas. Därutöver måste det framhållas, att en alltför fri och extensiv lagtolkning alltid inger betänkligheter på straffrättens område. I fråga om en brottslighet, vid vars bekämpande lagstiftningens an-

[1] Tillsynsrekvisitet synes ha avsett övningskörning. Härifrån bortses i denna redogörelse.

[2] Det bör här anmärkas att förslaget lades fram innan rättsfallet NJA 1967 s. 211 tillkom, se avsnitt 9.14.1.3.2 ovan.

knytning till det allmänna rättsmedvetandet är så angelägen som i fråga om trafiknykterhetsbrotten, synes betänkligheterna särskilt starka. – Det synes sålunda kommittén vara tydligt, att klara och med allmänt språkbruk överensstämmande definitioner av grundläggande rekvisit måste eftersträvas. Härför är särskilda stadganden erforderliga.

I fråga om förandebegreppets subjektiva sida innebar förslaget såsom förut har nämnts ett krav på *uppsåt*. I sin motivering härför utgick 1957 års kommitté ifrån att förande enligt praxis kan ske ouppsåtligen[1] men att å andra sidan ouppsåtligt förande knappast är möjligt annat än en mycket kort sträcka. Att konstruera trafiknykterhetsbrotten med hänsyn till dessa oaktsamhetsfall ansågs inte motiverat. 1957 års kommitté uttalade följande (s. 111).

Har fordonet förflyttats längre, har »föraren» normalt *endera* saknat kontroll över detsamma, varvid han icke varit att anse som förare, *eller* haft möjlighet att stanna det, varvid hans underlåtenhet därutinnan torde föranleda, att uppsåtlig körning får anses ha förelegat. Beaktas det vidare, att oavsiktligt försättande av fordon i rörelse kan innebära vårdslöshet i trafik, blir resultatet, *att ansvar för ouppsåtligt trafiknykterhetsbrott har självständig betydelse endast i sådana fall av kort förflyttning, där vårdslöshet i trafik icke förelegat.* – Det synes kommittén tydligt, att de fall, som sist angetts, icke bör påverka trafiknykterhetslagstiftningens utformning. Enligt kommitténs mening skulle det ur principiell synpunkt innebära en förstärkning att *konstruera trafiknykterhetsbrotten som uppsåtliga brott.*

Vad härefter angår kravet att fordonet skall framdrivas med dess *motor* angavs som grund härför att den riskbedömning som ligger bakom trafiknykterhetslagstiftningen inte kan avse sådana fall där fordon framdrivs på annat sätt än med motorn och att dessa fall därför inte bör omfattas av ansvarsbestämmelserna. Som exempel angavs att någon skjuter en bil eller leder en motorcykel eller att fordonet rullar utför en sluttning eller bogseras. 1957 års kommitté uttalade härom följande (s. 111).

Om de fall, som sist sagts, måste det fastställas, att riskerna i trafiken är av helt annan art än de som är lagstiftningens ögonmärke. De typiska trafiknykterhetsbrotten innebär, att *motordrivna fordon framföres med motor och även i övrigt på normalt sätt* av förare, som är påverkade av alkohol. Straffstadgandena, såväl de nu gällande som de av kommittén föreslagna, har utformats med hänsyn till dessa typfall. Den riskbedömning, som ligger bakom lagstiftningen, är grundad på iakttagelser och erfarenheter av typfallen. Särskilt promillereglerna bygger därpå (– – –). Lika litet som dessa grundats på iakttagelser av fordon med låg konstruktiv hastighet som traktorer eller motorredskap, lika litet har de byggt på erfarenheter av de risker, som är förbundna med att i spritpåverkat tillstånd skjuta en bil, leda en motorcykel, manövrera en bogserad bil etc. Då gällande rätt säger, att den, som haft en blodalkoholkoncentration av 1,5 promille, skall anses icke ha kunnat föra fordon på betryggande sätt, avses naturligtvis att köra, ej att skjuta fordon etc. Att i tvivelaktig överensstämmelse med gängse språkbruk inordna situationer som de nyss angivna under »förande av motorfordon» innebär därför, att regler som avser ett, göres tillämpliga på ett annat. – Ett riktigt betraktelsesätt synes kommittén vara att jämställa den som skjuter en bil med den som skjuter ett annat tyngre fordon av vad slag som helst, t. ex. en lastvagn, eller den som manövrerar en bogserad bil med den som t. ex. styr ett hästfordon. Begagnas motorn icke, torde det vara likgiltigt, om någon sådan över huvud finns. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är helt andra faktorer av betydelse, främst fordonets tyngd och lättrörlighet. Då nu kommittén (– – –) inte funnit sig kunna föreslå trafiknykterhetsregler för icke motordrivna fordon, lärer konsekvensen fordra, att de här berörda fallen, där för motordrift avsedda fordon framdrives på annat sätt än med motorn icke heller omfattas av ansvarsstadganden.

Den av 1957 års kommitté föreslagna definitionen av begreppet förande av motordrivet fordon mötte åtskillig kritik i remissbehandlingen. Bara en mindre del av de remissinstanser som behandlade frågan biträdde kommitténs definition. Bakom den hållning som de positivt inställda remissinstanserna intog låg i allmänhet en känsla av att rättspraxis hade uttänjt begreppet förande av motorfordon på ett sätt som stundom tett sig olämpligt och stötande och att behov därför förelåg av en mer restriktiv tillämpning.

Ett betydande antal remissinstanser var, som ovan har anmärkts, å andra sidan kritiska mot förslaget. I allmänhet gjordes från

[1] Se föregående not.

det hållet gällande att kommittén i sina strävanden att inte straffbelägga vissa situationer hade råkat undanta andra straffvärda fall. Sålunda påpekades bl. a. att kommittén hade undantagit fall där en bil rullar för frihjul utför en backe eller bogseras. Åtskilliga remissinstanser satte i fråga om någon definition av förandebegreppet över huvud taget fordras och om det inte liksom hittills kan överlämnas åt rättspraxis att bestämma den närmare avgränsningen av begreppet. Det uttalades att om emellertid en definition skall tas in i lagen, den bör utformas sålunda att därunder innefattas även vissa fall av manövrerande under färd med motorfordon, fastän motorn inte begagnas.[1]

9.14.3 Kommitténs överväganden

9.14.3.1 *Allmänna synpunkter*

Lagstiftningen om trafiknykterhetsbrott åsyftar att i trafiksäkerhetens intresse hindra alkoholpåverkade personer från att föra motordrivna fordon. De farebedömningar som ligger bakom denna lagstiftning har uppenbarligen främst baserats på normalfallen av förande, dvs. sådana fall där motorfordon förs i trafiken på ett med hänsyn till fordonens konstruktion normalt sätt och med de hastigheter för vilka fordonen är avsedda. Naturligen bör detta inte hindra att man till förandebegreppet hänför även förandesituationer som avviker härifrån och där faran framstår som mindre än i normalfallen men där förande ändå enligt ett rimligt bedömande måste anses föreligga. Av olika skäl är det å andra sidan angeläget att förandebegreppet inte tolkas så vidsträckt att man därunder inbegriper förfaranden som enligt allmänt språkbruk faller utanför uttrycket förande och där inte heller sådana faremöjligheter föreligger som trafiknykterhetslagstiftningen är avsedd att motverka. En alltför vidsträckt tolkning kan lätt leda till att respekten för lagstiftningen minskar.

Otvivelaktigt har man i rättstillämpningen tolkat förandebegreppet vidsträckt. I senare rättsfall har dock märkts tendenser till en åtstramning. I det följande skall för de olika typer av fall, där enligt rättsfallsöversikten förande har ansetts föreligga trots att situationen i ett eller flera hänseenden har avvikit från den normala, övervägas om rättstillämpningen kan anses ha avgränsat förandebegreppet på ett ändamålsenligt sätt eller om tolkningen av detta begrepp är alltför vidsträckt.

Ett visst samband föreligger mellan frågan om kriminalisering av försök och förandebegreppet, se härom avsnitt 9.18. Kommittén föreslår inte att försök kriminaliseras.

9.14.3.2 *Synpunkter på rättstillämpningen*

Först behandlas den *objektiva* sidan av förandebegreppet.

Fall där fordonet har förflyttats endast någon meter (9.14.1.2.1):

Den omständigheten i och för sig att fordonet har rört sig endast någon meter synes inte böra hindra att fordonet anses fört. Till stöd härför kan åberopas att det torde vara praktiskt ogörligt att avgränsa förandebegreppet efter förflyttningens längd. Språkligt sett föreligger också förande oavsett hur kort förflyttningen är. Visserligen måste trafikfaran under en mycket kort förflyttning anses ringa, men å andra sidan måste man räkna med fall där föraren har haft uppsåt att föra fordonet en längre sträcka och har hindrats härifrån omedelbart efter starten. En sådan situation förelåg väl i NJA 1940 s. 230, där fängelse ådömdes och omständigheterna alltså inte ansågs mildrande. Har uppsåtet varit begränsat till en mycket kort förflyttning, såsom i SvJT 1968 rf s. 33 II, bör uppenbarligen straffmätningen anpassas därefter. Så skedde också i sistnämnda fallet.

Fall där fordonet har förflyttats med motorkraft fastän någon manövrering inte har förekommit under förflyttningen (9.14.1.2.2):

[1] Definitionens senare led »eller har tillsyn över framförandet» kritiserades av utredningen rörande specialstraffrätten. Denna fråga, som avser övningskörning, behandlas inte i denna redogörelse.

Det torde vara mycket sällsynt att det inträffar ett sådant fall som förelåg i NJA 1931 s. 138. Situationen var ju den att fordonet framdrevs med motorn och att det inte fanns någon person i eller utanför fordonet som hade manövreringsmöjlighet. Språkligt sett torde man knappast kunna beteckna ett sådant förfarande som förande, även om det tilläventyrs skulle ske uppsåtligen. Då förfarandet inte heller rimligen kan utgöra inledningsskede till en mer normal förandesituation, synes det riktigast att fall av detta slag lämnas utanför trafiknykterhetslagstiftningen. Det ifrågavarande rättsfallet är också så pass gammalt att man i rättstillämpningen torde kunna se bort ifrån det.

Fall där passagerare har tagit hand om ratten under körningen (9.14.1.2.3):

Det synes rimligt att en person som på så sätt sköter styrningen anses föra fordonet.

Fall där fordonet har förflyttats utan motorkraft, varvid någon har suttit på förarplatsen och manövrerat fordonet (9.14.1.2.4):

Vad först angår bogsering, så torde föraren av det bogserade fordonet ha en så pass kvalificerad uppgift att det saknas anledning att utesluta detta fall från förandebegreppet, NJA 1934 s. 616.

När det härefter gäller fordon som har rullat i utförsplan är att märka att ett sådant förflyttningssätt kan innebära en beaktansvärd trafikfara. Detta har också kommit till uttryck i rättstillämpningen sålunda att man i fall där fordon har rullat i utförsplan inte ens funnit omständigheterna mildrande utan har dömt till fängelse, NJA 1935 s. 354 och 1936 s. 69. Vidare är att märka att rullning på frihjul i utförsplan ofta kan ingå som ett led i en normal färd med fordonet. Att inte anse ett sådant förfarande som förande synes inte komma i fråga. För övrigt skulle, om man kräver att motorn skall vara i gång för att förande skall anses ske, detta sannolikt uppmuntra falska invändningar om att fordonet har rullat på frihjul.

När det gäller trampning av motorcykel så är att märka att alla motorcyklar och de flesta mopeder som numera tillverkas är konstruerade på ett sådant sätt att man inte kan trampa dem. Frågan huruvida trampning av sådana fordon skall anses som förande av motorfordon håller därför på att förlora sin praktiska betydelse. I fråga om mopeder är dock frågan fortfarande av ett visst intresse. Eftersom trampning av moped vars motor är obrukbar redan enligt gällande praxis faller utanför lagstiftningen återstår att överväga det fallet att mopeden har en funktionsduglig motor. Härvidlag är att märka att trampning av moped i sådant fall i och för sig är lika ofarligt som när det gäller moped vars motor är obrukbar. Sett från denna synpunkt borde därför trampning av moped helt lämnas utanför trafiknykterhetslagstiftningen. Å andra sidan kan trampning av moped vars motor är funktionsduglig ingå som ett led i en normal färd med fordonet. Man torde därför av bevishänsyn vara nödsakad att hänföra trampning av sådant fordon till förande av motorfordon.

Fall där bil har förflyttats utan motorkraft och någon har gått vid sidan av bilen och styrt med ena handen på ratten (9.14.1.2.5):

Om fordonet har skjutits fram med handkraft, NJA 1950 C 53, måste förfarandet i hög grad anses avvika från vad som normalt avses med förande av motordrivet fordon. Den typiska faran torde då vara mycket ringa. Ofta saknas i denna situation anledning anta att förfarandet skall övergå till ett normalt förande. Starka skäl synes därför tala för att sådana fall inte skall bedömas som förande. Med hänsyn till den kritik som doktrinen har riktat mot 1950 års rättsfall – som var ett notisfall – och då det nyare rättsfallet NJA 1961 s. 352 möjligen kan innebära att fall som här avses inte skall bedömas som förande, är det troligt att man numera bör kunna se bort ifrån 1950 års rättsfall. (Se även Svea hovrätts dom den 2.3.1970, 4: DB 21.)

Om i stället fordonet har rullat i utförsplan, NJA 1935 s. 354, finns kanske större anledning att anse fordonet fört. Den typiska faran är då något större, varjämte (såsom framgår av sistnämnda rättsfall) för-

farandet kan utgöra inledningsskedet till ett normalt förande. Det kan ändå sättas i fråga om det verkligen finns anledning att hänföra sådana fall till förandebegreppet. Om vederbörande har förfarit vårdslöst kan han ju ådömas ansvar för vårdslöshet i trafik.

Härefter behandlas den *subjektiva* sidan av förandebegreppet.

Fall där fordonet har satts i gång genom en oaktsam handling utan att det har förelegat något uppsåt att förflytta fordonet (9.14.1.3.2):

I rättsfallet NJA 1967 s. 211 hade hovrätten – i likhet med SvJT 1953 rf s. 68 och FFR 1963 s. 345 – ansett ett i varje led oaktsamt förfarande böra bedömas som förande. Den kritik som detta väckte i den allmänna debatten synes berättigad. Uppenbarligen innebär en sådan rättstillämpning att man har avlägsnat sig från vad som enligt normalt språkbruk kan inrymmas under uttrycket förande. Något rättspolitiskt motiv för att hänföra dessa fall till förande lär väl inte heller kunna åberopas, eftersom de fall av oaktsamt igångsättande av fordon som har inneburit en beaktansvärd trafikfara ofta kan bestraffas som vårdslöshet i trafik. Det måste därför hälsas med tillfredsställelse att högsta domstolen i 1967 års rättsfall upphävde hovrättens fällande dom. Genom att högsta domstolen nu slog fast att den som sätter i gång ett fordon måste ha uppsåt att vidta någon åtgärd för att förflytta fordonet har det subjektiva rekvisitet på goda grunder begränsats.

Fall där förarens uppsåt väl har varit inriktat på att förflytta fordonet men fordonet genom en oaktsam handling har satts i gång tidigare eller på annat sätt än som har avsetts (9.14.1.3.3):

Om det nu föreligger uppsåt att vidta någon åtgärd för att förflytta fordonet, så torde – enligt den tolkning av rättsfallet NJA 1967 s. 211 och vissa äldre rättsfall som har framförts i rättsfallsöversikten – förande anses ske även om vederbörande genom oaktsamhet sätter i gång fordonet tidigare och eventuellt på annat sätt än han har avsett. Mot ett sådant subjektivt rekvisit torde vägande invändningar inte böra göras. Om fall som här avses inte skulle anses subjektivt täckta skulle bevissvårigheter kunna uppkomma i de fall där föraren omedelbart efter starten hindras genom polisingripande att fortsätta färden.

Sammanfattningsvis vill kommittén anföra följande synpunkter på tolkningen i rättstillämpningen av förandebegreppet. Vad först angår den objektiva sidan torde man kunna hävda att förandebegreppet har fått en alltför vidsträckt innebörd dels i fallet NJA 1931 s. 138, där en bil förflyttades med motorn i gång fastän det inte fanns någon person som under förflyttningen hade hand om manövreringen, och dels fallet NJA 1950 C 53, där en person gick vid sidan av en bil och styrde med handen på ratten medan bilen sköts fram med handkraft. Emellertid torde, såsom förut har berörts, rättstillämpningen kunna se bort ifrån dessa rättsfall, i fråga om NJA 1950 C 53 bl. a. med hänsyn till det nyare rättsfallet NJA 1961 s. 352. Vad angår den subjektiva sidan av förandebegreppet har detta tolkats alltför vidsträckt i fallet SvJT 1953 rf s. 68 och FFR 1963 s. 345, där förande ansågs föreligga trots att något uppsåt att förflytta fordonet inte förelåg. Den extrema rättstillämpning som kom till uttryck i dessa fall har emellertid inte accepterats i det senare fallet NJA 1967 s. 211. Med hänsyn till vad sålunda har anförts synes behovet av att i lagen inskriva en definition av begreppet förande av motordrivet fordon inte längre vara framträdande.

9.14.3.3 *Synpunkter på 1957 års kommittés förslag till legaldefinition*

När det gäller att ta ställning till 1957 års trafiknykterhetskommittés förslag till legaldefinition av förandebegreppet kan följande anföras.

Enligt förslaget skulle, för att förande av motordrivet fordon skall anses föreligga, krävas dels att fordonet framförs uppsåtligen och dels att fordonet framförs med motorn. Härigenom avsåg man att begrän-

sa förandebegreppet till de centrala typfallen av förande. Enligt en stark remissopinion gick emellertid detta förslag allt för långt i restriktivitet.

Vad som närmast föranledde remisskritiken var det i förslaget uppställda kravet att fordonet skall ha framförts med motorn. Det ansågs att vissa straffvärda fall därigenom skulle komma att falla utanför lagstiftningen. Denna remisskritik synes ha fog för sig. Såsom framgår av vad förut har anförts (avsnitt 9.14.3.2) torde det inte vara rimligt att förande av motordrivet fordon skall anses uteslutet enbart på den grund att fordonet har förflyttats utan motorkraft. De förflyttningssätt som det här kan vara fråga om, främst fall då bilen har stått i en backe och har satts i gång på frihjul och fall där fordonet har bogserats, kan ofta vara förenade med sådan typisk fara som trafiknykterhetslagstiftningen vill träffa. Även bevishänsyn talar för att förande anses föreligga även om motorn inte har varit i gång.

Vad angår det uppsåtskrav som 1957 års kommitté uppställde kan följande anföras. Den tolkning av det subjektiva rekvisitet som man numera har fått i rättstillämpningen – nämligen ett utvidgat uppsåtsrekvisit eller ett blandat uppsåts- och oaktsamhetsrekvisit (avsnitt 9.14.1.3.3 ovan) – synes man böra acceptera. Om man nu genom lagstiftning inför ett uppsåtsrekvisit, vet man inte säkert hur detta rekvisit skulle komma att tolkas. Uteslutet är inte att man genom ett sådant rekvisit skulle åstadkomma en snävare tillämpning av förandebegreppet än som stämmer överens med dagens rättsläge. Kommittén anser därför övervägande skäl tala för att inte i lagen inskriva ett uppsåtsrekvisit.

lämpningen sålunda att man får en mer restriktiv bestämning av förandebegreppet än som framgår av praxis. Otvivelaktigt har det nämligen förekommit fall där rättstillämpningen inte har varit tillfredsställande. Emellertid torde – såsom förut har anförts – behovet av att ändra rättstillämpningen numera inte vara framträdande. Härvidlag är att märka att man torde kunna se bort ifrån vissa äldre rättsfall där förandebegreppet har tolkats alltför vidsträckt och att man i nyare rättsfall finner en tendens till åtstramning av förandebegreppet. Förandebegreppet kan därför numera anses avgränsat på ett sätt som framstår som tillfredsställande. Det andra syftet med en legaldefinition är att man därigenom skulle kunna underlätta rättstillämpningen på detta svåröverskådliga område för åklagare och domstolar genom ett klarare angivande av vad som faller inom förandebegreppet. Emellertid torde förhållandena i de enskilda fallen vara så mångfalt skiftande att det knappast är möjligt att åstadkomma en sådan definition. Detta visar inte minst det förslag som 1957 års kommitté lade fram. Kommittén har därför funnit att man måste avstå från en legaldefinition av förandebegreppet och – liksom hittills – överlämna åt rättstillämpningen att från fall till fall avgöra om förande skall anses föreligga eller inte.[1]

Slutligen bör i detta sammanhang framhållas att man vid *påföljdsbestämningen* självfallet bör beakta sådana särfall av förande där trafikfaran typiskt sett är ringa och som därför framstår som mindre straffvärda än normalfallen. Uppenbarligen bör det – liksom i gällande rätt – finnas möjlighet att i sådana fall döma till enbart böter. (Se vidare avsnitt 9.15 och 10.12.1).

9.14.3.4 *Kommitténs slutsatser: ingen legaldefinition*

Syftet med att införa en legaldefinition av förandebegreppet kan vara tvåfaldigt. Det ena syftet skulle vara att ändra rättstill-

[1] I anslutning härtill bör framhållas att straffrätten erbjuder en mängd exempel på brottsrekvisit, vilka liksom förandebegreppet är obestämda till sin utformning och vilkas innebörd därför är mycket svår att avgränsa i praxis. Som exempel kan nämnas olika farerekvisit. Ett annat exempel är vägtrafikförordningens vägbegrepp, vars tolkning erbjuder betydande svårigheter.

9.15 *Om tillämpningen av brottstypen ringa fall av rattfylleri*

9.15.1 Inledning

Såsom framgår av vad tidigare har anförts innebär kommitténs förslag att det liksom hittills skall finnas två slag av trafiknykterhetsbrott, nämligen en svårare brottstyp rattfylleri och en lindrigare brottstyp rattonykterhet. Till rattfylleri hänförs sådana fall där föraren visas ha varit i viss grad påverkad eller har haft en blodalkoholhalt av 1,2 ‰ eller däröver. Till rattonykterhet hänförs sådana fall där föraren har haft en blodalkoholhalt mellan 0,5 ‰ och 1,19 ‰. Genom att bestämningen av dessa brottstyper har skett utifrån förarens påverkansgrad eller blodalkoholhalt uttryckes att brott med styrkt påverkan eller högre blodalkoholhalt genomsnittligt sett har en svårare karaktär än brott med lägre blodalkoholhalt.

Till dessa båda huvudbrottstyper, rattfylleri och rattonykterhet, tillkommer enligt kommitténs förslag en tredje brottstyp, nämligen ringa fall av rattfylleri, som avses ersätta den nuvarande bestämmelsen om mildrande omständigheter.

Syftet med den ringa brottstypen är att – i likhet med den nuvarande bestämmelsen om mildrande omständigheter – göra det möjligt att döma till enbart böter i sådana fall, där det huvudsakligen på grund av andra omständigheter än påverkansgraden eller blodalkoholhalten inte skulle vara rimligt att döma till strängare påföljd än böter. Vid rattonykterhet uppkommer inte detta problem eftersom – enligt kommitténs förslag liksom enligt gällande rätt – böter skall vara normalpåföljd vid denna brottstyp.

Vid bedömningen av vilka fall som lämpligen bör hänföras under ringa fall av rattfylleri synes ledning i första hand böra hämtas från den nuvarande tillämpningen av bestämmelsen om mildrande omständigheter. Härom kan följande anföras.

9.15.2 Nuvarande praxis i fråga om tillämpningen av mildrande omständigheter

Bestämmelsen om mildrande omständigheter vid rattfylleri har i praxis huvudsakligen fått sitt användningsområde i sådana fall där rattfylleribrottet inte har ansetts ägnat att medföra någon nämnvärd fara för trafiksäkerheten.

I blickpunkten kommer i detta avseende främst rattfylleri med *moped*. Med hänsyn till att mopederna i och för sig har en förhållandevis ringa farlighet för andra vägtrafikanter, i jämförelse med tyngre och snabbare motorfordon, anses här stort utrymme föreligga för tillämpning av bestämmelsen om mildrande omständigheter. Den omständigheten i och för sig att rattfylleriet har begåtts med moped räcker emellertid enligt nuvarande praxis inte för att mildrande omständigheter skall anses föreligga. Endast om man efter en bedömning av samtliga omständigheter finner att körningen inte kan anses ha medfört någon nämnvärd fara för trafiksäkerheten anses sålunda omständigheterna mildrande.

Denna ståndpunkt belyses klart av två rättsfall, NJA 1954 s. 236 och 362. I båda fallen hade förarens blodalkoholhalt överstigit 2 ‰, färden hade företagits på livligt trafikerade gator och föraren hade vinglat. I ena fallet hade dessutom föraren, tydligen på grund av sitt spritpåverkade tillstånd, av andra personer avråtts från färden. Omständigheterna ansågs inte mildrande och frihetsstraff ådömdes.[1]

Av kommitténs undersökning av rattfylleriefall år 1964[2] framgår att mildrande omständigheter i många fall inte anses föreligga vid rattfylleri med moped. De mopedister som inte tidigare var registrerade i kriminalregistret och som fälldes till ansvar endast för rattfylleri (dvs. rena fall) dömdes nämligen i endast omkring två tredjedelar av fallen till böter på grund av mildrande omständigheter. I återstående tredjedelen av

[1] Jämför NJA 1957 B11.

[2] Uppgifterna är redovisade i en uppsats av Anders Meyer och Rolf Åbjörnsson, Rattfylleri i Sverige 1964 (Kriminalvetenskapliga institutet vid Stockholms Universitet).

fallen ansågs omständigheterna inte mildrande utan dömdes till fängelse. Sannolikt är det här i stort sett fråga om dels fall där mopedisten har kört med hög blodalkoholhalt i tätortstrafik och dels återfall. Fördelningen mellan dessa grupper är inte känd.[1]

Vid rattfylleri med *bil* torde omständigheterna anses mildrande endast i enstaka undantagsfall. Det är här i huvudsak fråga om fall där den trafikuppgift som föreligger för föraren är av strängt begränsad innebörd. Sålunda kan nämnas vissa fall där fråga har uppstått om rekvisitet förande skulle anses vara uppfyllt eller inte, bl. a. NJA 1950 C 53 och SvJT 1968 rf s. 33 II (se om dessa fall avsnitt 9.14). Vidare kan nämnas ett fall som avser omparkering av bil, NJA 1966 B 23. Omständigheterna var där följande. En bil fördes omkring elva meter på ett torg från en parkeringsplats till en annan. Föraren avsåg inte att föra bilen en längre sträcka. Flyttningen ägde rum vid ett tillfälle, när annan trafik över huvud taget inte förekom i närheten och då förhållandena även i övrigt var sådana att körningen enligt domstolens bedömning inte var ägnad att framkalla fara för trafiksäkerheten. Omständigheterna ansågs därför mildrande. I anslutning till detta rättsfall kan nämnas att Fredrikson i kommentar till vägtrafikförordningen (4:e uppl. s. 393) menar att det kan förekomma anledning att anse omständigheterna mildrande i sådant fall där fordonet har förts ett helt kort stycke på en avsides belägen enskild väg, där främmande trafik knappast förekommer, allt under förutsättning att föraren inte har avsett att föra fordonet längre, t. ex. ut på allmän väg. Det tillägges att i fall som här kan komma i fråga även graden av alkoholpåverkan bör tillmätas den största betydelse.[2]

I en helt annan kategori fall kan bestämmelsen om mildrande omständigheter tillämpas, nämligen då körningen har föranletts av sådana *nödliknande* situationer att föraren kan anses i någon mån ursäktad för att han trots sitt påverkade tillstånd har företagit färden. Som exempel kan nämnas att det är fråga om en resa som plötsligt har nödvändiggjorts för att hämta läkare eller barnmorska, då annan förare svårligen kan anskaffas eller det är knappt om tid för närmare besinning. Fallen kan givetvis vara mycket skiftande. Det kan sålunda vara fråga om rena nödlägen där frihet från ansvar enligt 24 kap. 4 § brottsbalken föreligger, medan i andra situationer kanske trångmålet är så föga framträdande, att det knappast kan betecknas som mildrande omständighet.[3] Emellertid är att märka att efter brottsbalkens tillkomst bestämmelsen om mildrande omständigheter inte har samma betydelse som tidigare i fråga om de nödliknande situationerna. Enligt 24 kap. 5 § jämfört med 24 kap. 4 § brottsbalken kan nämligen vid s. k. nödexcess dömas till lindrigare straff än för brottet eljest är stadgat. Denna bestämmelse gäller även på specialstraffrättens område.

Om ett alldeles speciellt fall där omständigheterna har ansetts mildrande hänvisas till NJA 1966 s. 364.[4]

[1] Vid Stockholms rådhusrätt upprättades år 1960 en promemoria om normalstraff i trafikmål (SvJT 1961 s. 303 ff). Promemorians normalstraff vid rattfylleri med moped var följande: 1,5—1,59‰ 50—60 dagsböter; 1,6—1,99‰ 70—100 dagsböter; 2‰ och däröver fängelse i en månad. Det framhölls att uppgifterna om straffen i promemorian endast utgjorde råd och att omständigheterna i de särskilda fallen många gånger medförde avvikelser från den straffmätning som föreslogs i promemorian.

[2] Fredrikson, a.a., s. 392 f, uttalar vidare följande: Om föraren icke graveras av något annat än den straffbara blodalkoholhalten utan är opåverkad enligt vittnesutsagor och klinisk undersökning samt oklanderligt genomfört körningen och vad därmed sammanhänger, kan det (- - -) ifrågasättas huruvida icke detta är att beteckna som mildrande omständigheter, vilka — eventuellt i förening med andra faktorer, som tala till förarens fördel — göra det möjligt för domstolen att gå ned till böter.

Se vidare rättsfallen SvJT 1949 s. 594 och NJA 1962 s. 639.

[3] Fredrikson, a.a., s. 393 f. Se vidare rättsfallet SvJT 1956 rf s. 35.

[4] Rattfyllerist förde nattetid bogserad bil. Dessförinnan hade han lämnats ensam på mindre trafikerad väg med den obrukbara bilen, varvid han hade förtärt alkohol utan att ha anledning räkna med att köra ytterligare under natten. Psykisk obalans.

9.15.3 Kommitténs överväganden om tillämpningen av ringa fall av rattfylleri

De fall där tillämpning av den ringa brottstypen av rattfylleri kan komma i fråga hänför sig i huvudsak till situationer där rattfylleribrottet med hänsyn till omständigheterna har medfört en ringa eller ingen fara för trafiksäkerheten. Enligt kommitténs mening bör ringa fall av rattfylleri kunna anses föreligga i något större utsträckning än man i dagens läge tillämpar bestämmelsen om mildrande omständigheter. Härom kan följande anföras.

Vad först angår mopedrattfylleristerna utgör dessa såsom tidigare har anförts i huvudsak en fara endast för sig själva, (avsnitt 9.12.1). Sålunda visar en stickprovsundersökning för år 1964 (avsnitt 4.1) att mopedrattfylleristerna inte i något fall vållade skada på annan person och i knappt 5 % av fallen skada på annans egendom. Med hänsyn härtill synes själva den omständigheten att fordonet var en moped i allmänhet böra vara tillräcklig grund för att hänföra fallet till ringa fall av rattfylleri. I anslutning härtill bör nämnas att kommittén har övervägt om det inte hade varit lämpligast att bryta ut trafiknykterhetsbrott med moped till ett särskilt brott, där normalstraffet skulle vara böter. En sådan lösning skulle emellertid komplicera lagstiftningen tekniskt sett och har därför inte ansetts böra föreslås.

I fråga om rattfylleri med bil synes man, med hänsyn till bilfordonens typiska trafikfarlighet, böra tillämpa den ringa brottstypen av rattfylleri endast i undantagsfall. En något mer vidgad tillämpning än vad nuvarande praxis i fråga om mildrande omständigheter torde tillåta synes emellertid vara motiverad. Situationerna kan här variera avsevärt. Faktorer som kan ha betydelse för bedömningen är framför allt följande, nämligen att körningen ägde rum inom garage, på enskild gårdsplan eller enskild väg, att såväl den tillryggalagda som den tillämnade körsträckans längd var ringa eller att någon annan trafik inte förekom. Av betydelse är naturligtvis också om blodalkoholhalten låg strax över promillegränsen mellan rattfylleri och rattonykterhet och om föraren syntes utåt opåverkad eller påverkad i endast ringa grad. Att körningen genomfördes oklanderligt bör i och för sig inte räcka för att tillämpa den ringa brottstypen men är naturligtvis av betydelse när det gäller att bedöma om gärningen med hänsyn till andra faktorer bör bedömas som ringa fall. Om med hänsyn till förhållanden av berört slag körningen inte kan anses ha förorsakat någon nämnvärd fara för trafiksäkerheten bör ringa fall av rattfylleri ofta kunna anses föreligga.

9.16 *Frågan om en särskild ansvarsfrihetsgrund för vissa fall av trafiknykterhetsbrott där någon fara för trafiksäkerheten inte kan anses ha uppkommit*

I föregående avsnitt 9.15 har behandlats sådana fall av rattfylleri som – trots påverkansgraden eller blodalkoholhalten – inte kan anses ha orsakat någon nämnvärd fara för trafiksäkerheten och som därför har ansetts böra hänföras till den ringa brottstypen av rattfylleri. Emellertid kan vissa av de fall som där föreligger – och det gäller inte bara rattfylleri utan självfallet också rattonykterhet – te sig som över huvud taget inte straffvärda. Om man vill öppna en möjlighet att lämna sådana fall utan ansvar kan det övervägas att vid trafiknykterhetsbrotten införa en särskild ansvarsfrihetsgrund av fakultativ karaktär. En ansvarsfrihetsregel skulle kunna utformas exempelvis sålunda att från ansvar får frias om fara för trafiksäkerheten uppenbarligen inte har uppkommit under färden. En sådan bestämmelse skulle innebära inte bara att domstol i förekommande fall skulle fria från ansvar utan också att åklagare, som anser bestämmelsen tillämplig, skulle underlåta åtal.

Emellertid synes vägande skäl kunna anföras mot att införa en ansvarsfrihetsregel av detta eller liknande innehåll. Med hänsyn till att ansvarsfrihetsregeln måste ges en allmän utformning kan risk föreligga att dess tillämpning i praxis blir alltför oenhetlig eller vidsträckt. En viktigare invändning

är väl att den felaktiga föreställningen lätt kan spridas att förande av motorfordon med straffbar blodalkoholhalt inte beivras om föraren är särskilt försiktig under färden. Ett sådant föreställningssätt skulle från preventiv synpunkt vara äventyrligt. Enligt kommitténs mening är det i preventivt hänseende en fördel om trafiknykterhetsbestämmelserna – som ju är av en grundläggande och väsentlig betydelse för trafiksäkerheten – utformas så generellt att de gäller förande under alla förhållanden av motordrivna fordon. Härigenom befordras enkelhet och konsekvens i regelsystemet. Det bör inte få ankomma på den enskilde föraren att efter en spritförtäring, som föranleder straffbar blodalkoholhalt, bedöma om han framför fordonet under sådana förhållanden att någon egentlig trafikfara inte uppkommer.

Med hänsyn till det anförda anser kommittén övervägande skäl tala för att inte införa någon särskild ansvarsfrihetsgrund vid trafiknykterhetsbrotten.

9.17 *Det subjektiva rekvisitet*

9.17.1 **Rättsläget**

Varken i lagtexten eller i förarbetena till lagstiftningen finns något uttalande om vilket subjektivt rekvisit som skall föreligga vid trafiknykterhetsbrotten. Det har därför varit nödvändigt att lösa frågan genom praxis. Det subjektiva rekvisit som därvid har utbildat sig har delvis olika innehåll vid de olika objektiva rekvisit av vilka brottet består.

9.17.1.1 *Det subjektiva rekvisitet i fråga om förande*

Vad angår rekvisitet förande av motordrivet fordon har den subjektiva sidan av detta rekvisit behandlats i avsnitt 9.14. Därav framgår att det numera i praxis i princip krävs uppsåt för att förande skall anses föreligga. Dock anses det subjektiva rekvisitet uppfyllt även i den situationen att fordonet genom en oaktsam handling har satts i gång tidigare eller på annat sätt än som har avsetts, såvida föraren hade uppsåt att vidta någon åtgärd för att förflytta fordonet.

9.17.1.2 *Det subjektiva rekvisitet i fråga om påverkan*

9.17.1.2.1 Påverkan av alkohol

Det gäller här dels det rattfyllerirekvisit som anger att föraren var så påverkad av starka drycker (alkohol enligt kommitténs förslag) att det kan antas att han inte på betryggande sätt kunde föra fordonet och dels de rekvisit som anger att rattfylleriansvar respektive rattonykterhetsansvar inträder om blodalkoholhalten uppgick till 1,5 ‰ (enligt kommitténs förslag 1,2 ‰) respektive till 0,5 ‰.

I subjektivt hänseende torde därvidlag krävas att föraren insåg – eventuellt uppsåt är dock tillräckligt – att han hade förtärt den alkohol som gav till resultat antingen att han blev så påverkad som i lagen sägs eller att hans blodalkoholhalt nådde upp till de i lagen angivna gränserna. Förtäringen av alkohol skall sålunda vara täckt av uppsåt. Däremot är det utan betydelse om föraren insåg eller borde ha insett att han av denna förtäring var i lagens mening påverkad eller att hans blodalkoholhalt nådde upp till promillegränserna. Påverkansgraden eller blodalkoholhalten behöver sålunda inte vara subjektivt täckt (det krävs varken uppsåt eller oaktsamhet).[1]

Å andra sidan utesluts ansvar om föraren inte visste att det var alkoholhaltig dryck som han hade förtärt eller att hans organism på annat sätt hade tillförts alkohol. Denna situation kan undantagsvis förekomma, t. ex. vid medicinsk behandling eller vid s. k. practical joke.[2] Ansvar inträder natur-

[1] Teoretiskt sett har detta uttryckts på olika sätt. Se å ena sidan Thornstedt, SvJT 1954 s. 149 f, samt å andra sidan Strahl, SvJT 1960 s. 285 f och 1962 s. 189 f.

[2] Thornstedt, a.a., s. 150, och Strahl, SvJT 1962 s. 189 f. Thornstedt lämnar dock öppet om inte ansvar kan komma i fråga vid oaktsamhet i detta hänseende. Strahl uttalar att ansvar kan vara uteslutet även i det fall där föraren hai grovt misstagit sig i fråga om den akoholhaltiga dryckens *styrka*.

ligen även här om föraren efter förtäringen – t. ex. just på grund av dryckens styrka – men före färdens slut kom underfund med att drycken hade rusgivande egenskaper.

9.17.1.2.2 Påverkan av annat medel än alkohol

I fråga om andra påverkansmedel än alkohol kan erinras om att enligt såväl gällande rätt som kommitténs förslag rattfylleriansvar objektivt sett inträder om föraren var så påverkad att det kan antas att han inte på betryggande sätt kunde föra fordonet. (Någon motsvarighet till de promilleregler som finns i fråga om alkohol har på vetenskapens nuvarande ståndpunkt inte kunnat uppställas.)

Enligt praxis krävs för ansvar vid påverkan av annat medel än alkohol att föraren antingen redan vid förtäringen insåg att medlet i den mängd som det intogs hade eller kunde ha[1] rusgivande verkan eller också under färden insåg att berusningsverkan hade inträtt. Däremot torde inte krävas att föraren insåg att det var fråga om sådan *grad* av påverkan som enligt lagen krävs för ansvar. Det uppsåtskrav som här har angetts – eventuellt uppsåt är därvidlag tillräckligt – har kommit till uttryck i rättsfallen NJA 1956 s. 66 och NJA 1961 B 33.[2]

Den ståndpunkt som sålunda har intagits i praxis torde i själva verket innebära att det subjektiva rekvisitet vid påverkan av annat än alkohol har samma principiella innebörd som vid alkoholpåverkan. Vid alkoholpåverkan förutsätts ju för ansvar att föraren insåg att han hade förtärt alkohol, dvs. en dryck som enligt vad *envar vet* har rusgivande egenskaper. På samma sätt krävs för ansvar vid påverkan av annat än alkohol att föraren insåg att medlet hade rusgivande egenskaper. I intetdera fallet behövs däremot uppsåt eller oaktsamhet i fråga om påverkansgraden.

Skillnaden mellan alkoholpåverkan och annat påverkansmedel i fråga om det subjektiva rekvisitet kan därför sägas ligga helt på bevisningssidan. Medan envar får antas veta att alkohol har rusgivande verkan kan man inte göra samma presumtion i fråga om andra medel som har en mer eller mindre likartad effekt. De svårigheter som härvid uppstår kommer att behandlas i avsnittet 9.17.2.

9.17.1.2.3 Samtidigt bruk av alkohol och annat medel

I de fall där det är fråga om samtidigt bruk av alkohol och annat påverkansmedel torde man få skilja mellan olika fall.

Om alkoholförtäringen har lett till straffbar blodalkoholhalt – antingen rattonykterhet eller rattfylleri – inträder självfallet ansvar härför utan att man tar hänsyn till det andra medlet. Om det däremot är fråga om ansvar enligt det allmänna påverkansrekvisitet vid rattfylleri – utan att vare sig alkoholen eller det andra medlet ensamt för sig har gett en straffbar påverkan – måste det bevisas att föraren insåg att intagandet av medlet i kombination med alkoholförtäringen hade rusgivande verkan.[3]

9.17.2 Kommitténs överväganden. Införande av ett oaktsamhetsrekvisit vid påverkan av annat medel än alkohol föreslås ej

Vad angår den subjektiva sidan av rekvisitet förande av motordrivet fordon hänvisas till kommitténs överväganden härom i ett tidigare avsnitt (9.14).

När det gäller de rekvisit som avser påverkan av alkoholhaltiga drycker eller viss blodalkoholhalt, bör enligt kommitténs me-

[1] I det fall där föraren vid förtäringen endast insåg att medlet *kunde* ha rusgivande verkan (se NJA 1961 B 33) krävs väl — i överensstämmelse med reglerna för dolus eventualis — att föraren skulle ha handlat som han gjort om han var *viss* om medlets rusgivande verkan.

[2] Strahl, SvJT 1960 s. 286, framhåller att förarens uppsåt inte behöver omfatta *graden* av påverkan. Möjligen skall SvJT 1964 rf s. 72 samt dissidentens votum i NJA 1956 s. 66 tolkas i annan riktning. 1957 års trafiknykterhetskommitté (SOU 1963:72) uttalade att uppsåtet måste omfatta straffbar påverkan (s. 100; jmf em. s. 108 f).

[3] Objektivt sett förhåller det sig så att många läkemedel har en starkare verkan om de tas in i samband med alkohol än om de tas in utan alkohol. Detta kan göra det svårare att bevisa att erforderligt uppsåt har förelegat.

ning några invändningar inte kunna riktas mot den innebörd av den subjektiva sidan av dessa rekvisit som har antagits i praxis.

Vad härefter angår påverkan av andra medel än alkohol är i fråga om den subjektiva sidan härav särskilda överväganden påkallade. Den fråga som härvid uppkommer är om ansvar skall inträda inte bara – som hittills – vid uppsåt utan dessutom vid oaktsamhet. Vill man kriminalisera oaktsamhet skulle – med utgångspunkt från det uppsåtsrekvisit som gäller enligt nuvarande praxis – det subjektiva rekvisitet kunna utformas sålunda att ansvar skall inträda om föraren insåg eller borde ha insett att medlet hade rusgivande verkan.

Förslag om att kriminalisera oaktsamhet vid påverkan av annat medel än alkohol lades fram av 1957 års trafiknykterhetskommitté (SOU 1963: 72), fastän med en annan utformning än vad ovan har angetts. I sin motivering till förslaget anförde 1957 års kommitté att starka skäl talade för att ansvar bör kunna inträda redan vid oaktsamhet. Därvid heter det (s. 100).

> Hänsyn till trafiksäkerheten gör det otvivelaktigt berättigat att av en fordonsförare kräva ett visst mått av varsamhet och försiktighet vid intagande av mediciner, tabletter o. dyl. Det bör kunna begäras, att han särskilt överväger, om han verkligen med trygghet kan föra motorfordon efter sådan medicinering. Att utan vidare sätta sig vid ratten efter en ej alldeles ringa dosering utan att alls göra sig underrättad om dess verkan, kan ej anses försvarligt. Särskilt då fråga är om intagande av en större kvantitet än den som ordinerats av läkare, torde denna synpunkt göra sig gällande. – Starka skäl talar sålunda enligt kommitténs mening för att ansvar bör kunna inträda redan vid oaktsamhet.

De remissinstanser som behandlade detta spörsmål tillstyrkte i allmänhet 1957 års kommittés förslag; några få var dock negativt inställda.

Vid övervägande av frågan om man bör införa ett oaktsamhetsrekvisit vid påverkan av annat medel än alkohol vill kommittén anföra följande.

Vad först angår 1957 års kommittés förslag till kriminalisering av oaktsamhet synes man ha utgått ifrån en alltför restriktiv tolkning av det nuvarande uppsåtsrekvisitet vid påverkan av annat medel än alkohol. Sålunda synes man ha menat att ansvar enligt gällande rätt inträder endast om föraren insåg att det var fråga om straffbar berusningsverkan. Emellertid torde – enligt vad förut har anförts – ansvar inträda redan om föraren insåg att medlet i den mängd som intagits hade rusgivande verkan, oavsett om han insåg att denna verkan var så kraftig att den var straffbar. Med den tolkning som 1957 års kommitté gjorde fanns det större anledning än eljest att förorda kriminalisering av oaktsamhet.

Vad härefter angår den principiella frågan om man bör kriminalisera oaktsamhet vill kommittén erinra om att enligt nuvarande praxis det subjektiva rekvisitet vid påverkan av annat medel än alkohol teoretiskt sett torde ha samma innebörd som vid alkoholpåverkan. I båda fallen innebär sålunda uppsåtskravet i princip att föraren skall ha insett att han har förtärt dryck eller annat medel med rusgivande egenskaper. Enligt kommitténs mening synes denna principiella likhet i det subjektiva rekvisitet om möjligt böra behållas.

Från denna utgångspunkt blir frågan närmast om ett effektivt bekämpande av trafiknykterhetsbrotten i fråga om andra medel än alkohol kräver att för dessa fall införes bestämmelse om ansvar även vid oaktsamhet.

Vad först angår medel utan medicinsk användning, såsom vissa narkotiska preparat, thinner m. m., torde det nuvarande uppsåtskravet i allmänhet inte vålla några problem. Medlet har ju då intagits i påverkningssyfte, vilket gör att föraren måste ha insett medlets rusgivande verkan.

Vid bruk av läkemedel som har medicinsk användning uppkommer däremot vissa svårigheter att bevisa att föraren insåg medlets rusgivande verkan. Av betydeles för frågans bedömande är om medlet har intagits i föreskriven dos eller i överdos, om det är fråga om kombination av flera läkemedel eller av läkemedel i kombination med alkohol, vidare läkemedlets karaktär, förarens tidigare erfarenheter av medlet samt tidigare in-

formation till honom om medlets verkningar.

I de fall där medlet har intagits endast i föreskriven dos torde man mer sällan kunna anse att föraren har insett medlets berusande verkan, såvida han inte har särskilt varnats härför av läkaren eller genom anteckning på läkemedelsförpackningen. Frågan torde dock ha mindre praktisk betydelse eftersom det väl mer sällan förekommer att fordonsförare objektivt sett är straffbart påverkade av läkemedel som har intagits endast i föreskriven dos (bortsett från kombinationsfall, se nedan).

Vad härefter angår de praktiskt betydelsefulla fallen där påverkan har inträtt på grund av att medlet har överdoserats torde uppsåt om de rusgivande egenskaperna lättare kunna bevisas, särskilt om överdosen var kraftig. Inte sällan torde situationen därvid vara den att medlet har tagits, inte i medicinskt syfte, utan för att uppnå en berusningseffekt. Även vid överdosering får man dock räkna med fall där uppsåt inte kan bevisas. Framför allt gäller detta om föraren inte har upplysts om medlets verkningar.

Stora svårigheter möter vid kombinerat bruk av flera läkemedel eller av alkohol och läkemedel. Kombinationseffekterna är i allmänhet mycket svårmätbara samt svåra för den enskilde att förutse. I hög grad kommer uppsåtsbedömningen i dessa fall an på om föraren har på förhand upplysts om verkningarna.

Enligt kommitténs mening bör de svårigheter som föreligger att bevisa erforderligt uppsåt i första hand mötas med en ökad upplysning om olika medels berusande egenskaper. Det gäller här – såsom har berörts i avsnitt 9.11 – dels en allmän upplysningsverksamhet och dels en speciell information i samband med ordination, försäljning och utlämning av »trafikfarliga» läkemedel. Vid läkares ordination bör sålunda patienten upplysas om medlets verkningar. Vidare bör läkemedelsförpackningarna förses med upplysningar härom. Det är angeläget att informationen sker på ett sådant sätt att det kan styrkas att den har nått fram till förbrukaren av medlet. Vad angår läkarens information möter härvidlag svårigheter med hänsyn till de fall där förbrukaren är en annan person än den för vilken medlet har ordinerats.

Om en effektiv upplysning enligt vad sålunda har anförts kan komma till stånd blir utrymmet mindre för invändningar om att föraren saknade insikt om medlets rusgivande egenskaper. I samma mån kommer därmed behovet av ett oaktsamhetsrekvisit att minska.

Med hänsyn till vad sålunda har anförts anser kommittén övervägande skäl tala för att ett oaktsamhetsrekvisit vid sådant rattfylleri som avser påverkan av annat medel än alkohol inte bör införas. Såväl när det gäller alkohol som annat medel bör sålunda liksom hittills gälla att uppsåt skall krävas om dryckens eller medlets rusgivande egenskaper men att det däremot inte krävs uppsåt eller oaktsamhet i fråga om påverkansgraden.

9.18 *Försök till trafiknykterhetsbrott föreslås liksom hittills inte bli kriminaliserat*

I 23 kap. 1 § brottsbalken föreskrivs att om någon har påbörjat utförandet av visst brott utan att detta har kommit till fullbordan, skall han *i de fall särskilt stadgande har givits därom* dömas för försök till brottet, såframt fara har förelegat att handlingen skulle leda till brottets fullbordan eller sådan fara endast på grund av tillfälliga omständigheter har varit utesluten. Eftersom trafiknykterhetslagstiftningen inte har upptagit särskilt stadgande om straff för försök innebär detta att försök till rattfylleri eller rattonykterhet inte är straffbelagt.

I olika sammanhang har övervägts om inte – i likhet med vad fallet är i bl. a. Danmark, Island och Norge – försök till trafiknykterhetsbrott, åtminstone svårare sådant, bör kriminaliseras. Sålunda föreslog 1949 års trafiknykterhetsutredning (SOU 1953: 20) att försök till rattfylleri – dvs. den svårare brottstypen – skulle kriminali-

seras. Detta förslag blev dock inte genomfört. Frågan togs upp på nytt av 1957 års trafiknykterhetskommitté (SOU 1963: 72) som föreslog att försök till trafiknykterhetsbrott inte heller i fortsättningen skulle föranleda ansvar. Denna ståndpunkt föranledde i stort sett inte någon erinran från remissinstanserna.

Till förmån för att kriminalisera försök till trafiknykterhetsbrott kan åberopas att det i brottsbekämpningens intresse skulle vara av värde att kunna döma till ansvar i sådana fall där en alkoholpåverkad förare står i begrepp att starta en bil men hindras därifrån, t. ex. genom att polisen ingriper.

Även ett annat, fastän mindre viktigt skäl har åberopats till förmån för att kriminalisera försök till trafiknykterhetsbrott, nämligen att man genom en sådan kriminalisering möjligen skulle motverka en alltför vidsträckt tolkning av förandebegreppet (se avsnitt 9.14). Man har sagt att det förhållandet att man i rättstillämpningen har varit benägen att tolka förandebegreppet vidsträckt delvis kan tänkas bero på att försök till trafiknykterhetsbrott inte föranleder ansvar. Om man nu kriminaliserar försök, skulle det inte vara uteslutet att vissa gränsfall av förande, som nu bedöms som fullbordade trafiknykterhetsbrott, kan komma att bedömas endast som försöksbrott. Emellertid är detta ingalunda säkert. I samtliga fall där förande enligt praxis har ansetts föreligga har nämligen fordonet varit i rörelse, och därmed torde gränsen för fullbordat brott böra anses överskriden.

Vid ett närmare bedömande av frågan om man bör införa försöksbrott visar sig att starka skäl talar emot en sådan kriminalisering.

Sålunda bör understrykas att själva den utvidgning av ansvarsområdet som införande av försöksbrott skulle medföra väcker betänkligheter. Härvidlag är att märka att ett försöksbrott kommer att omfatta en rad handlingar som ligger påtagligt tidigare i händelseförloppet än de gränsfall av förande som har väckt uppmärksamhet i rättstillämpningen. Enligt kommitténs mening framträder i detta sammanhang den synpunkten att strävandena i trafiknykterhetslagstiftningen snarare bör inriktas på att effektivt bekämpa den centrala trafiknykterhetsbrottsligheten än att utvidga ansvarsområdet.

Av väsentlig betydelse är vidare det förhållandet att försök till brott endast i begränsad utsträckning är straffbelagt i svensk rätt. I brottsbalken är sålunda försök nästan undantagslöst straffritt vid brott för vilka inte har stadgats högre straff än fängelse i ett år, samt i stor utsträckning straffritt vid brott där straffsatsens maximum utgör fängelse i högst två år. Eftersom straffmaximum vid rattfylleri – det svårare trafiknykterhetsbrottet – i gällande rätt är fängelse i ett år och kommittén inte ämnar föreslå någon höjning (se avsnitt 10.1) är det tydligt att en kriminalisering av försök till trafiknykterhetsbrott inte bör äga rum utan alldeles särskilda skäl.

Mot en kriminalisering av försök till trafiknykterhetsbrott reser sig även andra invändningar. Eftersom ansvar för försök förutsätter uppsåt att begå det fullbordade brottet kan det förutses att rättstillämpningen kommer att ställas inför stora bevissvårigheter. Vidare kan det i många fall bli vanskligt att avgöra om handlingen har fortskridit så långt att försök i straffrättslig mening kan anses föreligga. Man skulle sannolikt hamna i liknande svårigheter som när det har gällt tolkningen av förandebegreppet (avsnitt 9.14). Troligen får man räkna med att i rättspraxis skulle uppkomma ett stort antal gränsfall med fällande domar där domstolens avgörande skulle ställas under debatt.

Med hänsyn till vad sålunda har anförts anser kommittén övervägande skäl tala för att liksom hittills inte kriminalisera försök till trafiknykterhetsbrott.

9.19 *Medverkan till trafiknykterhetsbrott*

9.19.1 **Rättsläget**

Enligt bestämmelsen i 23 kap. 4 § brottsbalken om fleras medverkan till brott skall

ansvar som i brottsbalken är stadgat för viss gärning ådömas ej blott den som har utfört gärningen utan jämväl annan som har främjat denna med råd eller dåd. Vidare föreskrivs att den som inte är att anse som gärningsman dömes, om han har förmått annan till utförandet, för anstiftan av brottet och eljest för medhjälp därtill. Vad angår den subjektiva sidan föreskrivs att envar medverkande bedömes efter det uppsåt eller den oaktsamhet som ligger honom till last. För den som har förmåtts medverka till brott genom tvång, svek eller missbruk av hans ungdom, oförstånd eller beroende ställning eller också har medverkat endast i mindre mån må enligt 23 kap. 5 § brottsbalken straffet sättas under det som eljest är stadgat för brottet. I ringa fall skall inte dömas till ansvar.

Som framgår av ordalydelsen i 23 kap. 4 § brottsbalken är denna reglering av medverkansansvaret direkt tillämplig endast inom brottsbalkens område. Utanför brottsbalken finns i vissa fall en specialreglering av medverkansansvaret. I de fall där en sådan specialreglering saknas – vilket är fallet bl. a. vid trafiknykterhetsbrotten – anses brottsbalkens ovan refererade medverkansregler i mycket vid utsträckning analogiskt tillämpliga. Den innebörd av medverkansansvaret vid trafiknykterhetsbrotten som rättspraxis därvid har antagit stämmer inte alltid överens med den reglering som har gjorts i brottsbalken.

Enligt fast rättspraxis tillämpas medverkansansvar vid samtliga former av trafiknykterhetsbrott, såväl rattfylleri som rattonykterhet. Om den närmare innebörden av detta medverkansansvar kan följande anföras.

Objektivt sett kan varje handling som innebär ett främjande av trafiknykterhetsbrott föranleda ansvar för medverkan. Praktiskt betydelsefulla exempel på medverkansgärningar är att någon överlämnar åt en alkoholpåverkad person att föra motordrivet fordon (NJA 1947 s. 321, 1949 s. 689, 1953 B 13 och SvJT 1954 rf s. 71), att någon hjälper en sådan person att starta fordonet (NJA 1947 s. 323), eller att någon bjuder den som för eller skall föra motordrivet fordon på alkohol (SvJT 1951 s. 342). Vidare kan medverkansansvar komma i fråga för den som företar övningskörning under uppsikt av alkoholpåverkad person, varvid den sistnämnde anses som förare (SvJT 1959 rf s. 9).

Vad angår det subjektiva rekvisitet vid medverkan till trafiknykterhetsbrott är följande att anföra.

I första hand torde krävas att den medverkande har insett – eventuellt uppsåt är därvid tillräckligt – att gärningsmannen skall föra motordrivet fordon.[1] Detta uppsåtskrav torde följa därav att gärningsmannen–föraren enligt nyare praxis drabbas av ansvar endast vid uppsåtligt förande (se avsnitt 9.14). Det subjektiva rekvisit som gäller för gärningsmannen gäller nämligen principiellt också för medverkande.[2]

Vad härefter angår frågan om och i vad mån straffbelagd påverkan eller uppnådd straffbelagd blodalkoholhalt hos föraren måste vara subjektivt täckt hos den medverkande kan följande anföras. Som nedan kommer att framgå torde det enligt praxis krävas att den medverkande har haft en viss insikt om förarens nykterhetstillstånd.[3] Att precisera kravet på subjektiv täckning mot bakgrunden av det förefintliga rättsfallsmaterialet möter emellertid vissa svårigheter. Sålunda föreligger en rad rättsfall där den medverkande har fällts till ansvar under motivering att det var styrkt att han insåg förarens straffbara påverkan eller straffbara blodalkoholhalt. Denna situation förelåg i fallen NJA 1947 s. 321, 1947 s. 323 och 1953 B 13 samt SvJT 1959 rf. s. 9. (Se även SvJT 1954 rf s. 71 där emellertid den medverkande friades från straffansvar på grund av särskilda omständigheter.) Troligen skall dessa rättsfall tolkas som innebärande ett krav på uppsåt i fråga om påverkan respektive blodalkoholhalt. Åtmin-

[1] Ett praktiskt exempel är att vid en bjudning värden ofta saknar vetskap om huruvida gästerna kommer att framföra bil efter festen.

[2] Se härom Thornstedt, SvJT 1954 s. 147 och 150.

[3] Se närmare härom Thornstedt, a.a., 1954 s. 145 ff. Strahl synes hävda en avvikande uppfattning, se SvJT 1964 s. 106.

stone i några av fallen föreligger dock den möjligheten att domstolarna kanske skulle ha nöjt sig med en lägre grad av subjektiv täckning. Vidare har i ett hovrättsfall (Hovrättens för Övre Norrland dom den 24.5. 1952, I: B 26/1952) den medverkande friats från ansvar under motivering att det inte var styrkt att han insåg att föraren skulle komma att göra sig skyldig till rattonykterhet. Att hovrätten här har uppställt krav på uppsåt om förarens straffbara påverkan är alldeles klart. Vad härefter angår rättsfallen NJA 1949 s. 689 och SvJT 1951 s. 342, har domstolarna fällt till ansvar under motivering att det måste hållas för visst att den medverkande insåg att föraren hade förtärt alkohol i sådan mängd att denne *kunde* drabbas av ansvarspåföljd. Meningen torde vara att den medverkande skall ha ägt sådan kännedom om förarens alkoholförtäring (eller påverkanssymtom) att han insåg möjligheten av att förarens blodalkoholhalt eller påverkan var straffbar. Närmast kan detta tolkas som ett krav på att den straffbelagda påverkan eller blodalkoholhalten skall vara täckt av medveten oaktsamhet hos den medverkande. Möjligt är emellertid också att skrivningen avser att täcka eventuellt uppsåt, fastän man då saknar det hypotetiska ledet i skrivningen, dvs. att den medverkande skulle ha handlat som han gjorde även om han var viss om att det var fråga om straffbar påverkan eller blodalkoholhalt.[1] I 1949 års rättsfall fanns två dissidenter som inte ansåg det styrkt att den medverkande ägde sådan kännedom om förarens alkoholpåverkan att han kunde fällas till ansvar för medverkan. Att denna mening innebär ett krav på uppsåt i fråga om påverkansgraden synes otvetydigt.

Ser man till det ovan behandlade sammanlagda rättsfallsmaterialet synes man ha anledning att tolka rättsläget sålunda att den medverkandes uppsåt skall omfatta en sådan grad av påverkan eller blodalkoholhalt hos föraren som enligt lagen anges vara straffbelagd. Därvidlag är uppenbarligen eventuellt uppsåt tillräckligt. Utrymme för eventuellt uppsåt finns framför allt i de fall där förarens ansvar baseras enbart på blodalkoholhalten (se ovan NJA 1949 s. 689). Eftersom man i regel inte utan blodprov kan veta om straffbelagd blodalkoholhalt har uppnåtts bör den medverkande därvid kunna straffas om han har insett möjligheten av straffbelagd blodalkoholhalt hos föraren och dessutom skulle ha handlat som han gjorde även om han ägde visshet därom.

Den uppfattning om läget i rättstillämpningen som här har framförts stämmer i princip överens med den tolkning som gjordes av 1957 års trafiknykterhetskommitté (SOU 1963: 72 s. 117 och 119). Även Fredrikson har i kommentaren till vägtrafikförordningen, 4:e uppl., s. 388, intagit samma ståndpunkt.

Oavsett hur man närmare skall precisera det subjektiva rekvisitet vid medverkansansvar synes det emellertid klart att man i praxis i fråga om sådant ansvar uppställer ett strängare subjektivt rekvisit än när det gäller förarens eget ansvar. Medan föraren själv drabbas av ansvar oberoende av om han har insett (uppsåt) eller bort inse (oaktsamhet) att hans påverkan eller blodalkoholhalt var straffbar krävs i fråga om den medverkande att förarens påverkan eller blodalkoholhalt skall vara subjektivt täckt genom uppsåt eller möjligen medveten oaktsamhet.

9.19.2 Kommitténs överväganden. Särskild lagreglering av medverkansansvaret föreslås ej

1957 års trafiknykterhetskommitté (SOU 1963: 72) gjorde vissa rättspolitiska överväganden i fråga om medverkansansvarets omfattning vid trafiknykterhetsbrotten. Man hävdade därvid den ståndpunkten att medverkansansvar bör kunna utkrävas endast i klart förkastliga fall. Sålunda anfördes följande (s. 119).

> De handlingar, som kan innebära medhjälp till trafiknykterhetsbrott, är av utomordentligt skiftande natur. Bortsett från det enkla fallet av anstiftan kan medverkan ske genom bjudan-

[1] Se om dessa rättsfall Thornstedt, a.a., s. 154, samt Jareborg N., Handling och uppsåt, Stockholm 1969, s. 53 f.

de av alkohol, genom tillhandahållande av fordon eller genom hjälp vid själva körningen. Alla sådana fall kan icke föranleda ansvar ens vid oaktsamhet. Lagstiftningen får ej innebära sådana ingrepp i gängse umgänges- och sällskapsvanor, att den möter motstånd i det allmänna rättsmedvetandet. Den får icke förutsätta, att människor skall bevaka varandra. Uppenbarligen måste man kunna bjuda på sprit, låna ut sitt fordon eller följa med i en bil som passagerare utan att löpa risk för att bli dömd som medansvarig till ett trafiknykterhetsbrott annat än i klart förkastliga fall. Föraren måste regelmässigt själv ensam bära ansvaret för sin körning. Andra personer kan endast i ringa utsträckning åläggas att ge akt på hans nykterhetstillstånd och låta sitt handlande i vardagliga ting bestämmas därav.

Medverkansansvarets innehåll vid trafiknykterhetsbrotten – såsom detta framgår av redogörelsen i föregående avsnitt – föranleder enligt kommitténs mening närmare överväganden endast när det gäller frågan om och i vad mån förarens straffbelagda påverkan eller uppnådda straffbelagda blodalkoholhalt måste vara subjektivt täckt hos den medverkande. Härvidlag må erinras om att i praxis har uppställts ett mer begränsat subjektivt rekvisit vid medverkansansvaret än när det gäller förarens eget ansvar. Medan föraren själv drabbas av ansvar oberoende av vad han har insett eller bort inse i fråga om sin påverkan eller blodalkoholhalt krävs hos den medverkande att förarens påverkan eller blodalkoholhalt skall vara subjektivt täckt genom uppsåt eller möjligen medveten oaktsamhet.

Den begränsning av medverkansansvaret i subjektivt hänseende som sålunda har antagits i rättstillämpningen synes från kriminalpolitisk synpunkt välmotiverad. De överväganden som har föranlett lagstiftarens stränga behandling av motorfordonsförare kan nämligen inte med samma styrka tala för en lika sträng behandling av annan medverkande till trafiknykterhetsbrott. Upprätthölls inte en sådan begränsning, såsom har skett i rättspraxis, skulle medverkansansvar kunna inträda i situationer där detta skulle kunna möta motstånd i det allmänna rättsmedvetandet. Ett särskilt skäl att därvid begränsa medverkansansvaret till uppsåtssituationer är att den nedre promillegränsen är satt så pass lågt som vid 0,5 ‰.

Kommittén vill med hänsyn till det anförda förorda att medverkansansvar liksom hittills skall inträda endast i de fall där förarens påverkan eller blodalkoholhalt är subjektivt täckt hos den medverkande och att graden av subjektiv täckning därvid bör vara uppsåt.[1]

Den fråga som härefter uppkommer är om man i trafikbrottslagen bör lagfästa nu angiven princip för medverkansansvaret vid trafiknykterhetsbrotten eller om en sådan lagreglering kan anses onödig.

Härvidlag bör nämnas att 1957 års trafiknykterhetskommitté föreslog en särskild lagreglering av medverkansansvaret. Detta förslag hängde samman med den genomgripande omstöpning av brottskonstruktionerna som man föreslog. Sålunda ville man införa ett principiellt totalförbud mot förande av motorfordon i anslutning till alkoholförtäring och det ansågs då nödvändigt att från medverkansansvar undanta den lindrigaste brottstypen trafiknykterhetsförseelse. Vid övriga brottstyper föreslogs en bestämmelse av innebörd att medverkansansvar skulle ådömas den som uppsåtligen har främjat gärningen.

Vissa skäl kan väl anföras till förmån för att införa en särskild bestämmelse, varigenom det fastslås att det alltigenom krävs uppsåt för medverkansansvar vid trafiknykterhetsbrotten. Emellertid kan häremot invändas att man i fråga om föraren-gärningsmannens ansvar inte har lagreglerat

[1] En praktisk situation, där frågan om medverkansansvarets omfattning i subjektivt hänseende aktualiseras är att det serveras alkohol på en bjudning och någon av gästerna efteråt kör bil hem med straffbar blodalkoholhalt. Dessa fall kan vara mycket skiftande. Objektivt sett får den som har bjudit på alkohol anses ha medverkat till trafiknykterhetsbrott. Att fall av detta slag endast sällan förekommer i praxis torde inte minst bero på svårigheter att bevisa att värden hade erforderligt uppsåt. Sålunda torde det ofta vara svårt att styrka att värden ägde vetskap om att gästen i fråga skulle köra bil efteråt. Och även om detta kan bevisas så torde frågan om ansvar ofta falla på att värden inte närmare iakttog den mängd alkohol som gästen förtärde under kvällens lopp.

det subjektiva rekvisitet och att det därför kan synas mindre tilltalande att göra en sådan reglering enbart i fråga om medverkansansvaret. Vidare kan invändas att om man lagreglerar medverkansansvaret vid trafiknykterhetsbrotten detsamma bör ske vid övriga brott i trafikbrottslagen.

Kommittén har med hänsyn till vad sålunda har anförts ansett sig böra stanna för att inte föreslå någon särskild lagbestämmelse om medverkan till trafiknykterhetsbrott.

10 Påföljder

10.1 *Straffsatser*

10.1.1 Inledning

Enligt den traditionella brottssystematiken i svensk strafflagstiftning fastställs för varje brott en särskild straffsats. Straffsatsen är ett uttryck för lagstiftarens värdering av brottets svårhetsgrad. Såväl inom som utanför brottsbalken råder därvid den principen att straffsatserna upptar endast de allmänna straffen böter och fängelse.[1] Härigenom anges för varje särskilt brott huruvida och inom vilka gränser böter och fängelse kan ådömas. Brottsbalken innehåller emellertid även andra påföljder som inte anges i straffsatserna men som kan tillämpas enligt vad därom är föreskrivet (1 kap. 3 § och 4 § brottsbalken). Dessa påföljder har en mycket vidsträckt tillämpning. När det gäller trafiknykterhetsbrotten begagnas de emellertid för närvarande i mycket begränsad utsträckning. Av brottspåföljderna kan nämnas följande: villkorlig dom enbart eller i förening med böter, skyddstillsyn enbart eller i förening med böter, skyddstillsyn med behandling i anstalt, ungdomsfängelse, internering samt överlämnande till särskild vård. Vad angår överlämnande till särskild vård ingår häri vård enligt barnavårdslagen, vård enligt lagen om nykterhetsvård, sluten psykiatrisk vård och öppen psykiatrisk vård.

När det gäller frågan vilka straffsatser som bör fastställas för trafiknykterhetsbrotten kan erinras om att det enligt kommitténs förslag liksom hittills skall finnas två slag av trafiknykterhetsbrott, ett svårare, rattfylleri, och ett lindrigare, rattonykterhet. Till rattfylleri hänförs dels de fall där föraren har varit så påverkad av alkohol att det kan antas att han inte på betryggande sätt har kunnat föra fordonet och dels de fall där förarens blodalkoholhalt har uppgått till 1,2 ‰ eller däröver. Till rattonykterhet hänförs de fall där föraren, utan att det är styrkt att han har varit så påverkad som nyss anfördes, har haft en blodalkoholhalt av 0,5 ‰ eller däröver, dock ej 1,2 ‰. I förhållande till gällande rätt innebär dessa förslag endast den ändringen att promillegränsen mellan rattfylleri och rattonykterhet sätts vid 1,2 ‰ i stället för som nu 1,5 ‰.

När det gäller påverkan av annat medel än alkohol (s. k. drograttfylleri) inträder enligt kommitténs förslag i likhet med gällande rätt ansvar för rattfylleri om föraren var så påverkad att det kan antas att han inte på betryggande sätt kunde föra fordonet. Någon motsvarighet till promillebestämmelsen vid rattfylleri och rattonykterhetsbestämmelsen finns alltså inte.

Till de båda huvudbrottstyperna, rattfylleri och rattonykterhet, tillkommer enligt kommitténs förslag en tredje brottstyp, nämligen ringa fall av rattfylleri, som i huvud-

[1] I vissa fall dessutom ämbetsstraffen suspension och avsättning.

14—014360

sak avses ersätta den nuvarande bestämmelsen om mildrande omständigheter vid detta brott.

För var och en av dessa brottstyper, nämligen rattfylleri, ringa fall av rattfylleri samt rattonykterhet skall sålunda fastställas en särskild straffsats.

10.1.2 Rattfylleri

Vad först angår rattfylleri upptar den nuvarande straffsatsen fängelse i högst ett år; dock att vid mildrande omständigheter dagsböter – lägst tjugofem – kan ådömas. Eftersom bestämmelsen om mildrande omständigheter föreslås ersatt med den särskilda brottstypen för ringa fall gäller frågan hur straffsatsen skall bestämmas för sådant rattfylleri som inte är att hänföra till ringa fall.

Den primära frågan är därvid om straffsatsen skall i överensstämmelse med gällande rätt omfatta enbart fängelse eller om man med frångående härav skall låta även böter ingå i straffsatsen. Bestäms straffsatsen att omfatta enbart fängelse har detta med hänsyn till brottsbalkens systematik till följd att påföljden för brottet i varje särskilt fall måste bestämmas strängare än *enbart* böter, dvs. fängelse, villkorlig dom med eller utan böter, skyddstillsyn med eller utan böter, överlämnande till vård enligt lagen om nykterhetsvård, m. m.

Spörsmålet huruvida straffsatsen vid rattfylleri bör omfatta enbart fängelse har ingående behandlats redan i samband med frågan om man bör ha kvar systemet med en uppdelning av trafiknykterhetsbrotten i två svårhetsgrader, rattfylleri och rattonykterhet. Kommittén föreslår därvid att man skall ha kvar en sådan uppdelning i två svårhetsgrader av trafiknykterhetsbrott, varvid den svårare brottstypen rattfylleri förutsätts ha enbart fängelse i straffsatsen (bortsett från ringa fall). Motivet härtill är främst angelägenheten av att lagstiftaren på det sättet kan åtminstone i viss utsträckning ange hur påföljdsbestämningen bör ske. I fråga om den närmare utvecklingen av denna fråga hänvisas till den tidigare framställningen (avsnitt 9.5).

I enlighet med vad sålunda har anförts föreslår därför kommittén att straffsatsen för sådant rattfylleri, som inte är att hänföra till ringa fall, skall i överensstämmelse med gällande rätt omfatta enbart fängelse.

Straffsatsens maximum vid rattfylleri utgör för närvarande fängelse i ett år. 1957 års trafiknykterhetskommitté (SOU 1963: 72 s. 123 f) föreslog att straffmaximum vid den svåraste formen av trafiknykterhetsbrott skulle sättas så högt som fängelse i två år. Någon anledning att genomföra en sådan höjning torde dock knappast föreligga. Även med ett straffmaximum av fängelse i ett år torde nämligen även det allvarligaste rattfylleribrott kunna beivras tillräckligt strängt. Härtill är att märka att om rattfylleribrottet sammanträffar med grov vårdslöshet i trafik eller vållande till annans död, som ej är grovt, det gemensamma straffet kan sättas så högt som fängelse i tre år. Och om rattfylleribrottet sammanträffar med grovt vållande till annans död blir straffmaximum fängelse i fem år (se 3 kap. 7 § brottsbalken och 1 § andra stycket trafikbrottslagen jämfört med 26 kap. 2 § brottsbalken).

Kommittén föreslår därför att straffmaximum liksom hittills skall vara fängelse i ett år.

10.1.3 Ringa fall av rattfylleri

Enligt vad förut har anförts (avsnitt 9.8) föreslår kommittén, huvudsakligen för att överensstämmelse skall vinnas med nyare svensk brottssystematik, att man i stället för bestämmelsen om mildrande omständigheter vid rattfylleri inför en särskild brottstyp för ringa fall av rattfylleri. Syftet med denna brottstyp är – i likhet med den nuvarande bestämmelsen om mildrande omständigheter – att göra det möjligt att döma till enbart böter i sådana fall, där det på grund av andra omständigheter än påverkansgraden eller blodalkoholhalten inte skulle vara rimligt att döma till strängare påföljd än böter. Av detta följer att i straffsatsen vid

ringa fall av rattfylleri skall ingå böter.

Den nuvarande bestämmelsen om mildrande omständigheter vid rattfylleri innehåller ett särskilt bötesminimum, nämligen tjugofem dagsböter. Detta innebär att man inte kan gå ned till de allmänna bötesminima som anges i brottsbalken (25 kap. 2 § och 3 §). Av olika skäl torde det inte vara lämpligt att vid ringa fall av rattfylleri ha kvar detta särskilda bötesminimum. Fall kan nämligen inträffa där man måste fälla till ansvar för en gärning som formellt sett utgör rattfylleri men där omständigheterna är så exceptionellt mildrande att man bör kunna ådöma lägre bötesstraff än vad detta bötesminimum anger. Visserligen har genom bestämmelsen i 33 kap. 4 § andra stycket brottsbalken öppnats möjlighet att ådöma lindrigare straff än som har stadgats för brottet under förutsättning att synnerliga skäl är därtill och att hinder uppenbarligen inte möter av hänsyn till allmän laglydnad. Att nödgas anlita denna bestämmelse för att kunna gå under det särskilda bötesminimum synes emellertid inte rationellt och synes inte heller stämma överens med grunderna för straffnedsättningsregeln. Till stöd för att upphäva detta bötesminimum kan vidare åberopas att man i brottsbalken – till skillnad från den gamla strafflagen – inte har särskilda bötesminima för olika brott. Det bör understrykas att den omständigheten att det särskilda bötesminimum vid rattfylleri upphävs självfallet inte bör leda till att man generellt utdömer lägre bötesstraff än för närvarande.

Härefter återstår frågan huruvida straffsatsen för ringa fall av rattfylleri bör – utom böter – omfatta även fängelse.

Eftersom syftet med den ringa brottstypen av rattfylleri är att göra det möjligt att döma till enbart böter kan det te sig onödigt att låta även fängelse ingå i straffsatsen. Å andra sidan är att märka att det vid tillämpning av den nuvarande bestämmelsen om mildrande omständigheter formellt sett är möjligt att döma till fängelse, eftersom konstruktionen mildrande omständigheter inte bildar någon egen brottstyp. Härtill kommer att brottstypen rattonykterhet – såsom nedan framgår – föreslås liksom hittills ha såväl böter som fängelse i straffsatsen och att det kan synas rimligt att ringa fall av rattfylleri inte skall ha en lindrigare straffsats än rattonykterhet. Även ett annat skäl talar för att fängelse bör ingå i straffsatsen vid ringa fall av rattfylleri. Denna brottstyp avses framför allt bli tillämpad på mopedrattfyllerister. Om nu inte fängelse ingår i straffsatsen avskär man sig med hänsyn till den lagtekniska utformningen från möjligheten att döma dessa mopedister till den särskilda form av skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling som kommittén lägger fram förslag om (avsnitt 10.8). Det kan sättas i fråga om detta är lämpligt med hänsyn till att mopedrattfylleristerna i ännu högre grad än bilrattfylleristerna är alkoholbelastade.

Med hänsyn till vad sålunda har anförts föreslår kommittén att straffsatsen vid ringa fall av rattfylleri skall omfatta böter och fängelse. Fängelsemaximum bör, liksom vid rattonykterhet enligt nedan, sättas till fängelse i högst sex månader.

10.1.4 **Rattonykterhet**

Den nuvarande straffsatsen vid rattonykterhet omfattar böter, lägst tio, och fängelse i högst sex månader.

Eftersom böter enligt kommitténs överväganden bör vara den normala påföljden vid rattonykterhet är det uppenbart att straffsatsen vid detta brott liksom hittills skall omfatta böter. Vad angår det särskilda bötesminimum tio dagsböter föreslås detta – av samma skäl som när det gäller motsvarande bötesminimum vid rattfylleri – upphävt.

Tillräcklig anledning att utesluta fängelse ur straffsatsen för rattonykterhet föreligger inte enligt kommitténs mening. Det bör nämligen vara möjligt att döma till strängare påföljd än böter i vissa rattonykterhetsfall där omständigheterna är försvårande eller där det är fråga om återfall. Vidare bör möjligheten vara öppen att i vissa fall kunna döma till skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling. Som ovan har anförts

(avsnitt 10.1.3) är detta lagtekniskt möjligt endast om fängelse ingår i straffsatsen.

Kommittén föreslår därför att straffsatsen vid rattonykterhet skall omfatta böter och fängelse i högst sex månader.

Straffsatserna föreslås alltså enligt vad ovan har anförts bli:

1. för rattfylleri fängelse i högst ett år
2. för ringa fall av rattfylleri böter eller fängelse i högst sex månader, samt
3. för rattonykterhet böter eller fängelse i högst sex månader.

10.2 *Nuvarande påföljdspraxis*

Brottsbalkens påföljdssystem – som är tillämpligt såväl inom som utanför brottsbalken – omfattar en rad olika påföljder som får tillämpas enligt vad därom är stadgat. Förutom de allmänna straffsatserna böter och fängelse kan nämnas följande, i mycket vid utsträckning tillämpade påföljder: villkorlig dom, enbart eller i förening med böter, skyddstillsyn, enbart eller i förening med böter, skyddstillsyn i förening med behandling i anstalt, ungdomsfängelse, internering, överlämnande till vård enligt barnavårdslagen och nykterhetsvårdslagen samt överlämnande till sluten psykiatrisk vård och öppen psykiatrisk vård.

Principerna för påföljdsbestämningen har i 1 kap. 7 § brottsbalken kommit till uttryck sålunda: »Vid val av påföljd skall rätten, med iakttagande av vad som kräves för att upprätthålla allmän laglydnad, fästa särskilt avseende vid att påföljden skall vara ägnad att främja den dömdes anpassning i samhället.» Denna allmänna regel om ett hänsynstagande till allmänpreventionens och individualpreventionens intressen kompletteras med de särskilda förutsättningar för användning av olika påföljder som uppställs i brottsbalken. Av betydelse är därvid såväl brottets art och svårhetsgrad som den brottsliges personliga förhållanden.

Påföljdsbestämningen vid trafiknykterhetsbrott före brottsbalkens tillkomst år 1965 har varit schablonmässig och onyanserad. Vid rattfylleri har av hänsyn till den allmänna laglydnaden i regel tillämpats ovillkorliga fängelsestraff av en à två månaders längd, bortsett från flertalet fall av rattfylleri med moped, där straffet på grund av mildrande omständigheter har ansetts kunna stanna vid enbart böter – i genomsnitt 60 à 80 dagsböter. Denna stränga påföljdspraxis går tillbaka på 1934 års lagstiftning då fängelse infördes som normalstraff i straffsatsen för rattfylleri. Vid rattonykterhet har tillämpats huvudsakligen bötesstraff – i genomsnitt 50 à 70 dagsböter – men i viss utsträckning har också korta fängelsestraff förekommit.

Brottsbalkens ikraftträdande år 1965 har i stort sett inte medfört någon ändring i tidigare fasta praxis. Högsta domstolens påföljdsval – enligt den där förhärskande meningen – synes sålunda innebära att påföljden för rattfylleri utan mildrande omständigheter fortfarande normalt skall vara fängelse. En viss uppmjukning synes dock ha skett. Sålunda har man gått ifrån huvudregeln i vissa fall där särskilda skäl har ansetts tala för påföljd som inte innebär frihetsberövande, närmast då skyddstillsyn, eventuellt i förening med böter.[1] Sådana skäl har ansetts föreligga om det har funnits ett klart vårdbehov i förening med påtaglig risk för att ett frihetsberövande skulle medföra försvårad anpassning. Men om vårdbehov till synes saknas (personundersökning i rena rattfyllerimål förekommer mycket sällan), synes man fortfarande nästan undantagslöst ådöma fängelse. Den omständigheten att det är fråga om ett tillfällighetsbrott av en i övrigt oförvitlig och socialt anpassad person anses inte heller kunna föranleda tillämpning av den för tillfällighetsbrott normalt avsedda påföljden villkorlig dom, enbart eller i förening med böter.[2] En minoritet i högsta domstolen har dock ansett att villkorlig dom i förening med högt bötesstraff kan tillämpas i sådant fall. Den praxis som har kommit till ut-

[1] Se NJA 1965 B 27, 1966 B 32, 1966 s. 603 och 1966 B 56. Vidare NJA 1966 s. 592 och 1968 B 3 (överlämnande till vård enligt lagen om nykterhetsvård.

[2] Se NJA 1965 s. 379 I och II samt NJA 1968 s. 484.

Tabell A.

	År 1965	1966	1967	1968
Fängelse	3 609	3 944	4 111	4 017
Andra frihetsberövanden	10	11	12	10
Villkorlig dom ev. jämte böter	48	42	51	66
Skyddstillsyn ev. jämte böter	80	136	154	207
Skyddstillsyn med anstaltsbehandling	6	5	14	10
Psykiatrisk vård	24	17	12	16
Vård enligt nykterhetsvårdslagen	24	24	50	61
Vård enligt barnavårdslagen	15	17	30	47
Böter	4 389	5 034	5 780	5 765

tryck i högsta domstolens avgöranden torde väsentligen följas av övriga domstolar. Emellertid förefaller det som om man i underrättspraxis på sina håll börjar i viss mån luckra upp denna stränga praxis.

Införandet av brottsbalken och dess påföljdssystem har alltså i stort sett inte lett till någon nyanserad påföljdsbestämning i rattfyllerimål. Hänsynen till allmänpreventionen har ansetts så dominerande att fängelse är den påföljd som regelmässigt tillämpas vid rattfylleri. Att man har behållit denna gamla stränga praxis är i strid mot den allmänna utvecklingen inom straffrättsskipningen, t. ex. vid förmögenhetsbrotten, där individualpreventiva synpunkter allt mer har trätt i förgrunden.

Till belysning av det föregående redovisas i tabell A påföljdsvalet för dem som åren 1965–1968 dömdes för trafiknykterhetsbrott som huvudbrott. Det är att märka att tabellen inte särredovisar rattfylleri och rattonykterhet. (Uppgifterna är hämtade från statistiska centralbyrån.)

Tillämpningen av fängelse och böter vid dels rattfylleri och dels rattonykterhet framgår av tabell B som avser fall där ansvar för brottet har ådömts *utan* kombination med brott av annat slag, således enkla brott. Tyvärr har mopeder inte särredovisats. De relativt höga siffrorna för bötesstraff vid rattfylleri, nämligen 749, 876 och 754 under respektive åren 1965–1967, torde väsentligen hänföra sig till mopedister.[1] (Uppgifterna är hämtade från kontrollstyrelsen.)

Tabell B.

Rattfylleri (bil och moped):

	År 1965	1966	1967
Fängelse	1 699	1 717	1 791
Böter	749	876	754

Rattonykterhet (bil och moped):

	År 1965	1966	1967
Fängelse	42	43	43
Böter	2 479	2 677	2 774

10.3 *Tidigare kritik mot påföljdspraxis*

Vad som har förekommit under rattfyllerilagstiftningens tidigare historia pekar på att de lagstiftande organen har fäst stort avseende vid frihetsstraffets allmänpreventiva betydelse vid denna typ av brottslighet. Vid flera tillfällen har understrukits att en starkt restriktiv praxis i fråga om villkorlig dom på fängelsestraff (enligt brottsbalken närmast motsvarande dels villkorlig dom dels skyddstillsyn) är välmotiverad. Emellertid har på senare år inom lagstiftningsarbetet framkommit tankar att det numera inte skulle vara oförenligt med allmänpreventionens krav att inom det allmänna påföljdssystemets ram i viss utsträckning tillämpa andra påföljder än frihetsstraff. En sådan ståndpunkt återspeglas i första lagutskottets utlåtande (1LU 1957: 16 s. 20 f.) över prop. 1957: 72 till ändring i trafiknykterhetslagstiftningen. Utskottet uttalade sålunda bl. a. att i fråga om rattfylleri vid förstagångsförseelse böter och villkorlig dom synes kunna komma i fråga i större utsträckning än nu är fallet. I direktiven till 1957 års trafiknykterhetskommitté, som tillsattes efter utskottets utlåtande, redogjorde dåva-

[1] Det bör här anmärkas att det sammanlagda antalet registrerade trafiknykterhetsbrott är avsevärt större än vad som framgår av dessa tabeller. År 1967 begicks sålunda 12 470 sådana brott, varav 6 440 avsåg rattfylleri och 6 030 avsåg rattonykterhet. Skillnaden beror på att tabell A omfattar endast sådana trafiknykterhetsbrott som utgjort huvudbrott och att tabell B avser endast trafiknykterhetsbrott utan kombination med annat brott.

rande chefen för kommunikationsdepartementet för vad utskottet hade uttalat samt anförde för egen del (SOU 1963: 72 s. 12) bl. a. att, ehuru det nuvarande reaktionssättet med schablonmässigt ådömande av ovillkorligt frihetsstraff för rattfylleribrott otvivelaktigt hade haft betydelse för att hos allmänheten inskärpa allvaret i detta slag av brott, det syntes böra övervägas om inte numera, sedan en allmän anslutning hade vunnits kring uppfattningen om det förkastliga i detta brott, mera differentierade reaktionsformer skulle kunna användas i större utsträckning. Övervägandena av denna fråga borde – enligt departementschefen – självfallet avse vilka åtgärder som kunde anses mest effektiva för att motverka brott och alltså inte vara uttryck för någon principiell lindring i samhällsreaktionen mot brottet. Han framhöll att den av strafflagberedningen i betänkandet SOU 1956: 55 föreslagna möjligheten att kombinera böter med bl. a. villkorlig dom syntes kunna vara av särskilt värde då det gällde brott av nu ifrågavarande beskaffenhet.

På grundval av strafflagberedningens förslag infördes år 1959 möjlighet att kombinera dagsböter med villkorlig dom (motsvarande såväl skyddstillsyn som villkorlig dom enligt brottsbalken) såsom påföljd för ett och samma brott. I yttrandena över strafflagberedningens förslag framhölls särskilt att den nya påföljdsregeln kunde få stor betydelse vid trafiknykterhetsbrott. Vid lagrådsremissen av förslaget till denna ändring uttalade chefen för justitiedepartementet (NJA II 1959 s. 57) – utan att nämna rattfylleribrotten – att någon nämnvärd utökning av tillämpningsområdet för villkorlig dom genom lagändringen inte torde komma att ske men att ett visst utrymme för användning av denna påföljdskombination borde finnas vid sådana brottstyper, som föranledde korta frihetsstraff men där villkorlig dom ansågs utesluten av allmänpreventiva skäl. Lagrådet (NJA II 1959 s. 60) uttalade att därest – såsom ett provisorium – infördes ett stadgande om böter vid sidan av villkorlig dom, detta inte i och för sig borde leda till ändrad praxis i fråga om tillämpningsområdet för villkorlig dom när det gällde brottstyper för vilka regelmässigt ådömdes korta frihetsstraff. I detta hänseende fanns anledning att ställa sig avvaktande i avbidan på den slutliga reformen rörande påföljdssystemet (brottsbalken). Vad särskilt angick rattfylleribrotten var enligt lagrådet att märka att trafiknykterhetslagstiftningen var föremål för en allsidig översyn (1957 års trafiknykterhetskommitté). Att med anledning av den då föreslagna lagändringen ändra praxis kunde innebära ett inte önskvärt föregripande av utredningen om lämpliga reaktionsformer beträffande dessa brott. Med anledning av lagrådets yttrande erinrade departementschefen i prop. 1959: 146 (NJA II 1959 s. 62) om sitt uttalande i remissen till lagrådet att den föreslagna möjligheten att kombinera villkorlig dom och böter inte torde komma att innebära någon nämnvärd utökning av användningen av villkorlig dom och att när det gällde brottstyper för vilka regelmässigt ådömdes korta, ovillkorliga frihetsstraff, därför inte fanns anledning att räkna med att förslaget skulle komma att föranleda någon större ändring i rättstillämpningen. I gränsfall torde dock enligt departementschefen förutsättningarna att tillämpa villkorlig dom i viss mån utökas, om förslaget genomfördes.

Första lagutskottet åter erinrade vid 1959 års riksdag (NJA II 1959 s. 62 f) – efter att ha återgett vad departementschefen och lagrådet yttrat – om att utskottet tidigare uttalat sig för att kombinationen av villkorlig dom och böter borde kunna komma till användning vid trafiknykterhetsbrott. Utskottet, som inte fann anledning att frångå sin tidigare intagna ståndpunkt i denna fråga, instämde i departementschefens uttalanden om användningsområdet för påföljdskombinationen och utvecklingen av rättstillämpningen efter reformens genomförande.

I prop. 1962: 10 (brottsbalkspropositionen) berörde departementschefen spörsmålet, i vilken utsträckning samtidigt ådömande av böter kan göra det möjligt att meddela villkorlig dom i fall där detta eljest är uteslutet av allmänpreventiva skäl. Där-

vid anfördes – under hänvisning till vad föredragande departementschefen hade uttalat i samband med 1959 års lagändring – att villkorlig dom i kombination med böter i begränsad omfattning torde kunna användas när det gäller brottstyper för vilka dittills av allmänpreventiva skäl hade ådömts korta ovillkorliga frihetsstraff (NJA 1962 s. 451).

I sitt betänkande SOU 1963: 72 gjorde 1957 års trafiknykterhetskommitté vissa överväganden om möjligheterna att minska användningen av fängelse som påföljd vid trafiknykterhetsbrott (s. 130 ff). Man fann att rattfylleristerna till största del är att hänföra till två kategorier, nämligen dels de som en gång gör sig skyldiga till en sådan gärning men annars är oförvitliga och dels de som har sämre alkoholvanor än befolkningens genomsnitt. I båda fallen kunde man enligt 1957 års kommitté med skäl fråga sig om ett onyanserat utdömande av korta ovillkorliga frihetsstraff innebär den lämpligaste samhällsreaktionen. Inte ens från rent allmänpreventiva synpunkter torde det enligt 1957 års kommitté kunna göras gällande att en så schablonmässig praxis som den nu tillämpade är obetingat riktig. Man fann det tydligt att villkorlig dom i förening med bötesstraff i inte obetydlig utsträckning borde kunna ta till vara de allmänpreventiva hänsynen och kunna innebära en lämplig påföljd även i sådana fall där ovillkorligt frihetsstraff skulle ha ådömts enligt nuvarande praxis. Som allmän princip uttalades att vid normalbrottet »onykterhet i trafik» (en brottstyp liggande mellan »trafiknykterhetsförseelse» och »grov onykterhet i trafik» enligt 1957 års kommittés förslag till brottskonstruktioner) skulle den tilltalade dömas till antingen höga böter eller villkorlig dom jämte kännbara böter eller också ett kort ovillkorligt frihetsstraff, varvid avvägningen mellan de tre påföljdsalternativen skulle ske med hänsyn till, »utöver gärningens svårhetsgrad, såväl allmänpreventiva som individualpreventiva synpunkter». Vid remissbehandlingen framkom delade meningar om 1957 års kommittés förslag till en nyansering av påföljdsbestämningen. Åtskilliga remissinstanser var klart positiva eller i huvudsak positiva till förslaget. Andra däremot fann, särskilt med hänsyn till allmänpreventionen, det vara äventyrligt att gå ifrån nuvarande schablonbetonade och mera drakoniska straffbestämning. Framför allt förslaget att villkorlig dom skulle ådömas i större omfattning än nu mötte motstånd hos remissinstanserna.[1]

Frågan om genomförande av en mera nyanserad påföljdsbestämning i rattfylleri-mål har ägnats särskild uppmärksamhet i direktiven till denna kommitté. Sålunda anförde departementschefen bl. a. följande.

Straffmätningen i rattfyllerimål har länge varit relativt schablonmässig och onyanserad. Av hänsyn till den allmänna laglydnaden har ovillkorliga frihetsstraff blivit regel, och variationerna i fängelsestraffens längd är små. Brottsbalken erbjuder emellertid bättre möjligheter än äldre lagstiftning att träffa ett påföljdsval som samtidigt tillgodoser både allmänpreventiva och individualpreventiva synpunkter. Jag tänker bl. a. på möjligheterna att i stället för fängelse döma till skyddstillsyn eller villkorlig dom i förening med böter eller till skyddstillsyn med behandling i anstalt. – De sakkunniga bör ägna påföljdsproblemen särskild uppmärksamhet ur de allmänna kriminalpolitiska synpunkter som präglar brottsbalken. Flera skäl talar för att ett mindre bundet val av påföljder och en mera differentierad straffmätning än f. n. kan vara ett sätt att effektivare bekämpa missbruket av alkohol i samband med trafik. Det förtjänar också att övervägas om inte en mycket kraftig ekonomisk sanktion kan vara av värde. En sådan påföljd skulle kunna tänkas sammanbindas med det vid tillfället begagnade fordonet, oavsett om detta framförts av ägaren eller av annan person som hade ägarens tillstånd därtill.

10.4 *Fängelsestraffet. Behovet av att i ökad utsträckning tillgodose allmän- och individualpreventionen genom andra sanktioner*

Frågan i vad mån man bör söka åvägabringa att det vid trafiknykterhetsbrotten tillämpas

[1] Det synes inte helt klart om 1957 års kommittés förslag om tillämpning av villkorlig dom i förening med böter avsåg enbart villkorlig dom utan övervakning (enligt brottsbalken villkorlig dom) eller dessutom villkorlig dom med övervakning (enligt brottsbalken skyddstillsyn). Möjligt är att remissinstanserna i sin kritik av förslaget om villkorlig dom vid trafiknykterhetsbrott närmast utgick från villkorlig dom utan övervakning.

ett mera nyanserat påföljdsval med en ökad användning av påföljder som inte innebär frihetsberövande måste i första hand bedömas med hänsyn till vilken betydelse det har från allmän- och individualpreventiv synpunkt att behålla den nuvarande schablonmässiga tillämpningen av fängelse vid denna typ av brottslighet.

Såsom kommittén närmare har utvecklat i sina allmänna synpunkter (kap. 8) synes det med fog kunna hävdas att en viss balans har inträtt i den relativa brottsutvecklingen och att man har vunnit en allmän förståelse för trafiknykterhetslagstiftningens väsentliga betydelse för trafiksäkerheten. Såsom kommittén har understrukit är det uppenbarligen angeläget att inte bara söka vidmakthålla detta tillstånd utan också att söka främja en gynnsam utveckling på längre sikt.

Vad först angår de *allmänpreventiva synpunkterna* är det självfallet påkallat att ha kvar fängelse som en del av sanktionssystemet vid trafiknykterhetsbrott. Däremot kan det sättas i fråga om det numera är nödvändigt och ändamålsenligt att fasthålla vid den schablonmässiga tillämpning av fängelsestraff som – i strid mot den allmänna utvecklingen inom straffrättsskipningen – i mer än tre decennier har kännetecknat valet av påföljd för rattfylleri. Kommittén är benägen att tro att den regelbundna användningen av fängelsestraff har haft sin stora betydelse när det på sin tid gällde att allvarligt inskärpa vikten av nykterhet vid ratten. Eftersom de sociala värderingarna numera har ändrats och förande av motorfordon i påverkat tillstånd allmänt anses förkastligt, är det emellertid enligt kommitténs uppfattning inte nödvändigt att i samma utsträckning som tidigare använda fängelse för att markera samhällets ogillande av trafiknykterhetsbrott. Samma tankegång har redan år 1957 utvecklats av chefen för kommunikationsdepartementet, se ovan avsnitt 10.3. Behovet av att tillgodose allmänpreventiva hänsyn genom en genomgående tillämpning av frihetsstraff för rattfylleri har alltså enligt kommitténs mening minskat. Såsom nedan närmare kommer att utvecklas (avsnitt 10.5) anser kommittén därför att det är möjligt att på ett tillräckligt effektivt sätt beakta allmänpreventionen även om andra sanktioner än fängelse tillgrips. Frågan kan också resas om det för ett bekämpande av trafiknykterhetsbrotten är ändamålsenligt att anlägga uteslutande allmänpreventiva synpunkter på sanktionssystemet vid trafiknykterhetsbrotten och om inte effektiviteten av lagstiftningen kan höjas genom att man i ökad utsträckning tillämpar samma påföljdsprinciper – med delvis annan utformning – som vid annan brottslighet. Härvidlag är att märka, såsom tidigare har utvecklats, att de personer som begår trafiknykterhetsbrott – och som alltså inte har påverkats av risken för påföljd – i mycket stor utsträckning synes utgöra ett specialklientel. För att uppnå ökad trafiksäkerhet synes det därför ändamålsenligt att uppmärksamma även de individualpreventiva aspekterna och i detta avseende söka åstadkomma effektivare påföljder.

Vissa direkta olägenheter är förbundna med den schablonmässiga tillämpningen av fängelse vid rattfylleri. Bortsett från de individualpreventiva synpunkterna, som kommer att närmare behandlas längre fram, bör följande härom framföras. Antalet fängelsedomar för trafiknykterhetsbrott såsom huvudbrott uppgår numera till över 4 000 per år. Dessa till fängelse dömda rattfylleristers utgör närmare 40 % av de årligen nytillkomna fängelsefångarna i riket. Den andel av fångvårdsplatserna som rattfylleristerna upptar är dock med hänsyn till den relativt korta strafftiden lägre, cirka 10 %. Rattfyllerifångarna måste i inte oväsentlig mån belasta kriminalvårdens resurser. Det är därför från samhällsekonomisk synpunkt önskvärt att man begränsar denna belastning, om så kan ske utan att äventyra brottsbekämpandet. En tyngre vägande invändning mot fängelsestraffet vid trafiknykterhetsbrott är emellertid följande. Fängelse är ju den normala påföljden för svåra brott. Det är därför mindre lämpligt att fängelse i så stor utsträckning används som påföljd för ett brott som i det enskilda fallet inte behöver innebära någon konkret

fara. De talrika fängelsestraffen vid denna typ av brottslighet kan tänkas medföra en avtrubbning av allmänhetens inställning till fängelsestraffet till men för denna påföljds allmänpreventiva verkan vid allvarlig brottslighet. För allmänheten kan det vidare med hänsyn till brottets karaktär framstå som stridande mot den proportionalitetsidé som utgör en av grundpelarna i straffsystemet att man regelmässigt och praktiskt taget oberoende av den grad av fara som har förelegat i det särskilda fallet ådömer rattfylleristerna fängelsestraff.

Med hänsyn till denna karaktär hos brottet, att det bestraffas praktiskt taget oberoende av den grad av fara som har förelegat i det särskilda fallet, kan den schablonmässiga tillämpningen av frihetsstraff vidare framstå som ett i viss mån obefogat lidande. Här måste dock rättvisligen beaktas att det korta frihetsstraffet vid rattfylleribrott – till skillnad från vad som gäller vid längre frihetsstraff – knappast torde medföra några allvarligare negativa verkningar för den dömde. Verkställigheten äger i regel rum på öppen anstalt och avser vanligen endast en eller ett par månader. I den mån det är fråga om personer som är nedgångna av spritmissbruk eller på annat sätt kan man inte se bort ifrån att anstaltsvistelsen verkar fysiskt återställande, även om denna förbättring endast är temporär. Vidare har den dömde vissa möjligheter att påverka tiden för verkställigheten och få den förlagd t. ex. till semestern. Alla dömda har dock inte kännedom om dessa möjligheter. Det synes därför angeläget att dömda rattfylleristerna före verkställigheten av fängelsestraff underrättas om möjligheten att få uppskov med verkställigheten (12 § lagen om behandling i fångvårdsanstalt). Om straffavtjänandet sålunda kan förläggas till en tidpunkt som är gynnsam för den dömde ökas hans möjligheter att gå åter till den tidigare arbetsplatsen. Även om man emellertid beaktar de särskilda förhållanden som motverkar de negativa verkningarna för rattfylleristerna av ett fängelsestraff innebär det uppenbarligen i regel en allvarlig påfrestning och i många fall en social belastning att tvångsvis bli berövad friheten.

En förutsättning för att man skall kunna begränsa användningen av fängelsestraff vid rattfylleri är emellertid att man har tillgång till andra sanktioner som har tillräcklig allmänpreventiv effekt. De sanktioner som härvidlag framträder är körkortsingripanden och höga böter. En särskild framställning om dessa sanktioner lämnas i avsnitt 10.5 nedan. Vad angår böter kommer då närmast i fråga – med hänsyn till straffsatsen vid den svårare brottstypen rattfylleri – en kombination med skyddstillsyn eller villkorlig dom.

Emellertid bör man enligt kommitténs mening särskilt uppmärksamma de *individualpreventiva synpunkterna.* Enligt vad förut har anförts (kap. 4 och avsnitt 8.4) och som i fortsättningen kommer att närmare utvecklas (avsnitt 10.8) utgör de personer som fälls till ansvar för trafiknykterhetsbrott – i synnerhet rattfylleri – i mycket stor utsträckning ett specialklientel. Detta kännetecknas framför allt av en mycket betydande förekomst av alkoholproblem och sannolikt en ganska hög återfallsfrekvens.

Med hänsyn till att det övervägande antalet rattfyllerister tillhör detta specialklientel är det för ett effektivt bekämpande av trafiknykterhetsbrottsligheten angeläget att söka komma till rätta med och hindra återfall hos dessa.

Särskilt med hänsyn till karaktären av klientelet kan effektiviteten från individualpreventiv synpunkt av det nuvarande fängelsestraffet vid rattfylleri på goda grunder betvivlas. Belysande är inte minst den omständigheten att – enligt vad flera utredningar visar – återfallsfrekvensen sannolikt är ganska hög vare sig fängelse har ådömts eller inte. Jämför man dem som har dömts till fängelse i en à två månader och dem som har dömts till böter för detta brott kan nämligen några skillnader i återfallsfrekvens inte påvisas.[1] Själva innehållet i fängelsestraffet synes också föga ägnat att tillgodose individualpreventionens krav i fråga om

[1] Se SOU 1963:72 s. 238 och Klette, Samhällsreaktioner vid trafikbrott, Svenska symposier 7, Stockholm 1966, s. 196.

detta klientel. Under den korta anstaltstiden ges inte och kan inte ges någon behandling i egentlig mening. Inte heller förekommer enligt gällande lag efter frigivningen någon obligatorisk eftervård.

Mot bakgrunden härav synes det angeläget att söka finna andra påföljder, som kan antas vara effektivare än fängelse i fråga om inverkan på detta klientel. Därvidlag synes åtgärderna böra direkt inriktas på att i möjligaste mån motverka eller undanröja den primära grunden till trafiknykterhetsbrottsligheten, som hos den övervägande delen av klientelet utgörs av alkoholproblem. För denna del av klientelet synes det angeläget att inom kriminalvårdens ram söka få till stånd en nykterhetsvårdande behandling. En sådan behandling bör enligt kommitténs mening äga rum i frihet, men i vissa fall bör den till en del ske i specialanstalt. Det bör vidare anmärkas att många befinner sig i sociala svårigheter som kan ha samband med alkoholmissbruket och att för dem en övervakning ofta är påkallad. Den påföljdsform som kommer i fråga för rattfyllerister med alkoholproblem är skyddstillsyn med föreskrift om nykterhetsvårdande behandling, i vissa fall i förening med en särskild behandling i tillsynsanstalt. Frågan om denna nykterhetsvårdande behandling kommer att närmare behandlas längre fram, i avsnitt 10.8.

I avsnitt 10.8.10.2 utvecklas hur den nykterhetsvårdande behandling som avses äga rum på tillsynsanstalt bör vara anordnad. Därav framgår att som ett led i denna behandling bör ingå en upplysning i alkoholfrågan. Med hänsyn till att en del av de trafiknykterhetsbrottslingar som kommer att dömas till fängelse har alkoholproblem som inte har blivit upptäckta, är det önskvärt att en upplysning i alkoholfrågan kan meddelas även på de fångvårdsanstalter som har fängelseklientel (se även avsnitt 8.7). Emellertid möter det här vissa svårigheter att få till stånd en meningsfylld upplysning. Redan den omständigheten att fängelsevistelsen för trafiknykterhetsbrottslingarna är så kort och inte följs av någon eftervård gör att möjligheterna härvidlag är begränsade. Vidare måste upplysningen – om den skall vara av värde – bedrivas med en viss intensitet och av personal, bl. a. läkare, som har tillräckliga kvalifikationer för uppgiften. Detta förutsätter tillgång till personella resurser som det är svårt att uppbringa i dagens läge. Trots de svårigheter som sålunda föreligger är det angeläget att man i den utsträckning som är möjlig försöker åstadkomma en upplysning i alkoholfrågan även för fängelseklientelet. Försöksvis har sådan upplysning redan tidigare förekommit vid några tillfällen.

10.5 *Allmänprevention genom böter och körkortsindragning*

10.5.1 **Inledning**

En förutsättning för att man skall kunna begränsa användningen av fängelsestraff vid rattfylleri är att man har tillgång till andra sanktioner som har en tillräcklig allmänpreventiv effekt. De sanktioner som härvidlag framträder är höga böter och körkortsingripanden. Närmare synpunkter på dessa sanktioner skall lämnas i det följande. När det gäller böter kommer därvid närmast i fråga – med hänsyn till straffsatsen vid den svårare brottstypen rattfylleri – en kombination med antingen skyddstillsyn eller villkorlig dom.

10.5.2 **Dagsböter såsom komplement till skyddstillsyn och villkorlig dom**

Enligt 27 kap. 2 § och 28 kap. 2 § brottsbalken må om det för den tilltalades tillrättaförande eller *av hänsyn till allmän laglydnad* finnes påkallat, jämte villkorlig dom eller skyddstillsyn dömas till dagsböter, högst 120, vare sig böter är stadgade för brottet eller inte.[1]

Den frågan inställer sig nu i vad mån dagsböter som sålunda ådöms såsom komplement till skyddstillsyn eller villkorlig

[1] Dessa bestämmelser om ådömande av dagsböter jämte villkorlig dom och skyddstillsyn ansluter nära till den bestämmelse med detta innehåll som år 1959 infördes i den numera upphävda lagen om villkorlig dom. Om förarbetena till denna bestämmelse se avsnitt 10.3 ovan.

dom kan anses utgöra en påföljd som är ägnad att tillgodose allmänpreventionens krav vid rattfylleri.

Dagsbotsstraffet ådöms i visst antal dagsböter, varvid varje dagsbot fastställs till visst belopp, lägst 2 och högst 500 kronor. Antalet dagsböter bestäms främst med hänsyn till brottets beskaffenhet och svårhetsgrad. När det gäller dagsböter som ådöms jämte villkorlig dom och skyddstillsyn bör därjämte tillses att den samlade reaktionen blir lämpligt avvägd med hänsyn till såväl brottets beskaffenhet som de övriga omständigheter vilka bör beaktas (Kommentar till brottsbalken, III, s. 16 f). Dagsbotens belopp fastställs med hänsyn till den tilltalades ekonomiska förhållanden. Häri framträder den bärande tanken bakom dagsbotssystemet, nämligen att bötesstraffet skall avpassas efter den tilltalades betalningsförmåga så att det vid lika brottslighet i princip drabbar lika oavsett ekonomiska förhållanden. I praxis brukar man tillämpa vissa schablonregler för bestämmandet av dagsbotens belopp. Dessa regler innebär att dagsboten i princip beräknas till 1/1000 av årsinkomsten. Från det belopp som sålunda räknas fram görs vissa avdrag beroende på skatteprogression, försörjningsbörda och skulder. Tillägg görs för mer beaktansvärd förmögenhet. Vid indrivning av böter får anstånd med betalningen beviljas under fyra eller högst åtta månader räknat från det att anståndsbeslutet har meddelats. Vidare får avbetalning medges under ett eller högst två år. Om böterna inte kan indrivas, förvandlas de till fängelse, i regel villkorligt.[1]

Av intresse är nu att söka utröna vilka ekonomiska följder som ett högt dagsbotsstraff jämfört med ett kortvarigt fängelsestraff, skulle ha för trafiknykterhetsbrottslingar. En sådan undersökning, som avser samtliga trafikbrottslingar, således inte bara dem som har begått trafiknykterhetsbrott, har gjorts av kommitténs expert universitetslektor Klette.[2] Den avser förhållandena i Malmöhus län i början och mitten av 1960-talet. Det måste förutskickas att under de år som har gått sedan dess såväl penningvärdet som löneförhållandena avsevärt har ändrats. Dessa förhållandena torde emellertid inte ha någon avgörande betydelse för undersökningens slutsatser eftersom det här gäller en relativ avvägning.

Enligt Klettes undersökning var trafikbrottslingarnas medelinkomst 15 000 kronor per år och det vanligaste dagsbotsbeloppet låg vid 10–15 kronor. Om 80 dagsböter utdöms vid rattfylleri kommer i enlighet härmed bötesbeloppet att uppgå till omkring 800–1 200 kronor. Det bör tilläggas att kommitténs undersökning av trafiknykterhetsbrottslingarna år 1964 (avsnitt 4.1.2.4) pekar på lägre siffror. Enligt den undersökningen uppgav 50 % av de förvärvsarbetande att de hade mindre än 15 000 kronors årsinkomst och 75 % att de hade mindre än 20 000 kronor. Endast i sällsynta fall översteg årsinkomsten 30 000 kronor.

När det gäller förhållandena på verkställighetsstadiet framgår av Klettes nyssnämnda undersökning att långa avbetalningstider med mer eller mindre månatliga belopp är vanliga framför allt vid de större bötessummorna. Sålunda avbetalade de till böter dömda trafiknykterhetsbrottslingarna i Malmö och Lund sina böter på följande sätt: 25 % en avbetalning, 10 % två avbetalningar, 15 % tre–fyra avbetalningar, 20 % fem–nio avbetalningar och 10 % tio avbetalningar. Återstoden 20 % betalade aldrig sina böter. I hälften av dessa fall förvandlades böterna till fängelse, i regel villkorligt. Att långa avbetalningstider medges behöver naturligtvis i och för sig inte innebära att bötesstraffets effektivitet försvagas. Läget torde tvärtom ofta vara sådant att lång avbetalningstid är en förutsättning för att böterna över huvud taget skall bli betalda.

Det är att märka att de undersökningar som här är redovisade avser de personer som *faktiskt är dömda* för trafiknykterhetsbrott (eller annat trafikbrott). Vad frågan emellertid i detta sammanhang närmast gäl-

[1] År 1969 har tillsatts en utredning — förvandlingsstraffutredningen — med uppdrag att utreda frågan om avskaffande av förvandlingsstraff för böter.

[2] Klette, Den svenska trafikbrottsligheten, Nordisk Tidsskrift for Kriminalvidenskab, 1966 s. 162 ff.

ler är dagsbotsstraffets betydelse när det gäller att avhålla personer i allmänhet från att begå trafiknykterhetsbrott. I synnerhet gäller det dem som är mer eller mindre frestade att begå brott, dvs. potentiella rattfyllerister. Dessa som nu avhålls från att begå detta brott, befinner sig sannolikt i en bättre ekonomisk situation än de som döms för brottet. Detta gör att dagsbotsbeloppen för dem troligen skulle bli högre samtidigt som indrivning av böterna troligen skulle möta mindre svårigheter. Enligt den undersökning av Klette som ovan har berörts var medelinkomsten hos personbilägarna i Malmöhus län år 1963 omkring 25 000 kronor per år.[1] En person i detta inkomstläge synes – om han inte har försörjningsbörda – ha att räkna med en dagsbot på (närmare) 25 kronor och således vid 80 dagsböter ett bötesbelopp på 2 000 kronor. Har han hustru utan egen inkomst samt två hemmavarande barn stannar dagsboten på 15 kronor, vilket vid t. ex. 80 dagsböter betyder en bötessumma på 1 200 kronor. Att märka är att de högre dagsbotsbelopp – och därmed högre dagsbotsstraff – som här i viss mån kommer i fråga i själva verket bara är uttryck för att betalningsförmågan är större. Den ekonomiska effekten av dagsbotsstraffet hos den som har en bättre ekonomisk ställning blir alltså i princip inte större än hos den som är ekonomiskt sämre ställd.

När det nu särskilt gäller de ekonomiska verkningarna av å ena sidan höga dagsböter och å andra sidan det korta fängelsestraffet vid detta brott kan följande anföras. I de båda förut nämnda exemplen där årsinkomsten angavs till 25 000 kronor antogs att bötesbeloppet skulle uppgå till 2 000 kronor respektive 1 200 kronor, beroende på om försörjningsbörda förelåg eller inte. Om en person i detta inkomstläge i stället skulle avtjäna fängelse under en eller två månader skulle han under fängelsetiden drabbas av ett inkomstbortfall på – mycket grovt sett – 1 400 (en månad) respektive 2 800 kronor (två månader), sedan skatten har dragits av. Eftersom rattfylleristerna i allmänhet har möjlighet att återvända till sin gamla arbetsplats direkt efter fängelsevistelsen – förhållandena varierar dock från tid till annan med hänsyn till den allmänna efterfrågan på arbetsplats (se härom bilaga 6) – torde fängelsestraffet i allmänhet inte påverka ekonomin mer än såvitt avser själva tiden för fängelsevistelsen. Vid bötesalternativet är nu att framhålla att betalningen av böterna kan skjutas upp genom anstånd och fördelas genom avbetalningar. Å andra sidan har den som dömts till fängelse för trafiknykterhetsbrott stora möjligheter att påverka tiden för fängelsevistelsen och få denna förlagd till en för honom förmånlig tidpunkt. Om straffverkställigheten förläggs till semestern, vilket inte sällan torde vara fallet, behöver något inkomstbortfall över huvud taget inte uppstå. Beaktar man vad nu sagts torde man kunna hävda att det höga bötesstraffet, om man ser frågan ur ekonomisk synvinkel, ofta drabbar väl så hårt som det korta fängelsestraffet.

Med hänsyn till vad sålunda har anförts måste det antas att ett högt bötesstraff vid trafiknykterhetsbrott har en ganska stark allmänpreventiv verkan på medborgarna. Med den höjda levnadsstandarden i våra dagar och medborgarnas ökade anspråk på sin materiella livsföring torde effekten av bötesstraffet numera vara påtagligt större än i äldre tider.

Frågan om den allmänpreventiva effekten hos dagsbotsstraffet jämfört med det korta fängelsestraffet vid rattfylleri måste emellertid ses i ett vidare perspektiv än det som framgår av en jämförelse mellan de båda strafformernas ekonomiska verkningar. Av väsentlig betydelse är sålunda frågan hur den vanliga medborgaren uppfattar och reagerar inför å ena sidan risken att bli dömd till höga dagsböter för trafiknykterhetsbrott och å andra sidan risken att bli dömd till ett kortare fängelsestraff för sådant brott.[2]

[1] Klette, a.a., s. 161.

[2] Frågan vilka allmänpreventiva verkningar som skulle uppstå om man vid brott i allmänhet eller särskilda slag av brott i större eller mindre utsträckning ersätter frihetsstraffet med bötesstraff har diskuterats av juris professorn vid universitetet i Oslo Anders Bratholm (Lov og rett, Norsk Juridisk Tidsskrift, 1967, s. 193 ff).

Forts. på s. 221.

Det måste här förutskickas att frågan om olika straffarters allmänpreventiva verkningar i form av avskräckning och s. k. moralbildning från vetenskaplig synpunkt är olöst. Den empiriska grunden för framförda hypoteser om dessa verkningar måste betraktas som bräcklig. Det kan därför i fortsättningen inte bli fråga om annat än antaganden som ännu inte är tillräckligt underbyggda från vetenskaplig synpunkt. Med detta förbehåll vill kommittén göra följande överväganden.

Frågan hur den enskilda medborgaren bedömer olägenheterna av ett frihetsstraff jämfört med ett bötesstraff har såväl ekonomiska som sociala aspekter. När det gäller den ekonomiska sidan torde medborgarna ofta inte ha klart för sig vilka ekonomiska risker de löper i det ena eller andra fallet. Vad särskilt gäller dagsbotsstraffet – som ju är en ekonomisk sanktion – är att märka att bötesbeloppet inte sätts ut direkt utan endast framgår som en produkt av antalet dagsböter och dagsbotens belopp. Detta gör att dagsbotsstraffet utåt sett inte förefaller särskilt åskådligt när det gäller den rent ekonomiska innebörden. Denna olägenhet skulle emellertid kanske kunna mötas med upplysning bland allmänheten om vad dagsbotsstraffet innebär ekonomiskt sett. Vad härefter angår de sociala aspekterna framträder den tydliga skillnaden mellan fängelsestraffet såsom en tvångsmässig frihetsförlust och bötesstraffet som en ekonomisk påföljd. Även om själva verkställigheten av fängelsestraffet när fråga är om rattfylleristen rent faktiskt, bortsett från frihetsförlusten som sådan, inte innebär särskilt hårda ingrepp mot den dömde (se härom avsnitt 10.4), saknar väl medborgarna i allmänhet vetskap om hur verkställigheten gestaltar sig. För den som inte själv har undergått något frihetsberövande måste ett fängelsestraff framstå som en högst obehaglig konsekvens. Dessutom har frihetsstraffet sedan gammalt ansetts ha en diffamerande karaktär. Möjligen gäller inte detta i samma utsträckning fängelsestraffet vid trafiknykterhetsbrott. Sannolikt hänger detta samman med att i rattfyllerilagstiftningens äldre skede rattfylleri knappast betraktades som ett brott i egentlig bemärkelse, såsom t. ex. egendomsbrotten. Även om enligt vad förut har anförts de sociala värderingarna numera har ändrats i den riktningen att man ser på trafiknykterhetsbrott med större ogillande än tidigare, torde man fortfarande ha att räkna med att ett fängelsestraff för rattfylleri inte framstår som lika diffamerande som ett fängelsestraff för t. ex. egendomsbrott.

Även om, enligt vad nu har anförts, den allmänpreventiva effekten vid trafiknykterhetsbrott av ett högt bötesstraff inte torde vara lika stark som den allmänpreventiva

---

Forts. från s. 220.

Han anför att vid en intervjuundersökning fick den tillfrågade såsom ett tankeexperiment föreställa sig att ha blivit åtalad för ett brott (av ett eller annat slag) för vilket straffet skulle bli fängelse i 30 dagar. Frågan gällde nu hur stort bötesstraff som den tillfrågade skulle vara villig att betala för att slippa fängelsestraffet. Av dem som svarade, 82 %, ville 27 % betala mindre än 400 (norska) kronor, 24 % ville betala mellan 400 och 700 kronor, 27 % mellan 800 och 1500 kronor och 22 % 1 500 kronor eller mera. Ett visst sammanhang förelåg mellan familjens inkomst och villigheten att betala. Men inte ens de relativt höga inkomsttagarna var villiga att betala särskilt mycket. Av dem som förtjänade 40 000 kronor eller mer per år ville bara 17 % betala 3 000 kronor eller mer, medan 40 % ville betala högst 800 kronor.

I sin kommentar till denna undersökning säger Bratholm att om man skall våga dra en slutsats skulle den bli, att bötesstraffet inte behöver vara så högt för att verka lika avskräckande på de flesta människor som ett fängelsestraff på 30 dagar. Bratholm tillägger emellertid att en sak är vad man vill betala när man ställs inför en hypotetisk situation, något annat när det är bittert allvar. Å andra sidan kan det, säger han, hävdas att denna hypotetiska situation bäst svarar mot verkligheten: När frestelsen att begå en straffbar handling anmäler sig, kommer normalt spörsmålet om straff att ha en hypotetisk prägel, såvitt man hoppas på att undgå upptäckt eller slippa undan med åtalseftergift eller milt straff om man skulle bli tagen. Likväl, framhåller Bratholm, bör det varnas mot att lägga för stor vikt vid undersökningsresultaten, bl. a. därför att själva intervjusituationen — frågan ställdes i samband med en intervjuundersökning för annat än kriminologiskt ändamål — kan ha medfört att den inte blev tagen tillräckligt på allvar. Han menar också att det kan invändas att undersökningen säger föga om den moralbildande funktionen hos bötesstraffet jämfört med fängelsestraffet.

effekten av ett kortvarigt fängelsestraff, bör enligt kommitténs mening det höga bötesstraffet vid denna typ av brott i viss omfattning vara ägnat att tillgodose allmänpreventiva hänsyn. När det gäller att närmare bedöma i vilken utsträckning bötesstraffet kan göra det möjligt att från allmänpreventiv synpunkt begränsa användningen av fängelsestraffet bör erinras om att det här närmast gäller böter i kombination med skyddstillsyn eller villkorlig dom. Såsom nedan kommer att framgå är förutsättningarna här olika, beroende på vilken av dessa kombinationer som det är fråga om.

Vad först angår böter i kombination med skyddstillsyn kan följande anföras. Såsom tidigare har berörts och senare (avsnitt 10.8) kommer att utvecklas föreslår kommittén av individualpreventiva skäl att en särskild påföljdsform, skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling, skall kunna tillämpas på den alldeles övervägande del av rattfylleriklientelet som kan antas ha alkoholproblem. Med hänsyn till att den form av skyddstillsyn som här föreslås är mycket ingripande synes det tydligt att de allmänpreventiva synpunkterna blir tillgodosedda, i synnerhet om skyddstillsynen kombineras med böter. I vissa svårare rattfyllerifall synes det emellertid från såväl allmänpreventiv som individualpreventiv synpunkt vara påkallat att inleda skyddstillsynen med behandling i tillsynsanstalt. Att kombinera skyddstillsynen med böter synes då obehövligt. Så kan ibland vara fallet även om anstaltsbehandling inte tillämpas.

Vad härefter angår böter i kombination med villkorlig dom kan följande anföras. Villkorlig dom är enligt brottsbalken avsedd för tillfällighetsbrottslingar som inte är i behov av en individualpreventivt inriktad vård. Till sin egentliga innebörd kan den villkorliga domen sägas vara en villkorlig eftergift av annan påföljd. I huvudsak innebär den att sådan påföljd efterges under förutsättning att den dömde inte begår nytt brott under en prövotid av två år. Den villkorliga domen kan inte förenas med övervakning.

När det gäller trafiknykterhetsbrott kan böter i kombination med villkorlig dom närmast komma i fråga för sådana rattfyllerister som i avsaknad av indikationer på alkoholproblem inte anses ha behov av skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling. Uppenbarligen gör sig då kravet på allmänprevention gällande med större styrka. Eftersom den villkorliga domen som sådan knappast kan anses ha nämnvärd allmänpreventiv effekt torde man endast i mera begränsad utsträckning kunna anse att villkorlig dom i förening med böter är från allmänpreventiv synpunkt tillräckligt. Ett visst utrymme måste dock finnas för att använda denna påföljdskombination på fängelsestraffets bekostnad, nämligen i mindre allvarliga rattfyllerifall. En särskild faktor som är ägnad att underlätta användningen av villkorlig dom i förening med böter vid trafiknykterhetsbrott är effekten av körkortsingripandena vid sådant brott. En framställning härom följer i nästa avsnitt.

10.5.3 Synpunkter på körkortsåterkallelserna och det straffrättsliga påföljdssystemet vid trafiknykterhetsbrott

Uppenbarligen har de regler som gäller i fråga om återkallelse av körkort vid trafiknykterhetsbrott en utomordentlig betydelse för bekämpandet av denna brottslighet. Eftersom det åvilar trafikmålskommittén att göra en översyn av dessa regler ankommer det inte på kommittén att utarbeta något förslag om en i och för sig önskvärd samordning av det straffrättsliga påföljdssystemet och reglerna om återkallelse av körkort. Då emellertid frågan om körkorten såsom nyss angavs har en så väsentlig betydelse för bekämpandet av trafiknykterhetsbrotten anser sig kommittén inte kunna undgå att lägga fram några allmänna synpunkter i frågan.

Det görs ibland gällande att det skulle föreligga en principiell skillnad mellan återkallelse av körkort vid trafiknykterhetsbrott och de straffrättsliga påföljderna. Enligt kommitténs mening kan riktigheten av denna ståndpunkt sättas i fråga. Kommittén vill därför något utveckla hur den ser på denna fråga.

De straffrättsliga påföljdernas syfte är enligt modern straffrättsteori främst rent praktiskt, nämligen att förebygga brott. Man skiljer mellan dessa påföljders allmänpreventiva och individualpreventiva funktion. Allmänpreventivt avses de straffrättsliga påföljderna verka avskräckande och moralbildande så att medborgarna avhålls från att begå brott. Individualpreventivt avses påföljderna avhålla den som har begått brott från att återfalla i brottslighet. Detta sker i viss mån genom avskräckning samt, när det gäller frihetsberövande påföljder såsom fängelse och internering, genom att den dömde under anstaltsvistelsen faktiskt hindras att återfalla i brott. Framför allt syftar emellertid individualpreventionen till att genom uppfostrande åtgärder och annan vård hindra den dömde från återfall i brott. Detta är numera det dominerande syftet med de straffrättsliga påföljderna.

De straffrättsliga påföljdernas syfte att förebygga brott gäller självfallet även trafiknykterhetsbrott och andra trafikbrott. Ytterst är syftet här att främja trafiksäkerheten.

Även körkortsåterkallelsens[1] syfte är att förebygga trafikbrott och därigenom främja trafiksäkerheten. Man torde också här kunna tala om en allmänpreventiv och en individualpreventiv funktion. Allmänpreventivt verkar körkortsåterkallelsen sålunda att medborgarna inför hotet om körkortsåterkallelse avhåller sig från brott som kan medföra återkallelse. Enligt mångas mening är den allmänpreventiva effekten av körkortsåterkallelse till och med starkare än fängelsestraffets. Individualpreventivt kan körkortsåterkallelsen verka sålunda att den som drabbas därav avskräcks från att på nytt begå brott som kan leda till körkortsåterkallelse. Detta förhållande är av betydelse inte minst därför att återfall i trafiknykterhetsbrott är vanligt. Vidare föreligger en individualpreventiv funktion genom att den vars körkort har återkallats hindras – rättsligt sett men inte faktiskt – att föra körkortspliktigt fordon och därmed att på nytt begå trafikbrott.

Sammanfattningsvis finns sålunda enligt kommitténs mening fog för att hävda att de straffrättsliga påföljderna och körkortsåterkallelsen vid trafiknykterhetsbrott till sin principiella och praktiska innebörd sammanfaller.

De materiella regler som gäller i fråga om körkortsåterkallelse vid trafiknykterhetsbrott innebär i korthet följande.

Körkort skall återkallas av länsstyrelse om föraren har gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott. Ett undantag härifrån finns. Har föraren gjort sig skyldig till endast rattonykterhet och uppgick blodalkoholkoncentrationen under färden inte till 0,8 ‰, kan han nämligen under vissa förutsättningar undgå körkortsåterkallelse och i stället meddelas varning. Har körkort återkallats på grund av trafiknykterhetsbrott, kan föraren på nytt förvärva rätt att föra körkortspliktigt fordon endast genom att hos länsstyrelse ansöka om nytt körkort. Viss minsta tid skall dessförinnan ha förflutit. Enligt praxis brukar rattfyllerister inte få nytt körkort förrän efter två år.

Att en körkortsåterkallelse i olika avseenden drabbar fordonsförarna hårt är allmänt vitsordat. En belysning av detta förhållande ges i en undersökning som har verkställts av kommitténs expert universitetslektor Klette (bil. 6).

Klettes undersökning avsåg rattfylleristers som vid undersökningstillfället avtjänade frihetsstraff för rattfylleri och som hade erfarenhet av en viss tids körkortsåterkallelse. Undersökningen företogs åren 1963 och 1968. Det framgick att körkortsåterkallelsen hade avsevärda negativa verkningar på arbetsförhållandena och ekonomin. Detta gällde framför allt chaufförer, försäljare och hantverkare. I närmare en tredjedel av fallen hade den dömde på grund av körkortsåterkallelsen tvingats att byta arbete helt, och i ytterligare bortåt en tredjedel av fallen hade goda arbetsmöjligheter inom arbetet gått förlorade på grund av körkortsåterkallelsen (siffrorna hänför sig till år 1963; motsvarande siffror för år 1968 saknas). Vidare hade i flertalet fall uppstått eko-

[1] Här avses körkortsåterkallelse på grund av *brott*, däremot inte körkortsindragning på grund av sjukdom e. d.

nomiska förluster på grund av återkallelsen. Eftersom det i allmänhet dröjer två år innan en rattfyllerist får nytt körkort kunde det beräknas ett inkomstbortfall på åtskilliga tusentals kronor. I de hänseenden som det här är fråga om, nämligen inverkningarna på arbetsförhållandena och ekonomin, ansågs körkortsåterkallelsens verkningar vara vida starkare än verkningarna av det korta fängelsestraffet.

Även bortsett från hur körkortsåterkallelsen drabbar alla dem som behöver körkort för sin yrkesutövning vållar körkortsåterkallelsen avsevärda olägenheter i en vidare mening. Innehav av bil och körkort är i dagens samhälle mer och mer en förutsättning för att den enskilda människan och familjen skall fungera på ett i socialt hänseende naturligt sätt.

Med hänsyn till vad sålunda har anförts torde den körkortsåterkallelse som sker vid trafiknykterhetsbrott uppfattas som en mycket allvarlig påföljd. Risken att förlora körkortet vid sådant brott har därför sannolikt en mycket starkt avhållande effekt på bilförare i allmänhet. Det är alltså här – liksom vid de straffrättsliga påföljderna – fråga om en allmänpreventiv effekt som verkar sålunda att medborgarna inför hotet om körkortsåterkallelse avhåller sig från brott. Man synes därför kunna anta att vid trafiknykterhetsbrott det kombinerande hotet om dels en regelmässigt inträdande körkortsreaktion och dels ett högt bötesstraff (se avsnitt 10.5.2), har en så pass stark allmänpreventiv effekt på medborgarna i allmänhet, att det bör vara möjligt att i viss utsträckning minska användningen av det schablonmässigt ådömda fängelsestraffet vid trafiknykterhetsbrott och genomföra en mer nyanserad påföljdsbestämning.

Det bör vidare förutskickas (se avsnitt 10.8.7.2) att körkortsfrågan i individualpreventivt hänseende kan ha betydelse när det gäller att nå positiva resultat av den nykterhetsvårdande behandling som avses äga rum inom skyddstillsynens ram för rattfyllerister med alkoholproblem. Om den som har dömts till skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling positivt medverkar till behandlingen och denna enligt vårdorganets bedömande verkar att ge resultat, synes det kunna komma i fråga att den dömde återfår körkortet tidigare än som annars skulle ha skett. Kan man ställa detta i utsikt för honom, torde möjligheten att återfå körkortet i sin tur underlätta uppnåendet av ett gynnsamt behandlingsresultat.

Kommittén vill emellertid framhålla att körkortsåterkallelserna som ett led i bekämpandet av trafiknykterhetsbrottsligheten för närvarande är behäftade med vissa svagheter som det synes angeläget att söka undanröja. Härom bör följande anföras.

Enligt kommitténs undersökningar saknar en betydande andel av de upptäckta trafiknykterhetsbrottslingarna körkort vid brottets begående, trots att de förde körkortspliktigt fordon. Därvid är situationen antingen den att körkortet var återkallat eller att körkort aldrig har innehafts. Vid den undersökning som avser dömda trafiknykterhetsbrottslingar i hela riket år 1964 (avsnitt 4.1.2.5) var sålunda andelen körkortslösa bland bilförarna 36 % (12 % återkallade, 24 % aldrig innehaft). Och av dem som under tiden april–maj 1968 i Göteborgs polisdistrikt blev föremål för polisingripande på grund av misstänkt trafiknykterhetsbrott saknade likaledes 36 % körkort (7 % återkallade, 29 % aldrig innehaft).

Att bilrattfyllerister i så stor utsträckning är körkortslösa gör det angeläget att åtgärder vidtas för att i möjligaste mån hindra dessa rattfyllerister från att köra bil. Detta gäller såväl dem som har körkort återkallat som dem som aldrig har innehaft körkort.

De straffbestämmelser som finns vid olovlig körning torde i och för sig vara tillräckliga. Vad det sålunda kommer an på är att skapa en effektiv kontroll av bestämmelsernas efterlevnad. Kan en sådan kontroll vinnas, torde detta vara ägnat att minska antalet trafiknykterhetsbrott. Om en person som har dömts för trafiknykterhetsbrott har fått sitt körkort återkallat eller redan förut saknar körkort och han vet att risken för upptäckt är stor vid olovlig körning, torde nämligen detta verka avhållande från olov-

lig körning och därmed också från ytterligare trafiknykterhetsbrott. Kontrollen torde närmast kunna ske i form av ökad polisövervakning, eventuellt genom s. k. kvarterspolis. Emellertid synes det inte vara omöjligt att få fram någon teknisk metod varigenom körkortslösa förare snabbt blir avslöjade. Denna tanke torde vara så pass realistisk att frågan är värd att närmare utredas. Med hänsyn till att mer än 1/3 av bilrattfylleristerna är körkortslösa vid brottets begående inses lätt vilken väsentlig betydelse det skulle ha från trafiksäkerhetssynpunkt om man på något sätt kan hindra dessa körkortslösa från att köra.

Det förhållandet att en så stor andel av bilrattfylleristerna saknar körkort vid brottets begående innebär vidare den olägenheten att man i dessa fall inte kan ingripa med körkortsåterkallelse. För dessa fall synes det böra övervägas om man inte kan införa någon form av körkortsspärr, dvs. att den dömde förbjudes att under viss tid förvärva körkort.

Enligt vad kommittén under hand har inhämtat behandlar trafikmålskommittén de här ovan angivna problemen som är förknippade med de körkortslösa bilrattfylleristerna.

I trafikmålskommitténs uppdrag ingår frågan huruvida körkortsåterkallelser som grundar sig på trafiknykterhetsbrott och andra brott bör föras över från länsstyrelse till domstol. Uppenbarligen är denna fråga ytterst komplicerad och skäl synes kunna anföras för båda lösningarna. Kommittén har inte förutsättningar att kunna bedöma hur detta spörsmål slutligt skall lösas. Emellertid vill kommittén understryka att från de synpunkter som kommittén har att beakta en överflyttning till domstol skulle vara att föredra. Härom vill kommittén anföra följande.

Såsom kommittén nyss har berört finns det fog för att hävda att de straffrättsliga påföljderna och körkortsåterkallelserna vid trafiknykterhetsbrott till sin principiella innebörd sammanfaller. Otvivelaktigt framstår körkortsåterkallelse vid trafiknykterhetsbrott såväl för allmänheten som för den som själv står under tilltal rent faktiskt som en brottspåföljd. Det måste därför förefalla föga rationellt att den straffrättsliga påföljden och körkortsåterkallelsen avgörs av olika myndigheter oberoende av varandra och vid olika tidpunkter. Man har en stark känsla av att det framstår som egenartat och ibland orimligt att körkortsåterkallelsen, som ofta är den tyngst vägande sanktionen, över huvud taget inte berörs i rättegången. En samlad bedömning av straffrättslig påföljd och körkortsreaktion synes från denna synpunkt önskvärd.

En sådan samlad bedömning blir möjlig om man till domstol flyttar över körkortsingripandena vid trafiknykterhetsbrott. Genom att den totala reaktionen då avgörs på en gång får man större nyanseringsmöjligheter. Den som drabbas relativt hårt av en körkortsåterkallelse bör kanske ha större möjligheter än annars att få en mildare påföljd enligt brottsbalken. Man kan här dra en parallell med bestämmelserna om förvisning av utlänning. I 26 § utlänningslagen föreskrivs sålunda att om domstol förvisar utlänning, som fälls till ansvar för brott, skall det men som han lider genom förvisningen beaktas vid bestämmande av straffet. Jämför också i fråga om ämbetsstraff bestämmelsen i 20 kap. 8 § tredje stycket brottsbalken, där det föreskrivs att den förlust som ämbetsman lider genom att avsättning eller suspension enligt denna paragraf ådömes honom, skall beaktas vid bestämmande av annan påföljd för brottet. Se vidare 20 kap. 6 § andra stycket brottsbalken.

Om körkortsingripandena vid trafiknykterhetsbrott flyttas över till domstol torde detta komma att medföra också den fördelen att den allmänpreventiva effekten av körkortsingripandena kommer att förstärkas ytterligare. I dagens läge avgörs ju körkortsingripandet först efter det att domstolens dom har vunnit laga kraft. Detta gör att körkortsingripandet för allmänheten (naturligen inte för den dömde) kommer i skymundan. Om däremot körkortsingripandet handläggs av domstolen i samband med brottmålet, kommer ingripandet på ett

helt annat sätt än hittills att framträda utåt. Domen kommer då i förekommande fall att innehålla att den tilltalade dels döms till påföljd enligt brottsbalken och dels blir föremål för en körkortsreaktion. Då detta också kommer att framgå av tidningarnas domstolsreferat, kommer allmänheten mer än hittills att bli uppmärksammad på vilka sanktioner som sammanlagt följer på ett trafiknykterhetsbrott. Otvivelaktigt är detta ägnat att ytterligare förstärka den allmänpreventiva effekten av körkortsingripandena. I sin tur ökar detta ytterligare möjligheterna att nyansera påföljdsbestämningen vid trafiknykterhetsbrott.

10.6 *Frågan om fordonsförverkande eller annan särskild ekonomisk sanktion vid trafiknykterhetsbrott*

(Frågan behandlas utförligt i kap. 11.) I direktiven till kommittén har departementschefen uttalat att det förtjänar övervägas om inte en mycket kraftig ekonomisk sanktion kan vara av värde samt att en sådan påföljd skulle kunna tänkas sammanbindas med det vid tillfället begagnade fordonet, oavsett om detta har framförts av ägaren eller av annan person som hade ägarens tillstånd därtill.

Med anledning av vad i direktiven sålunda har uttalats har kommittén gjort en omfattande utredning av frågan om möjligheten och lämpligheten av att vid sidan av påföljdssystemet enligt brottsbalken införa en särskild ekonomisk sanktion vid trafiknykterhetsbrott samt frågan hur en sådan sanktion skulle kunna utformas. (Närmare redogörelse härför, innefattande även lagtexter, lämnas i kap. 11.)

Kommittén har utgått ifrån att om man vid trafiknykterhetsbrott inför fordonsförverkande eller annan ekonomisk sanktion som har anknytning till det fordon som har förts vid brottet denna sanktion skulle kunna få en stark allmänpreventiv effekt både genom de kännbara ekonomiska följderna och genom den pedagogiska och psykologiska betydelsen av att sanktionen är anknuten till det föremål som är en direkt förutsättning för brottet. En sådan sanktion skulle göra det möjligt att åstadkomma en önskvärd differentiering av straffmätningen både i den riktningen att den ekonomiska sanktionen i viss utsträckning kunde ersätta fängelsestraffet och så att i särskilt grova fall reaktionen kunde skärpas genom samtidig tillämpning av fängelse och den ekonomiska sanktionen. En särskild ekonomisk sanktion utan anknytning till fordonet skulle i viss mån tjäna samma syfte.

Från dessa utgångspunkter har kommittén utarbetat förslag om hur en särskild ekonomisk sanktion skulle kunna utformas. Såsom har antytts i direktiven kan sanktionen tänkas utformad på olika sätt, med eller utan anknytning till det fordon som har förts vid brottet. Kommittén har funnit tre olika alternativ till utformning av en ekonomisk sanktion tänkbara. Den möjlighet (alternativ A) som har synts ligga nära till hands är att konstruera sanktionen som ett förverkande (konfiskation) till kronan av det fordon som har förts vid brottet eller fordonets värde helt eller delvis. En sådan sanktion har tidigare förts på tal i olika sammanhang. En andra möjlighet (alternativ B) har synts vara att införa ett fristående, för trafiknykterhetsbrott avsett bötesstraff som skulle kunna kallas »rattfylleribot» och ådömas omedelbart i penningar, inom en skala av t. ex. 500–10 000 kronor. Syftet skulle då vara att åstadkomma en kännbarare ekonomisk påföljd än den som kan rymmas inom dagsbotssystemet. Vid verkställigheten av rattfylleribot skulle fordonet under vissa förutsättningar utgöra säkerhet för botens betalning och i sista hand exekutionsobjekt (exekution i fordonet). Man skulle därigenom uppnå en viss likhet med fordonsförverkande. Om indrivning helt eller delvis inte kan ske genom exekution i fordonet skulle återstoden indrivas enligt allmänna bötesindrivningsregler. En tredje möjlighet (alternativ C) har synts vara att införa en rattfylleribot som såtillvida skiljer sig från alternativ B att man inte anknyter verkställigheten av rattfylleriboten till fordonet och alltså inte låter fordonet utgöra säker-

het för botens betalning och exekutionsobjekt. Indrivningen skulle då i sin helhet få ske enligt allmänna bötesindrivningsregler.

Gemensamt för dessa tre alternativ, dvs. fordonsförverkande, rattfylleribot med regler om exekution i fordonet och rattfylleribot utan regler om exekution i fordonet, är att sanktionen skulle tillämpas enbart vid rattfylleri som inte utgör ringa fall (således inte vid ringa fall av rattfylleri eller vid rattonykterhet), att sanktionen skulle ådömas som en kompletterande sanktion tillsammans med påföljd för brottet enligt brottsbalken samt att sanktionen inte skulle vara obligatorisk utan fakultativ.

När det gäller att ta ställning till frågan om det bör införas en särskild ekonomisk sanktion enligt något av dessa alternativ får hänsyn i första hand tas till behovet och värdet i och för sig av en sådan sanktion. Man måste vidare ta hänsyn till de konsekvenser i skilda hänseenden som enligt kommitténs bedömning skulle uppstå vid ett genomförande av de olika alternativen.

Vad först angår konsekvenserna i skilda hänseenden av de olika sanktionsformerna (alternativen A, B och C) har kommitténs utredning visat att det skulle uppkomma svårigheter av olika slag vid samtliga sanktionsformer. Särskilt skulle olägenheter uppkomma vid de sanktionsformer som har anknytning till fordonet, dvs. fordonsförverkande och rattfylleribot med regler om exekution i fordonet (alternativ A och B). Hur man än konstruerar dessa sanktioner kommer de att drabba slumpmässigt och ojämnt. Svårigheter av detta slag uppträder inte vid rattfylleribot utan regler om exekution i fordonet (alternativ C). Vid denna sanktion framträder däremot den olägenheten att den ekonomiska effekten skulle bli svag i alla de fall där rattfylleristen har dålig betalningsförmåga.

Från allmänna synpunkter kan göras invändningar mot samtliga tre sanktionsformer. Mot fordonsförverkandet kan sålunda invändas att förverkande i bestraffande syfte tenderar att få en alltmer begränsad användning. Och mot rattfylleriboten – i dess båda former – kan invändas att dess berättigande vid sidan av dagsbotssystemet synes om än försvarligt så dock tveksamt.

När det gäller frågan om behovet och värdet i och för sig av en särskild ekonomisk sanktion har detta visat sig vara mindre framträdande än vad som från början har antagits. Kommittén har nämligen funnit – enligt vad som i annat sammanhang har utvecklats (avsnitt 10.5 ovan) – att man även utan en särskild ekonomisk sanktion kan uppnå en tillräckligt stark allmänpreventiv effekt. En sådan sanktion synes inte heller vara nödvändig för att man skall kunna begränsa fängelsestraffets användning och få en mer nyanserad påföljdsbestämning. Väsentligt i detta sammanhang är det förhållandet att enligt kommitténs undersökningar rattfylleriklientelet till den alldeles övervägande delen har visat sig utgöra ett specialklientel som är i behov av en individualpreventivt inriktad behandling. Detta gör att de allmänpreventiva kraven i viss mån blir mindre framträdande.

Mot bakgrunden av vad sålunda har anförts kan kommittén inte föreslå att det införs en särskild ekonomisk sanktion vid trafiknykterhetsbrott.

Med hänsyn till att frågan om införande av fordonsförverkande då och då aktualiseras i den kriminalpolitiska debatten och då det inte tidigare har undersökts hur ett sådant förverkande skulle konstrueras och vilka konsekvenser detta i skilda hänseenden skulle få, anser kommittén att den verkställda utredningen bör redovisas i dess helhet i betänkandet (se kap. 11).

10.7 *Försäkringsrättsliga följder av trafiknykterhetsbrotten*

10.7.1 Det rättsliga läget

Den som gör sig skyldig till trafiknykterhetsbrott kan drabbas inte bara av brottspåföljd och körkortsreaktion. Om skada har inträffat i samband med körningen kan det också uppstå vissa skadeståndS- och försäkringsrättsliga följder för gärningsmannen, såväl i fråga om tredje mans skada som när det gäller gärningsmannens egen skada.

I fråga om den *obligatoriska trafikförsäkringen,* som avser att skydda tredje man som skadas vid trafik med motorfordon, gäller följande.

Av 20 § trafikförsäkringslagen jämfört med 18 § försäkringsavtalslagen framgår att försäkringsanstalt äger regressrätt mot försäkringstagare och förare för belopp som anstalten har utgett till skadelidande, om försäkringstagaren–föraren uppsåtligt eller grovt vårdslöst har framkallat försäkringsfallet. Däremot finns inga lagregler om regressrätt som tar sikte på det fallet att föraren i samband med skadefallet har gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott. För dessa fall har emellertid försäkringsanstalterna i avtalsvillkoren uppställt regler om regressrätt. Sålunda gäller enligt försäkringsanstalternas allmänna villkor för trafikförsäkring att försäkringsanstalten har rätt att av försäkringstagaren[1] kräva tillbaka utbetald ersättning om försäkringstagaren eller hans make (eller under vissa förutsättningar annan person som har fört fordonet) har gjort sig skyldig till rattfylleri eller rattonykterhet eller har varit straffbart påverkad av annat berusningsmedel än alkoholhaltiga drycker. Det kan tilläggas att enligt de allmänna försäkringsvillkoren regressrätt föreligger också i det fallet att fordonet har förts utan erforderligt körkort.

Den rättsliga innebörden av dessa avtalsklausuler har diskuterats i litteraturen. Problemet synes närmast vara om regressrätten förutsätter ett orsakssamband mellan lagöverträdelsen och skadan. Att märka är ju att den omständigheten att föraren har haft straffbar blodalkoholhalt inte i och för sig innebär att en olycka som har inträffat under färden skulle ha uteblivit om föraren var helt nykter. Enligt Hellner, Försäkringsrätt, 1965, s. 478, bör man troligen ta en viss hänsyn till sambandet mellan överträdelsen och skadan, utan att dock göra en orsaksbedömning i vanlig mening. Från försäkringshåll har upplysts att man vid rattfylleri regelmässigt utgår ifrån att regressrätt föreligger, under det att man vid rattonykterhet gör en mer ingående bedömning som dock i det stora flertalet fall resulterar i att man anser regressrätt föreligga.[2]

Trafikförsäkringsanstalternas tariffkommitté har i cirkulär B 20/1953 uttalat att om förare är straffbar för rattonykterhet bör försäkringsanstalten göra gällande regressrätt endast om föraren har varit styrkt vållande till skadan. Skulle det i fall av rattonykterhet uppenbarligen inte föreligga något samband mellan alkoholförtäringen och skadan bör försäkringsanstalten enligt tariffkommitténs rekommendation avstå från regressrätten.[2]

Vid frivillig *vagnskadeförsäkring,* som avser skada på försäkringstagarens eget fordon, har försäkringsanstalterna en avtalsklausul av innehåll att försäkringen inte gäller om försäkringstagaren eller hans make (eller under vissa förutsättningar annan förare av fordonet) har gjort sig skyldig till rattfylleri eller rattonykterhet eller har varit straffbart påverkad av annat berusningsmedel än alkoholhaltiga drycker. På samma sätt omfattar *förarolycksfallsförsäkring* inte skada som har uppkommit i följd av trafik med fordonet i sådana fall. Det bör tilläggas att vid dessa båda försäkringsformer försäkringen enligt avtalsvillkoren inte heller gäller om fordonet har förts utan erforderligt körkort eller om föraren har varit grovt vårdslös.

Vidare kan nämnas att vid s. k. *vagnskadegaranti,* t. ex. Volvos PV-garanti, är undantagna »kostnader för skador som uppstått i samband med straffbart bruk av berusningsmedel».

Sammanfattningsvis kan dessa försäkringsavtal och garantivillkor – såvitt avser trafiknykterhetsbrott – sägas innebära att den motorfordonsförare som i samband med trafikolycka har gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott dels kan bli skyldig att till försäkringsanstalten utge den ersättning som anstalten har utgett till skadelidande på grund av trafikförsäkringen och

[1] Även mot förare som inte är försäkringstagare föreligger regressrätt i vissa fall.

[2] Se härom Rahmström B., Prevention genom regresskrav inom bilförsäkring. Uppsats i tilllämpade studier i försäkringsrätt, Stockholm 1970 (stencil), s. 26 f.

dels själv går miste om ersättning enligt vagnskade- och förarolycksfallsförsäkringen samt vagnskadegarantin.

Särskilt i de fall där det inte kan påvisas något klart orsakssammanhang mellan alkoholförtäringen och skadan kan det naturligen sättas i fråga om dessa avtalsbestämmelser är i alla avseenden rimliga.

10.7.2 Om de försäkringsrättsliga följdernas faktiska verkningar

Kommittén har sökt bilda sig en uppfattning hur de försäkringsrättsliga följderna faktiskt drabbar dem som fälls till ansvar för trafiknykterhetsbrott.

Självfallet inträder försäkringsrättsliga följder av trafiknykterhetsbrott endast i de fall där trafikolycka har inträffat och det således har uppkommit skada. Kommitténs expert universitetslektor Klette (se Samhällsreaktioner vid trafikbrott, Svenska symposier 7, Stockholm 1966, s. 193) har undersökt skadeverkningarna i de fall av trafiknykterhetsbrott där trafikolycka har inträffat. Materialet till undersökningen utgjordes av personer som dömdes för trafiknykterhetsbrott i Malmöhus län åren 1959 och 1963. Undersökningen visar följande. Trafikolycka inträffade i 30 % av personbilsfallen och i 14 % av mopedfallen. I $^2/_3$ av samtliga skadefall körde föraren av vägen eller körde omkull utan att kollidera med person eller föremål, och i omkring $^1/_3$ av fallen kolliderade föraren med ett motorfordon. I fråga om personskadorna märktes att den brottslige själv skadades i över 75 % av skadefallen samt att bland samtliga personskador 42 % var lättare, 42 % medelsvåra med bl. a. hjärnskakning, 12 % svåra och 4 % dödliga. Av fordonsskadorna var omkring 60 % lättare, omkring 30 % medelsvåra och omkring 10 % svåra eller med totalförstört fordon. Gränsen mellan lättare och medelsvår fordonsskada var satt vid en reparationskostnad på 500 kronor.

Kommitténs undersökning av ett slumpurval dömda trafiknykterhetsbrottslingar i hela riket år 1964 visar följande (avsnitt 4.1.2.3). Av bilförarna var 31 % och av mopedförarna 16 % inblandade i olyckor med skada av något slag. Personskador förekom i 11 % av bilfallen och 13 % av mopedfallen; i mopedfallen skadades nästan genomgående endast föraren själv. Sakskador förekom i 30 % av bilfallen och 9 % av mopedfallen. Sakskadornas omfattning varierade avsevärt.

Med hänsyn till vad sålunda har förekommit kan det antas att försäkringsfrågan har aktualitet i endast en mindre andel av trafiknykterhetsbrotten. I många fall är det naturligtvis fråga om allvarliga skador, men i de allra flesta fall torde skadorna ha en förhållandevis lindrig karaktär.

Vad angår försäkringsanstalternas regressrätt är därtill att märka att denna är av praktisk betydelse endast om den dömde har utmätningsbara tillgångar eller lön som kan utmätas. Av betydelse är härvidlag att konstatera att trafiknykterhetsbrottslingarnas ekonomiska ställning ofta är svag. Enligt kommitténs nyssnämnda undersökning hade av de förvärvsarbetande trafiknykterhetsbrottslingarna år 1964 50 % en uppgiven årsinkomst som understeg 15 000 kronor och 75 % under 20 000 kronor.

Försäkringsanstalternas praxis i fråga om regressrättens utövande varierar.[1] Regelmässigt gör man emellertid regresskrav. Detta sker i form av kravbrev till den betalningsskyldige. Är skadesumman hög brukar man minska beloppet och medge avbetalning. Om beloppet inte betalas frivilligt brukar fallet oftast avskrivas när det står klart att den betalningsskyldige inte har ekonomiska förutsättningar att betala. Endast i sällsynta fall stämmer man till domstol.

Även om vad ovan har anförts pekar på att regressrätten ofta inte är särskilt betungande för den som döms för trafiknykterhetsbrott, är det å andra sidan tydligt att såväl regresskrav som övriga försäkringsrättsliga konsekvenser av trafiknykterhetsbrott ibland är betydande. Detta gäller särskilt förarens egna sak- och personskador.

Man kan resa frågan vilken betydelse de

[1] Se härom Rahmström B., a.a., s. 35 ff.

försäkringsrättsliga reglerna kan ha i brottsförebyggande syfte. Härom kan anföras följande synpunkter. Det förefaller rätt osannolikt att den som står i begrepp att begå trafiknykterhetsbrott räknar med att färden kan sluta i en trafikolycka med egna och andras skador som följd. Ännu tydligare är väl att de försäkringsrättsliga följderna av en trafikolycka inte före brottet står i blickpunkten för hans överväganden. I många fall har han kanske inte ens kännedom om dessa regler. Från ren brottsbekämpningssynpunkt torde därför de försäkringsrättsliga följderna inte ha någon egentlig betydelse. Emellertid framstår det från materiell synpunkt som otillfredsställande att en person som begår trafiknykterhetsbrott, särskilt i de fall där det inte kan påvisas något verkligt orsakssammanhang mellan alkoholförtäringen och olyckan, skall kunna drabbas av försäkringsrättsliga följder, som inte står i rimlig proportion till gärningens svårhet. En ändring som är ägnad att motverka sådana resultat framstår därför som påkallad.

Kommittén har inhämtat att man inom justitiedepartementet överväger att i ett vidare skadeståndsrättsligt och försäkringsrättsligt sammanhang ta upp frågor av hithörande slag till särskild utredning.

10.8 *Individualprevention genom skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling m. m.*

10.8.1 Förekomst av alkoholproblem hos trafiknykterhetsbrottsklientelet

Ganska länge torde allmänt ha rått den föreställningen att de personer som döms för trafiknykterhetsbrott utgör ett relativt sett gott klientel med tillfredsställande social anpassning och utan några egentliga alkoholproblem. I trafiknykterhetslagstiftningens tidigaste skede, när rattfylleri ofta uppfattades som föga samhällsfarligt, förhöll det sig väl också ofta så, att detta brott i stor utsträckning begicks av socialt sett välställda grupper i samhället. Det var ju i huvudsak dessa grupper som på den tiden innehade motorfordon. Emellertid har kommittén haft anledning sätta i fråga om denna uppfattning om trafiknykterhetsbrottsklientelet äger sin tillämpning på klientelet sådant det ter sig i dag.

Till en början är att märka det förhållandet att de sociala värderingarna av trafiknykterhetsbrott numera har ändrats och att det allmänt anses förkastligt att begå sådant brott. Det synes naturligt om denna ändrade inställning hos allmänheten – som i väsentlig mån torde bero på den sedan länge stränga trafiknykterhetslagstiftningen här i landet – har påverkat rattfylleriklientelets sammansättning. Betydelsefullt är vidare att det från olika håll inom såväl nykterhetsvården som kriminalvården har uttalats den uppfattningen att trafiknykterhetsbrottslingarna erfarenhetsmässigt i stor utsträckning har alkoholproblem och att de också i övrigt uppvisar sociala avvikelser. Från medicinsk synpunkt har dessutom pekats på en rad omständigheter som tyder på att rattfylleristerna i stor utsträckning är alkoholberoende och har alkoholproblem.

Den sedan länge rådande uppfattningen att trafiknykterhetsbrottsklientelet utgörs av socialt välanpassade personer utan alkoholproblem möter man inte sällan även bland personer verksamma inom rättsskipningen. En av orsakerna härtill är den att personundersökning regelmässigt har saknats i rattfyllerimålen och att man därför inte har haft tillgång till en viktig upplysningskälla om klientelets närmare beskaffenhet. Vidare är att beakta att många personer med alkoholproblem ofta i det längsta utåt försöker dölja dessa problem och söker upprätthålla ett sken av social anpassning. Som följd härav intar personer som står under tilltal för trafiknykterhetsbrott ofta den positionen att deras brott beror på en olycklig tillfällighet. Det torde vara ganska ovanligt att en person som är tilltalad för trafiknykterhetsbrott uppger att han har alkoholproblem.

Redan 1949 års trafiknykterhetsutredning (SOU 1953: 20), konstaterade att trafiknykterhetsbrottslingarna i mycket stor utsträck-

ning är alkoholmissbrukare (s. 66 ff). Till grund för detta konstaterande låg en statistisk sociologisk undersökning av ett slumpurval personer som under tiden den 1 juli 1948–den 30 juni 1949 hade dömts för trafiknykterhetsbrott (rattfylleri och rattonykterhet). På grundval av bl. a. uppgifter från systembolagen om de dömdas alkoholvanor (sådana uppgifter fanns före motbokens avskaffande) delades klientelet upp i olika s. k. alkoholvanegrupper. Resultatet blev att inte mindre än 43 % av klientelet redan före det trafiknykterhetsbrott för vilket de senast hade blivit dömda, var att anse som alkoholmissbrukare (mot endast 9 % bland samtliga män inom befolkningen över 25 år). Närmare fördelades klientelet sålunda *att* nära 4 % av hela klientelet utgjordes av sådana grova missbrukare som hade varit föremål för åtgärd enligt 1 § gamla alkoholistlagen under de senaste tre åren, *att* nära 10 % utgjordes av andra grova missbrukare eller personer med minst tre fylleriförseelser de senaste tio åren och *att* 32 % utgjordes av personer med högst två fylleriförseelser eller med enstaka lindriga nykterhetsanmärkningar under de senaste tio åren.

Kommittén har mot bakgrunden av vad ovan har anförts ansett sig böra närmare utreda trafiknykterhetsbrottsklientelets sammansättning och beskaffenhet, särskilt i fråga om förekomsten av alkoholproblem.

I första hand har kommittén därvid genom experten professor Sveri låtit verkställa en statistisk undersökning av personer som har dömts för trafiknykterhetsbrott, speciellt med hänsyn till deras tidigare alkohol- och brottsbelastning (avsnitt 4.1). Undersökningen har omfattat ett slumpurval om sammanlagt 1 242 personer som år 1964 dömdes för rattfylleri (804) eller rattonykterhet (438). Denna undersökning kallas i det följande 1964 års undersökning. (Angående en kompletterande undersökning för år 1968 och första halvåret 1969 se längre fram i detta avsnitt.)

Till de alkoholbelastade lagöverträdarna har i 1964 års undersökning hänförts de personer som före det aktuella trafiknykterhetsbrottet på grund av fylleri, trafiknykterhetsbrott eller annat olämpligt alkoholbruk var registrerade i kontrollstyrelsens register eller hos nykterhetsnämnden i hemortskommunen eller – för trafiknykterhetsbrott – i kriminalregistret. Undersökningen visar att inte mindre än 60 % av lagöverträdarna (rattfyllerister och rattonyktra sammanräknade) var på detta sätt alkoholbelastade före det aktuella brottet.

Det stora flertalet av dessa alkoholbelastade, eller 50 % av hela trafiknykterhetsbrottsklientelet, var registrerade hos nykterhetsnämnden. För jämförelse med normalbefolkningen kan nämnas en undersökning som tidigare har gjorts av kommitténs expert överläkare Bjerver. Materialet i denna undersökning utgjordes av ett slumpurval (379 personer) år 1962 av den manliga befolkningen i Stockholm över 21 år. Av dessa var år 1966 16 % på ett eller annat sätt kända hos nykterhetsnämnd. Vissa andra undersökningar pekar på att Göteborg och Malmö i detta hänseende ligger på ungefär samma nivå. Med all sannolikhet uppvisar riksgenomsnittet ett lägre procenttal än Stockholm, Göteborg och Malmö.

Gör man en uppdelning på bilförare och mopedister visar 1964 års undersökning att mopedisterna var i något högre grad alkoholbelastade än bilförarna. Andelen alkoholbelastade var sålunda bland bilförarna 57 % och bland mopedisterna 68 %. Denna skillnad torde hänga samman med att en stor grupp bland dem som begår trafiknykterhetsbrott med moped utgör personer som på grund av nykterhetsanmärkningar inte har kunnat få körkort eller har fått detta återkallat och därför är hänvisade till moped. Belysande är att endast 7 % av mopedisterna innehade körkort vid brottets begående. Även om denna låga siffra i viss mån har påverkats av att många mopedister är under körkortsåldern är det tydligt att flertalet av dem som begår trafiknykterhetsbrott med moped socialt sett skiljer sig från den vanliga befolkningen. Vissa nyare siffror visar å andra sidan att ungdomarna under körkortsåldern har påtagligt ökat sin andel bland trafiknykter-

hetsbrottslingar med moped.

Av intresse har varit att utröna om någon skillnad i alkoholbelastning kan påvisas mellan dem som vid brottet har haft högre eller lägre blodalkoholhalt, särskilt mellan å ena sidan dem som har legat över och å andra sidan dem som har legat under den promillegräns som markerar skillnaden mellan rattfylleri och rattonykterhet, dvs. 1,5 ‰ enligt gällande rätt. I fråga om bilförarna framgår härvidlag av 1964 års undersökning att andelen alkoholbelastade var i området under 1,0 ‰ 51 procent, i området 1,00–1,49 ‰ 55 procent, i området 1,50–1,99 ‰ 57 procent, i området 2,00–2,49 ‰ 65 procent och i området över 2,5 ‰ 75 procent. Tendensen är sålunda att andelen alkoholbelastade ökar ju högre blodalkoholhalten är. Påtaglig är denna tendens från 2,00 ‰ och uppåt. Trots skillnaden mellan de olika promilleområdena är det emellertid tydligt att enligt 1964 års undersökning även rattonykterhetsgruppen, dvs. områdena under 1,5 ‰, var i nykterhetshänseende ganska svårt belastad.[1]

Ser man på *antalet* tidigare alkoholregistreringar hos samtliga alkoholbelastade bilförare i klientelet framgick av 1964 års undersökning att 36 % av dessa hade en registrering, 21 % två registreringar och 43 % tre eller flera registreringar. Flertalet av de alkoholbelastade bilförarna hade sålunda inte bara en utan flera tidigare registreringar för brottsligt eller på annat sätt olämpligt alkoholbeteende.

I fråga om *beskaffenheten* av de tidigare alkoholregistreringarna var fylleri på allmän plats dominerande. I fråga om bilförarna var inte mindre än 65 % av de alkoholbelastade eller nära 40 % av samtliga bilförare tidigare registrerade för en eller – i de flesta fall – flera fylleriförseelser. Ser man enbart till de tre senaste åren före det aktuella trafiknykterhetsbrottet var 25 % av samtliga bilförare belastade med en eller flera fylleriförseelser.

När det gäller frågan hur stor andel av klientelet som före det aktuella trafiknykterhetsbrottet hade varit föremål för tvångsåtgärder enligt nykterhetsvårdslagen framgår av undersökningen att vid rattfylleri 13 % av bilförarna och 29 % av mopedisterna hade varit föremål för sådana åtgärder. Vid rattonykterhet var motsvarande siffror för bilförarna 4 % och för mopedisterna 13 %.

När det gäller att bedöma klientelets förhållande i nykterhetshänseende bör beaktas att även det aktuella trafiknykterhetsbrottet innebär ett avvikande alkoholbeteende. Detta betyder att de som i 1964 års undersökning hänfördes till gruppen alkoholbelastade – eller alltså 57 % av bilförarna och 68 % av mopedisterna – hade minst två och oftast flera registreringar som markerar att de har betett sig brottsligt eller på annat sätt olämpligt under inverkan av alkohol.

Den utredning som har redovisats här ovan avser personer som år 1964 dömdes för trafiknykterhetsbrott. För att utröna om klientelets alkoholbelastning har ändrats sedan år 1964 har kommittén genom experten universitetslektor Klette gjort en kompletterande undersökning på ett slumpurval personer, sammanlagt 553, som under år 1968 och första halvåret 1969 blev föremål för

[1] Det bör anmärkas att hos de personer som fälls till ansvar för trafiknykterhetsbrott i det stora flertalet fall blodalkoholhalten har haft ett förlopp vars maximum har legat betydligt över det blodanalysvärde som ligger till grund för den rättsliga bedömningen. Om detta värde ligger t.ex. vid den nedre ansvarsgänsen 0, 5‰, innebär detta att blodprovets medelvärde – dvs. utan avdrag om 0,14 ‰ för de med analysförfarandet förenade felmöjligheterna, se avsnitt 9.3 slutet- i allmänhet har legat vid 0,64 ‰. Beaktar man dessutom den minskning av blodalkoholhalten som på grund av förbränning i allmänhet äger rum under tiden mellan körning och blodprovstagning har i nu avsedda fall blodalkoholhalten vid tiden för körningen i flertalet fall legat vid åtminstone 0,8 ‰. Vidare är att beakta att alkoholförtäringen vanligen torde ha skett så pass lång tid före körningen att blodalkoholkurvans maximum i många fall har inträffat någon timme eller mer före körningen och alltså legat vid åtminstone omkring 1,0 ‰. Detta innebär att många av dem som vid den rättsliga prövningen ligger i underkanten av det straffbara området, dvs. vid 0,5 ‰, har druckit så mycket alkohol att blodalkoholkurvans maximum har legat vid omkring 1,0 ‰ och i vissa fall däröver. Med hänsyn härtill synes det inte vara förvånande att det även i rattonykterhetsgruppen finns ett stort antal alkoholbelastade.

blodprov på grund av misstanke om trafiknykterhetsbrott (avsnitt 4.2). Av detta material redovisas här endast de personer som fälldes till ansvar, sammanlagt 343. Undersökningen avsåg bl. a. att utreda förekomsten av registrerade fylleriförseelser i kontrollstyrelsens register under de senaste *tre* åren före det aktuella trafiknykterhetsbrottet, för jämförelse med motsvarande uppgifter i 1964 års undersökning.[1] Därvid har framgått följande.

Av de dömda bilförarna (både rattfylleri och rattonykterhet) var både år 1964 och åren 1968–1969 omkring 25 % belastade med en eller flera fylleriförseelser under de senaste tre åren. Någon skillnad förelåg sålunda inte i detta hänseende mellan de olika undersökningarna. För mopedisterna var motsvarande andel år 1964 36 % och åren 1968–1969 55 %, således en påtaglig ökning.

Delar man upp materialet på rattfylleri och rattonykterhet visar sig följande. Av de bilförare som dömdes för rattfylleri var år 1964 30 % och åren 1968–1969 36 % registrerade för en eller flera fyllerier under de senaste tre åren, således någon ökning. När det däremot gäller rattonykterhetsfallen med bil är tendensen motsatt. Den andel som var registrerad på angivet sätt utgjorde 26 % år 1964 och endast 14 % åren 1968–1969. I fråga om rattfylleri med moped ökade åter ifrågavarande andel avsevärt, från 45 % år 1964 till 73 % åren 1968–1969. Även vid rattonykterhet med moped skedde en ökning, fastän betydligt mindre, från 27 % år 1964 till 35 % åren 1968–1969.

Både när det gäller bilar och mopeder framträder tydligt att rattonykterhetsgruppen har färre registreringar för fylleri under de senaste tre åren än rattfyllerigruppen. Skillnaden härvidlag är större i 1968–1969 års undersökning än i 1964 års undersökning.

Sammanfattningsvis synes 1968–1969 års undersökning tyda på att det bland trafiknykterhetbrottsklientelet i dagens läge finns lika många alkoholbelastade som enligt 1964 års undersökning.

Med hänsyn inte minst till att de ungas andel i trafiknykterhetsbrotten under en lång följd av år har varit i stigande (avsnitt 3.5) är det i detta sammanhang av intresse att söka utröna de unga trafiknykterhetsbrottslingarnas alkoholbelastning jämförd med de äldres och eventuella förändringar härvidlag.

Till belysning av frågan skall i det följande redovisas statistiska centralbyråns statistik över personer som har dömts till påföljd för sådant trafiknykterhetsbrott (huvudbrott) som har föranlett svårare påföljd än enbart böter (dvs. i huvudsak rattfylleri med bil) och vilka *viss tid* (tre år) före domen har gjort sig skyldiga till fylleri eller trafiknykterhetsbrott. När det gäller åldersgruppen 15–20 år[2] var andelen sålunda belastade år 1965 43 %, år 1966 44 %, år 1967 44 % och år 1968 41 %.[3] Jämför man med samtliga åldersgrupper tillhopa var motsvarande andel sålunda belastade åren 1965–1968 37 %, 37 %, 35 % och 38 %.[3] Härav synes framgå att andelen alkoholbelastade var något större bland de unga än bland de äldre.

Som har framgått av det tidigare utgör *fylleriförseelser* den vanligaste nykterhetsanmärkningen hos de alkoholbelastade trafiknykterhetsbrottslingarna. Inte mindre än 65 % av de alkoholbelastade bilförarna – eller närmare 40 % av samtliga bilförare i klientelet – var sålunda tidigare registrerade för en eller oftast flera fylleriförseelser. Med hänsyn härtill uppstår frågan i vad mån en fylleriförseelse kan tolkas som ett tecken på alkoholproblem. Härvidlag kan nämnas att i fylleristraffutredningens betänkande Bot eller böter (SOU 1968: 55) har behandlats frågan om sambandet mellan fyl-

[1] 1964 års undersökning avsåg alla slag av alkoholbelastningar, således även fylleriförseelser som ligger längre tillbaka än tre år och andra slag av belastningar såsom trafiknykterhetsbrott och andra former av avvikande alkoholbeteende som har föranlett registrering hos nykterhetsnämnd. Det har inte varit möjligt att i 1968—1969 års undersökning utreda denna totala alkoholbelastning.

[2] I huvudsak är det här fråga om ungdomar i åldern 18—20 år.

[3] Det bör anmärkas att dessa siffror, till skillnad från 1964 års undersökning, inte avser den *totala* alkoholbelastningen.

leri och alkoholism. Utredningen understryker att ett förstagångsfylleri visserligen kan vara en episod utan allvarlig innebörd men att det ändå i många fall torde vara ett viktigt tecken på begynnande alkoholism eller t. o. m. rätt avancerad sådan. Utredningen anför följande (s. 211 f).

Fylleri behöver lika litet som en berusning utan sådant störande uppträdande vara ett uttryck för alkoholism i den mening ordet här nyttjats – alltså bundenhet till alkoholmissbruk. Det kan vara en olycklig tillfällighet, en förstagångs- och engångsföreteelse hos en person, som aldrig haft och inte senare får några svårigheter med alkohol. Det är inte ovanligt, att ungdomar, som gör sina första erfarenheter med alkohol, kan råka berusa sig på ett sådant sätt, att fylleri blir följden.

Även om ett förstagångsfylleri sålunda kan vara en episod utan allvarlig innebörd torde det likväl i många fall vara ett viktigt tecken på begynnande alkoholism eller t. o. m. rätt avancerad sådan. De av alkoholmissbruket orsakade själsliga förändringarna (– – –) medför (– – –) ofta en försämring av omdömet och en förändring till det sämre av individens reaktion på alkohol. Det försämrade omdömet gör, att alkoholmissbrukaren blir oförsiktig, han blir inte längre så mån om sitt uppträdande som tidigare. Han kanske uppträder berusad på arbetsplatsen eller sätter sig vid ratten i alkoholpåverkat tillstånd trots de uppenbara riskerna för upptäckt och påföljder, allt handlingar, som kanske varit otänkbara ett tiotal år tidigare. Den alkoholskadade har blivit lättretlig och grälsjuk under rusets inflytande och ställer till bråk i hemmet, på näringsstället eller på gatan. Från medicinsk synpunkt finns därför all anledning att betrakta dessa sociala beteenderubbningar som en varningssignal, även om de är förstagångsföreteelser, så att man vid behov kan inleda behandling och söka förebygga en fortsatt olycklig utveckling.

Fylleristraffutredningens ovan citerade uttalanden innebär alltså att ett förstagångsfylleri i många fall är ett symtom på alkoholproblem. Naturligtvis gäller detta i än högre grad upprepat fylleri. Ser man till trafiknykterhetsbrottsklientelet, där närmare 40 % av bilförarna är tidigare belastade med en eller oftast flera fyllerier, är det tydligt att vad fylleristraffutredningen har anfört utgör ett starkt belägg för uppfattningen att många trafiknykterhetsbrottslingar har alkoholproblem.

När det gäller de unga trafiknykterhetsbrottslingarna behöver å andra sidan en fylleribelastning inte ha samma innebörd som hos äldre. Det är med andra ord möjligt att ungdomarna trots den tidigare fylleribelastningen i högre grad än de äldre kan vara i avsaknad av egentliga alkoholproblem. Detta utesluter självfallet inte att många av de unga trafiknykterhetsbrottslingarna har alkoholproblem.

Fylleristraffutredningen har – till skillnad från kommittén – inte haft anledning att bedöma frågan i vad mån andra nykterhetsanmärkningar än fylleri kan vara ett uttryck för alkoholproblem. Kommitténs medicinska expertis på förevarande område har emellertid härvidlag uttalat följande. Erfarenhetsmässigt vet man att trafiknykterhetsbrottslingar som redan tidigare har blivit registrerade för nykterhetsanmärkningar – oberoende av om det är fråga om fylleri eller trafiknykterhetsbrott eller avvikande alkoholbruk av annat slag – i många fall företer sådana symtom som innebär att de måste sägas vara alkoholberoende på väg mot alkoholism.

Emellertid har kommitténs medicinska expertis framhållit att man har att räkna med alkoholproblem inte bara hos de trafiknykterhetsbrottslingar som på grund av tidigare registreringar är för myndigheterna kända alkoholmissbrukare utan också i viss utsträckning hos sådana trafiknykterhetsbrottslingar som är förut obelastade. Det är då fråga om ett för myndigheterna och för omgivningen utanför den trängsta familjekretsen dolt alkoholmissbruk. Problemet hänger samman med den förut berörda benägenheten hos personer med alkoholproblem att dölja förhållandet både för sig själva och sin omgivning.

För att belysa frågan i vilken omfattning *dolda alkoholproblem* förekommer hos rattfyllerister har kommittén hänvänt sig till ett tiotal föreståndare för sådana kriminalvårdsanstalter, som i huvudsak eller i stor utsträckning har rattfylleriklientel. Den bedömning av klientelet som föreståndarna därvid har gjort grundar sig inte på några statistiska undersökningar utan enbart på

deras rent personliga erfarenheter av klientelet.[1]

Föreståndarna har tämligen genomgående gett uttryck för den uppfattningen att flertalet rattfyllerister, gissningsvis kanske 60 %–80 %, har alkoholproblem. Det rör sig därvid inte bara om sådana missbrukare som är kända för myndigheterna utan i ganska stor utsträckning också om personer som har dolda alkoholproblem. Endast i ett mindre antal fall, uppskattningsvis 10–20 %, tror man sig kunna anta att det inte föreligger alkoholproblem, utan rattfylleriet är en tillfällighetsföreteelse. I en del fall framgår redan av den dömdes personakt att han är alkoholmissbrukare. I andra fall åter kommer alkoholproblemen i dagen på annat sätt under anstaltsvistelsen. Bland omständigheter som därvid, ensamma för sig eller i förening, kan avslöja alkoholproblem har föreståndarna nämnt bl. a. följande.

Inte sällan befinner sig den dömde vid intagningen i ett av alkoholmissbruk nergånget skick. Ibland händer det till och med att han inställer sig akut berusad. Vidare förekommer att det efter ett par dagar uppträder abstinenssymtom, såsom skakningar i händer och i svåra fall delirium. Även i de fall, emellertid, där den dömde inställer sig i ett till synes välordnat skick händer det många gånger att alkoholproblem senare kryper fram. Detta sker väl i allmänhet inte i början av anstaltsvistelsen, när den dömde i regel inte vill öppna sig. Det utmärkande för personer med alkoholproblem är ofta att de i det längsta vill dölja det. Men så småningom under den dagliga kontakten med anstaltspersonalen brukar förhållandena komma i dagen. Ibland undslipper sig den intagne att han har spritat kraftigt på senare tid eller att han dricker så och så mycket i veckan. Några säger att de genom rattfylleridomen har fått en tankeställare och att de kan behöva »en paus i drickandet». I en del fall avslöjar den dömde att han många gånger har kört bil alkoholpåverkad utan att bli upptäckt. Ett allmänt drag bland de intagna är att deras inbördes samtal ofta rör sig kring sprit. Även spritsmuggling förekommer ibland.

Inte sällan händer det att alkoholproblem kommer i dagen genom att den dömde har svårigheter med sin ekonomi eller med sin familj. Ibland uppger den intagnes hustru vid besök eller per telefon att hennes make har svårigheter med alkohol. Vidare förekommer att hustrun under mannens anstaltsvistelse gör ett försök att få till stånd skilsmässa på grund av mannens alkoholvanor. I regel torde hon inte våga ta det steget när mannen är på fri fot.

Vid frigivningen är rattfylleristerna i allmänhet i en påtagligt bättre kondition än när de togs in på anstalten, och många uttrycker sin tillfredsställelse över anstaltsvistelsen. Detta hindrar emellertid inte att den frigivne i en del fall först av allt skaffar sprit och festar om.

Till stöd för uppfattningen att det i mycket stor utsträckning förekommer alkoholproblem hos rattfylleristerna bör också åberopas följande synpunkter, vilka företrädesvis gäller rattfylleristerna med högre blodalkoholhalter.

Sålunda har av kommitténs medicinska expertis framförts att människor med måttliga alkoholvanor i regel inte förmår konsumera så stora alkoholmängder som leder till blodalkoholhalter över 1,5 ‰. Typiskt är att alkoholkonsumtionen i regel är låg, så att den resulterar i blodalkoholhalter som endast sällan överstiger 0,8–1,0 ‰. Detta har klarlagts i en rad undersökningar.[2] Kommitténs expert universitetslektor Klette har undersökt blodalkoholhalten hos tio manliga och tio kvinnliga studenter i 20–22 årsåldern, som fick förtära alkohol i de mängder som de önskade. Samtliga kvinnor utom en slutade därvid sin konsumtion av egen vilja vid blodalkoholhalter mellan 0,5 och

[1] Eftersom fängelse i regel ådöms endast rattfylleristerna och alltså inte de rattonyktra, hänför sig bedömningen till det förra klientelet. När det gäller förhållandet mellan rattfylleristerna och rattonyktra i fråga om alkoholbelastning, se kommitténs förut refererade undersökning.

[2] Se bl. a. de studier som ligger till grund för den nuvarande engelska trafiknykterhetslagstiftningen och den australiska delstaten Victorias lagstiftning. Se även avsnitt 6.1.2.6.

1,0 ‰, och samtliga män utom två avslutade sin konsumtion vid omkring 1,0 ‰. De tre som översteg dessa gränser hade en blodalkoholhalt av omkring 1,3 ‰.

I detta sammanhang kan nämnas att amerikanska forskare, såsom R. F. Borkenstein och Julian Waller anser att redan blodalkoholhalter på 1,0 ‰ och däröver indicerar alkoholproblem.

Till stöd för uppfattningen att många trafiknykterhetsbrottslingar har alkoholproblem har från medicinskt håll vidare åberopats följande förhållande. Den skildring av omständigheterna vid trafiknykterhetsbrottets begående som lämnas i polisförhörsprotokollen tyder ofta på att den misstänkte umgås på ett sådant sätt med alkoholen som kan vara symtom på alkoholproblem. Särskilt det sätt på vilket alkoholen har förtärts och tidpunkten för förtäringen (»dryckesmönstret») är därvid belysande. Inte sällan har alkoholen tagits i form av »återställare» på morgonen eller mitt på dagen under arbetstid eller i övrigt utan samband med mat, och det kan då ofta finnas anledning misstänka att det föreligger alkoholproblem.

Kommittén skulle gärna ha velat göra en socialmedicinsk och psykologisk undersökning av de personer som begår trafiknykterhetsbrott för att få ett klarare besked i vilken omfattning alkoholproblem förekommer hos dem. En sådan undersökning skulle också ha kunnat belysa frågan på vilka stadier av alkoholberoende som de befinner sig – en fråga som har betydelse för behandlingsmöjligheterna. Kommittén har dock inte haft resurser att göra en så dyrbar, tidsödande och svår undersökning. Det som har kommit fram vid utredningen av frågan visar dock helt klart att en mycket betydande andel av trafiknykterhetsbrottsklientelet – säkerligen mer än hälften och troligen långt fler – har alkoholproblem. Uppenbarligen är det här fråga om olika grader av alkoholproblem, alltifrån begynnande stadier av alkoholberoende till grava former av alkoholism.

I detta sammanhang är det självfallet av betydelse att söka få någon uppfattning om frekvensen återfall i trafiknykterhetsbrott. Att få närmare vetskap härom möter svårigheter med hänsyn till det sannolikt betydande mörktalet. Vad nu först angår de registrerade återfallen i trafiknykterhetsbrott gjordes en särskild undersökning av 1957 års trafiknykterhetskommitté (SOU 1963: 72). Undersökningen, som avsåg personer som första gången hade dömts för trafiknykterhetsbrott, visade att inom en observationstid av 2,5 år 9,1 % återföll i trafiknykterhetsbrott och att inom en observationstid av 5,5 år 18,8 % återföll i sådant brott. Vidare framgick att återfallsfrekvensen var högre hos dem som tidigare var belastade med fylleri än hos de obelastade. När det åter gäller mörktalets storlek föreligger vissa undersökningar, vilka har baserats dels på intervjuer av bilförare (uppgift om antalet gånger förare har kört påverkade utan att ha blivit upptäckta) och dels polisens trafikrazzior (avsnitt 3.3). Även om man kan påvisa en rad osäkerhetsfaktorer hos dessa undersökningar visar de dock enligt kommitténs uppfattning att mörktalet är mycket betydande. Med hänsyn härtill är den verkliga återfallsfrekvensen med all säkerhet långt högre än vad den nyssnämnda återfallsundersökningen visar. Mycket tyder i själva verket på att trafiknykterhetsbrottsklientelet till alldeles övervägande del består av personer som gång på gång begår trafiknykterhetsbrott utan att bli upptäckta annat än i undantagsfall. En hög återfallsfrekvens kan kanske också sägas peka på att bakom trafiknykterhetsbrottsligheten ligger personliga faktorer hos klientelet – svårigheter med alkohol över huvud taget.

Framträdande drag hos trafiknykterhetsbrottsklientelet är emellertid inte bara den stora förekomsten av alkoholproblem utan också den i allmänhet låga ekonomiska och sociala ställningen. I kommitténs förut nämnda statistiska undersökning för år 1964 (avsnitt 4.1.2.4) uppgav av de förvärvsarbetande 50 % sin årsinkomst till under 15 000 kronor och 75 % till under 20 000 kronor. Endast i sällsynta fall översteg årsinkomsten 30 000 kronor. Socialhjälp uppgavs ha åtnjutits i omkring 30 %

av fallen.[1] Den tanken ligger nära till hands att den svaga ekonomiska och sociala ställningen hos trafiknykterhetsbrottslingarna är ett indicium på deras alkoholproblem. I varje fall finns det väl anledning anta att här föreligger ett visst orsakssammanhang.

Vidare visar 1964 års undersökning att en inte obetydlig andel av trafiknykterhetsbrottslingarna är belastade med allmän brottslighet såsom förmögenhetsbrott och våldsbrott. Av bilförarna var sålunda 31 % brottsbelastade och av mopedisterna 34 %.

Den bild av trafiknykterhetsbrottslingarna som sålunda har framträtt synes ge vid handen att dessa till alldeles övervägande delen är att hänföra till ett specialklientel i svaga ekonomiska och sociala förhållanden, vars dominerande drag utgörs av alkoholproblem.

Trots det anförda torde man kunna hävda att de personer som begår trafiknykterhetsbrott – bortsett från den mindre grupp som är mer gravt belastad med allmän brottslighet – i de flesta fall utåt ger intryck av en viss social anpassning. Detta torde hänga samman med att alkoholproblemen hos detta klientel oftast är av så tidig natur att de ännu inte har lett till svårare sociala skadeverkningar. Kommitténs expertis och annan expertis med vilken samråd har skett har härvidlag framhållit att huvudparten av de trafiknykterhetsbrottslingar som har alkoholproblem torde befinna sig i tämligen tidiga stadier av alkoholberoende. I många fall torde missbruket ännu inte i nämnvärd grad ha påverkat deras sociala situation men däremot eventuellt deras kroppsliga hälsa. Många har t. ex. tydliga leverskador, även om de fungerar socialt.

Det förhållandet att de personer som begår trafiknykterhetsbrott i flertalet fall befinner sig i tämligen tidiga stadier av alkoholsvårigheter och utåt sett ger intryck av en viss social förankring underlättar i hög grad möjligheterna att nå positiva resultat av en nykterhetsvårdande behandling. Denna fråga beröres närmare i avsnitt 10.8.7 nedan.

10.8.2 Betydelsen från individualpreventiv synpunkt av en nykterhetsvårdande behandling

Av framställningen i föregående avsnitt framgår att de personer som begår trafiknykterhetsbrott i mycket stor omfattning har alkoholproblem. Det har vidare antagits att det särskilt bland trafiknykterhetsbrottslingar med alkoholproblem är vanligt att trafiknykterhetsbrott begås gång på gång, oftast utan upptäckt. Och även i de fall där upptäckt sker och de vanliga påföljderna fängelse och böter ådöms har man anledning tro att den individualpreventiva effekten härav är obetydlig (se avsnitt 10.4 ovan). Det bör vidare framhållas att olika undersökningar tyder på att personer med alkoholproblem också i nyktert tillstånd löper en betydligt större risk än personer med måttligare alkoholvanor att bli invecklade i trafikolyckor (se avsnitt 6.3.5).

Från brottsbekämpningssynpunkt är det därför angeläget att man söker komma till rätta med och hindra återfall hos detta klientel genom att vidta åtgärder som direkt avser att motverka eller undanröja den primära grund till trafiknykterhetsbrottsligheten som alkoholproblemen hos klientelet utgör. Vad det gäller är att söka skapa en brottspåföljd som innebär en nykterhetsvårdande behandling. En sådan behandling bör vara ägnad att motverka den brottsfrämjande faktor som alkoholproblemen utgör och därmed också att nedbringa antalet trafik-

[1] Det är inte omöjligt att många trafiknykterhetsbrottslingar med alkoholproblem är sjukskrivna i betydande utsträckning och att detta förhållande delvis kan förklara de låga inkomsterna. Genom sjukpenningen – som inte ingår i inkomsten – kan de samtidigt i någon mån behålla sin sociala standard. Tanken att det kan förhålla sig på detta sätt vinner stöd av en undersökning som kommitténs expert överläkare Bjerver har företagit på ett slumpurval personer i Stockholm som år 1966 var föremål för tvångsåtgärder enligt nykterhetsvårdslagen. Undersökningen visade att detta klientel var sjukskrivet i genomsnitt 46 dagar under detta år. Till detta kommer att de under i genomsnitt 53 dagar vårdades på vårdanstalt för alkoholmissbrukare. Detta betyder att de under mer än tre månader av året var borta från det vanliga arbetslivet.

nykterhetsbrott och de olyckor som betingas härav.

Otvivelaktigt förhåller det sig så att också brottslingar av andra kategorier än de som begår trafiknykterhetsbrott, t. ex. förmögenhetsbrottslingar, våldsbrottslingar m. fl., i stor omfattning har alkoholproblem, kanske till och med av allvarligare karaktär än hos trafiknykterhetsbrottslingarna. Dessa brottslingskategorier får emellertid – till skillnad från trafiknykterhetsbrottslingarna – redan nu i stor omfattning en individualpreventivt inriktad vård, låt vara att det därvid endast mer sällan ges utrymme för en utpräglad nykterhetsvårdande behandling. Om det nu genomförs en särskild nykterhetsvårdande behandling för trafiknykterhetsbrottsklientelet kan detta tänkas utgöra en inkörsport för en nykterhetsvårdande behandling också av andra brottslingar vilkas kriminalitet hänger samman med alkohol.

Det ligger för övrigt nära till hands att just i fråga om trafiknykterhetsbrottslingarna starta en behandling av detta slag eftersom orsakssammanhanget mellan alkoholförtäringen och brottsligheten här är entydigare än vid annan brottslighet. I trafiknykterhetsbrotten ingår ju förtäring av alkohol som ett rekvisit i själva brottet.

10.8.3 Nykterhetsvårdande behandling inom kriminalvårdens ram

Om man finner det angeläget att få till stånd en nykterhetsvårdande behandling av klientelet ligger det närmast till hands att man överlåter åt den kommunala nykterhetsvården att ta sig an och svara för behandlingen. Till stöd för detta talar att huvudansvaret för den nykterhetsvård som samhället erbjuder i allt väsentligt vilar på den kommunala nykterhetsvårdsorganisationen och att det därför synes naturligt att utnyttja den sakkunskap och erfarenhet samt de resurser som denna besitter. Enligt brottsbalken föreligger det också en möjlighet för domstol att under vissa förutsättningar såsom påföljd för brott överlämna en brottslig till vård enligt nykterhetsvårdslagen (31 kap. 2 § brottsbalken).

Av skäl som utvecklas i det följande synes denna väg under nuvarande förhållanden i huvudsak inte framkomlig. I stället synes man böra anlita den utvägen att låta den nykterhetsvårdande behandlingen i allmänhet äga rum inom kriminalvårdens ram, fastän med tillgång till och med utnyttjande av nykterhetsvårdens behandlingsresurser. Den påföljdsform som därvid kommer i fråga är – såsom senare kommer att behandlas – skyddstillsyn med föreskrift om nykterhetsvårdande behandling (se 28 kap. brottsbalken). Behandlingen kommer i allmänhet att äga rum i frihet men i vissa fall bör den till en del ske i specialanstalt.

Om skälen till att låta den nykterhetsvårdande behandlingen äga rum inom kriminalvårdens ram, genom dom på skyddstillsyn, i stället för att välja påföljden överlämnande till vård enligt nykterhetsvårdslagen kan följande anföras.

I fråga om brottslingar i allmänhet har man åberopat två skäl mot att annat än undantagsvis använda påföljden överlämnande till vård enligt nykterhetsvårdslagen, nämligen dels hänsynen till allmänpreventionen och dels nykterhetsvårdens begränsade resurser (Kommentar till brottsbalken, III, s. 212 f). Dessa två invändningar torde vara tillämpliga även i fråga om de personer som döms för trafiknykterhetsbrott. Sålunda skulle nog rättsskipningsorganen ofta anse att allmänpreventionen inte skulle bli beaktad i tillräcklig grad om man mer allmänt skulle överlämna dessa lagöverträdare till vård enligt nykterhetsvårdslagen. Domstolarna har nämligen endast begränsade möjligheter att förutse vilka åtgärder som kommer att vidtas av nykterhetsvårdsorganen eftersom dessa har suverän beslutanderätt. Vidare saknas vid denna påföljd – till skillnad från skyddstillsyn – möjlighet att ådöma böter, och vid misskötsamhet från den dömdes sida saknas dessutom – även här till skillnad från skyddstillsyn – möjlighet att byta ut nykterhetsvården mot frihetsstraff eller annan påföljd inom brottsbalkens påföljdssystem. Sistnämnda förhållande synes betänkligt just med hänsyn till att en brotts-

lig gärning utgör grunden för det ingripande som kommer i fråga. Även om man gärna skulle vilja se det som en framtidstanke att i vid utsträckning ersätta straffet med sociala vårdåtgärder torde denna tanke ännu inte vara mogen för ett genomförande. I fråga om nykterhetsvårdens bristande resurser förhåller det sig tyvärr så att nykterhetsvården ofta får ta sig an ett svårare missbrukarklientel. Detta gör att möjligheterna att effektivt behandla det lindrigare klientel som trafiknykterhetsbrottslingarna oftast torde tillhöra är begränsade.

Härtill kommer att en mer allmän användning av överlämnande till vård enligt nykterhetsvårdslagen i fråga om personer som har begått trafiknykterhetsbrott skulle kräva ändringar i nykterhetslagstiftningen. För närvarande krävs nämligen för att denna påföljd skall vara tillämplig att den tilltalade kan bli föremål för övervakning enligt nykterhetsvårdslagen eller tvångsintagning på allmän vårdanstalt för alkoholmissbrukare. Dessa tvångsåtgärder förutsätter i sin tur enligt nykterhetsvårdslagens nuvarande utformning att vissa närmare angivna rekvisit är uppfyllda (15 § nykterhetsvårdslagen). Dessa rekvisit torde föreligga endast hos en mindre del av de trafiknykterhetsbrottslingar som har alkoholproblem. För att överlämnande till nykterhetsvård skall kunna komma i fråga för en vidare krets skulle det sålunda bli nödvändigt att genomföra ändringar i nykterhetsvårdslagen. Sådana ändringar torde av flera skäl inte komma i fråga. Vidare skulle det bli nödvändigt att ändra ett i brottsbalken angivet rekvisit för denna påföljd, nämligen att brottets straffskala inte får överstiga sex månader såvida inte särskilda skäl föreligger.

Det förhållandet att den nykterhetsvårdande behandlingen av trafiknykterhetsbrottslingar med alkoholproblem i allmänhet bör ske inom skyddstillsynens ram utesluter självfallet inte att en samverkan med nykterhetsvårdsorganisationen är både önskvärd och nödvändig för själva genomförandet av behandlingen. Detta gäller dels i fråga om de särskilda behandlingsorganen inom nykterhetsvården, såsom alkoholpolikliniker o. d., och dels i fråga om nykterhetsnämndernas personal. Frågan härom behandlas i avsnitt 10.8.7

Påföljden överlämnande till vård enligt nykterhetsvårdslagen används för närvarande vid trafiknykterhetsbrott endast i speciella undantagsfall, där de nu gällande indikationerna är uppfyllda. Den omständigheten att, såsom ovan har anförts, den nykterhetsvårdande behandlingen i allmänhet bör äga rum genom skyddstillsyn bör inte hindra att man inom ramen för gällande lagstiftning något vidgar tillämpningen av överlämnande till vård enligt nykterhetsvårdslagen. Denna fråga behandlas i avsnitt 10.8.11.

10.8.4 Juridiskt-tekniska möjligheter att anordna en nykterhetsvårdande behandling genom dom på skyddstillsyn. Särskilt angående föreskrift om sådan behandling

Skyddstillsyn är en brottspåföljd som innebär kriminalvård i frihet. Skyddstillsynen fortgår under en prövotid av tre år. Den dömde skall stå under övervakning, som normalt fortgår under hela prövotiden men som, om övervakning inte längre finns erforderlig, kan upphöra tidigare. Om det för den tilltalades tillrättaförande eller av hänsyn till allmän laglydnad finnes påkallat, kan jämte skyddstillsyn dömas till dagsböter.

Övervakningen handhas av övervakningsnämnd. Denna består av en domare som ordförande samt fyra ledamöter som är erfarna i allmänna värv. I nämnderna ingår ofta läkare med psykiatrisk erfarenhet samt personer med erfarenhet av nykterhetsvård och arbetsförmedling.

Den omedelbara befattningen med övervakningen utövas av en övervakare som förordnas i varje särskilt fall. Skyddskonsulenten i distriktet, som i sitt arbete biträds av skyddsassistenter, har överinseende över övervakningen. I mer komplicerade fall är det vanligt att skyddskonsulent eller skyddsassistent själv förordnas till övervakare.

Skyddstillsyn kan för närvarande ges nykterhetsvårdande karaktär på två olika sätt. Dels kan den dömde genom särskilda föreskrifter – som meddelas med stöd av brottsbalken – åläggas att i eller utom sjukhus underkasta sig läkarvård eller nykterhetsvård. Sådan föreskrift kan t. ex. innebära att den dömde skall uppsöka läkare och följa dennes ordinationer. Dels kan till övervakare förordnas tjänsteman vid nykterhetsvården eller annan person med erfarenhet av nykterhetsvård.

Av vad sålunda har anförts framgår att en person som döms till skyddstillsyn kan åläggas genom särskild föreskrift att undergå nykterhetsvårdande behandling. I fråga om föreskrift om sådan eller annan behandling framgår av förarbeten och kommentarer till brottsbalken följande.

Domstolens befogenhet att ge föreskrift om behandling får i princip inte delegeras till skyddskonsulenten eller övervakaren. Emellertid anses att domstolen måste äga överlåta åt läkare att bestämma hur vården eller behandlingen skall tillgå, och det torde inte böra anses uteslutet att domstolen ger viss befogenhet även åt skyddskonsulent att närmare bestämma om vården eller behandlingen. Domstolen torde sålunda äga föreskriva den dömde att underkasta sig sådan läkarvård mot hans alkoholbesvär som skyddskonsulenten i samråd med läkare eller med nykterhetsnämnd bestämmer. (Kommentar till brottsbalken, III, s. 68, 72.)

Under förarbetena till brottsbalken framhöll departementschefen (a.a., s. 73) att möjligheten att ålägga den dömde att underkasta sig läkarvård eller nykterhetsvård bör utnyttjas endast efter noggrant övervägande av de risker för ogynnsamma verkningar som en föreskrift därom kan medföra. En sådan föreskrift bör enligt departementschefen över huvud taget inte meddelas annat än med tillstyrkande från medicinskt eller nykterhetsvårdande håll.

Det har också framhållits att den tilltalades inställning till vården eller behandlingen är av stor betydelse och att föreskrifter bör ges endast i sådana fall där den tilltalades frivilliga medverkan kan påräknas. Samtidigt har antagits att man endast mer sällan torde möta en trotsinställning hos den tilltalade (a.a., s. 73 f).

Föreskrift vid dom på skyddstillsyn att undergå nykterhetsvårdande behandling har hittills tillämpats i endast obetydlig utsträckning och knappast alls i fråga om personer som döms för trafiknykterhetsbrott. (Dessa ådöms ju i regel fängelse eller böter.) Såsom närmare utvecklas i det följande är det emellertid kommitténs mening att skyddstillsyn med föreskrift om nykterhetsvårdande behandling skall förekomma i stor omfattning och utvecklas till en verklig behandlingsform. Kommittén har undersökt vilka förutsättningar som finns för ett sådant behandlingssystem, däribland frågan vilka resurser som finns för genomförande av behandlingen. Vidare har kommittén dragit upp riktlinjer för hur systemet skall fungera. Dessa frågor kommer att behandlas i senare avsnitt.

Utformningen av den nykterhetsvårdande behandlingen efter dom på skyddstillsyn kan – såsom utvecklas i senare avsnitt – gestalta sig olika alltefter omständigheterna i varje särskilt fall. Enligt kommitténs mening bör emellertid behandlingen i princip alltid inledas – och i många fall fortgå – vid alkoholpoliklinik, rådgivningsbyrå i alkoholfrågor eller annat liknande behandlingsorgan där tillgång finns till läkare med inriktning på nykterhetsvård, eller också hos särskild läkare med erfarenhet av och intresse för behandling av alkoholproblem. För att markera detta synes föreskriften om nykterhetsvårdande behandling i dom på skyddstillsyn lämpligen kunna formuleras sålunda att den tilltalade åläggs att undergå nykterhetsvårdande behandling vid alkoholpoliklinik eller annat liknande behandlingsorgan eller hos särskild läkare med erfarenhet av nykterhetsvård, allt i den omfattning övervakningsnämnd och skyddskonsulent i samråd med behandlingsorganet närmare bestämmer. Av praktiska skäl torde det i allmänhet vara olämpligt att i domen namnge ett visst behandlingsorgan eller viss läkare hos vilken behandlingen skall ske.

Det bör understrykas att det här är fråga om en föreskrift som meddelas med stöd av brottsbalken och att den nykterhetsvårdande behandlingen utgör ett led i kriminalvården i frihet. Det är alltså inte fråga om sådana hjälpåtgärder och tvångsåtgärder som vidtas enligt nykterhetsvårdslagen. En annan sak är att i väsentlig utsträckning kommer att utnyttjas nykterhetsvårdens behandlingsorgan och personella resurser.

10.8.5 Om tillämpningsområdet för skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling vid olika slag av trafiknykterhetsbrott

Till följd av de straffsatser som enligt kommitténs förslag kommer att gälla vid de olika typerna av trafiknykterhetsbrott, kommer det formellt sett att bli möjligt att tillämpa skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling vid samtliga brottstyper, således inte bara vid rattfylleri utan också vid ringa fall av rattfylleri samt vid rattonykterhet. Att detta skall vara möjligt framstår också materiellt sett som naturligt. När det gäller rattfylleri med moped – som i allmänhet avses bli bedömt som ringa fall av rattfylleri – är sålunda (avsnitt 10.8.1) alkoholproblem ännu vanligare än hos bilrattfylleristerna. Även bland de rattonyktra mopedisterna – det bortses från de yngsta – är alkoholproblem vanliga. När det gäller rattonyktra med bil synes visserligen alkoholbelastningen vara påtagligt mindre än hos bilrattfylleristerna, men den är ändå beaktansvärd. Från rent individualpreventiv synpunkt borde därför skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling förekomma i stor utsträckning även för dessa kategorier. Emellertid är det uppenbart att denna påföljdsform bör ha sitt egentliga tillämpningsområde i sådana fall där med hänsyn till brottets svårhetsgrad strängare påföljd än enbart böter framstår som påkallat. I själva verket torde det vara främmande för svensk rätt att om ett brott förskyller endast böter annat än mer undantagsvis välja sådan påföljd för brottet som innebär en behandling av den dömde. Särskilt gäller väl detta vid en så pass ingripande behandling som avses med denna form av skyddstillsyn. Från denna utgångspunkt kommer skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling i huvudsak i fråga vid sådant rattfylleri som inte är att anse som ringa fall. Vid ringa fall av rattfylleri och vid rattonykterhet däremot är brottet objektivt sett i allmänhet av så pass lindrig karaktär att påföljden av den anledningen i allmänhet bör kunna stanna vid enbart böter. Det finns därför i dessa fall inte så stort utrymme för att tillämpa skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling. När det gäller mopedisterna skulle det naturligen ändå kunna sättas i fråga om man inte med hänsyn till den alkoholbelastning som så ofta förekommer hos dem – bortsett från de yngsta – och till att denna belastning har ökat skulle kunna använda skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling i större utsträckning. Man måste emellertid här beakta den ringa trafikfara som mopedisterna utgör (avsnitt 9.12.1). Det synes därför riktigast att man i fråga om dessa i de allra flesta fall nöjer sig med att döma till böter.

Vad här har anförts hindrar å andra sidan inte att om det föreligger allvarliga och påtagliga alkoholproblem man i någon utsträckning också vid rattonykterhet och ringa fall av rattfylleri bör kunna tillämpa skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling (och för övrigt även överlämnande till vård enligt nykterhetsvårdslagen). Vid rattonykterhet bör detta särskilt kunna vara fallet inom området 0,8–1,19 ‰. Men också nedåt 0,5 ‰ bör skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling undantagsvis kunna förekomma, särskilt om det föreligger återfall i trafiknykterhetsbrott. En särskild kategori där det kan finnas anledning att tillämpa skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling även om brottet är hänförligt till rattonykterhet eller ringa fall av rattfylleri är ungdomar i åldern 18–20 år. Detta bör kunna ske även om alkoholproblemen är av tidig och mindre uttalad karaktär. (Se vidare om ungdomar avsnitt 10.12.2.)

16—014360

10.8.6 Betydelsen av den tilltalades inställning till föreskrift om nykterhetsvårdande behandling

När det gäller att bedöma under vilka förutsättningar skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling kan tänkas bli tillämpad på trafiknykterhetsbrottslingar med alkoholproblem måste man överväga frågan vilken betydelse man bör tillmäta den tilltalades egen inställning till en sådan påföljdsform.

Inledningsvis kan framhållas att brottsbalken för ådömande av skyddstillsyn inte i och för sig uppställer något krav på samtycke av den tilltalade. I Kommentar till brottsbalken, III, anförs härom följande (s. 106).

> I några länders lagstiftning uppställes såsom förutsättning för anordnande av kriminalvård i frihet, att den tilltalade lämnar sitt samtycke härtill. Den tanke, som ligger till grund för denna bestämmelse, är i och för sig riktig. Om den tilltalade inte kan förmås att samarbeta med de organ som handhar vården i frihet och att underkasta sig de föreskrifter som meddelas, är vården förfelad. Alltför stor vikt bör dock inte fästas vid uttalanden i förevarande hänseende som den tilltalade gör inför rätta. En vägran att samtycka till vård i frihet kan ha sin grund i ungdomligt trots eller i en önskan att understryka ett bestridande av åtalet. Sedan domen väl har fallit, kan de för vården ansvariga mången gång övertyga den dömde om nödvändigheten av att han uppfyller sina förpliktelser till följd av domen. Något krav på samtycke av den tilltalade har därför inte uppställts.

Mera tveksam är frågan om betydelsen av den tilltalades inställning när det gäller särskild föreskrift om nykterhetsvårdande behandling som meddelas i dom på skyddstillsyn. Inte heller i fråga om sådan föreskrift har i lagen uppställts något krav på samtycke av den tilltalade. Med hänsyn inte minst till föreskriftens natur anses det emellertid givet att den tilltalades inställning till vården är av stor betydelse för frågan om föreskrift bör meddelas. Den uppfattningen har också hävdats under förarbetena att föreskrift bör meddelas endast i sådana fall där klientens frivilliga medverkan kan påräknas. (Kommentar till brottsbalken, III, s. 73.)

I denna fråga förhåller det sig otvivelaktigt så att om det skall finnas utsikter till ett verkligt gynnsamt behandlingsresultat det i allmänhet är nödvändigt att alkoholmissbrukaren har en positiv inställning till behandlingen. Det är bl. a. med hänsyn härtill som strävandena i modern nykterhetsvård framför allt är inriktade på att åstadkomma olika former av frivillig behandling. I fråga om nykterhetsnämndernas klientel har detta i nykterhetsvårdslagen kommit till uttryck i de s. k. frivilliga hjälpåtgärderna, som främst avser de lindriga formerna av alkoholmissbruk. För det gravare nykterhetsvårdsklientelet är man å andra sidan hänvisad att i större utsträckning anlita nykterhetsvårdslagens tvångsåtgärder, nämligen övervakning och tvångsintagning på vårdanstalt för alkoholmissbrukare.

Vad nu närmare angår sådan föreskrift om nykterhetsvårdande behandling som meddelas enligt brottsbalken i dom på skyddstillsyn och som avses komma i fråga för trafiknykterhetsbrottslingar med alkoholproblem vållar frågan inte några problem i de fall där den tilltalade under rättegången förklarar sig villig att undergå behandlingen. Och även om den tilltalade i början är tveksam eller till och med negativ till behandling kan det inte sällan förväntas att han kommer att inta en mer positiv attityd sedan personundersökaren och domstolen har fått tillfälle att med honom diskutera hans alkoholsituation samt behovet av en nykterhetsvårdande behandling och innebörden av denna. I själva verket kanske man endast mera sällan kommer att möta en negativ inställning hos den tilltalade (se a. a., s. 73 f). I detta fall tillkommer att denne i många fall måste inse att han – om skyddstillsyn inte meddelas – riskerar att i stället bli ådömd fängelse.

Om emellertid den tilltalade inför domstolen intar en negativ attityd och rent av vägrar att underkasta sig en nykterhetsvårdande behandling torde domstolen i många fall böra avstå från att döma till skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling. Emellertid torde en negativ inställning hos

den tilltalade inte obetingat böra utesluta möjligheten till detta påföljdsval. Sålunda kan förekomma fall där den tilltalades vägran inför domstol kan tänkas bero på att han inte gärna vill inför offentligheten vidgå sina alkoholproblem men där han, när behandlingen väl har påbörjats kommer att visa sig mer öppen och samarbetsvillig. Vidare är att märka sådana fall där den tilltalades negativa attityd beror på att han saknar insikt om sina alkoholproblem men det finns en rimlig utsikt att han vid den kontakt med läkaren som – enligt vad i nästa avsnitt 10.8.7 närmare behandlas – skall inleda behandlingen skall kunna bibringas insikt om sin situation. Om i sådana fall – efter dom på skyddstillsyn – trots allt den dömde inte blir behandlingsmotiverad och ett positivt behandlingsresultat därför uteblir, torde denna olägenhet få accepteras. Det bör i anslutning härtill framhållas att den nykterhetsvårdande behandlingen självfallet inte bör fortgå längre än vad som med hänsyn till patientens inställning och övriga omständigheter finnes meningsfullt.

Särskilda synpunkter gör sig slutligen gällande i de fall där den tilltalade är mer gravt alkoholbelastad. Man torde då ha mindre anledning än annars att ta hänsyn till den tilltalades egen inställning till den nykterhetsvårdande behandlingen.

10.8.7 **Den nykterhetsvårdande behandlingen**

10.8.7.1 *Allmänna synpunkter*

Frågan hur man skall närmare anordna den nykterhetsvårdande behandlingen efter dom på skyddstillsyn beror självfallet på beskaffenheten och svårhetsgraden av alkoholproblemen. Därvid bör understrykas att trafiknykterhetsbrottslingarnas alkoholproblem ofta är mindre uttalade än hos genomsnittet av det klientel som nykterhetsnämnderna har befattning med. Alkoholproblemen är ofta av en tidigare eller dold natur och oftast är det fråga om personer som åtminstone utåt sett företer en viss social förankring. I många fall torde missbruket inte ens ha i nämnvärd grad påverkat deras sociala funktion men däremot eventuellt deras kroppsliga hälsa. Många har t. ex. tydliga leverskador, även om de fungerar socialt. Den behandling som kommer i fråga torde därför i huvudsak vara en öppen nykterhetsvård av socialmedicinsk och psykoterapeutisk karaktär i intimt samarbete mellan läkare, nykterhetsvårdare och andra organ.

Med hänsyn till den nykterhetsvårdsorganisation som finns uppbyggd i samhället kan det inte komma i fråga att inom kriminalvårdens ram skapa något nytt vårdsystem för den nykterhetsvårdande behandling som avses äga rum efter dom på skyddstillsyn. Man får därför vid denna behandling i största utsträckning lita till de möjligheter som erbjuds inom ramen för nuvarande nykterhetsvård. Eftersom nykterhetsvårdens resurser skiljer sig så avsevärt från en ort till annan är det inte möjligt att ge någon systematisk bild av behandlingens utformning. I varje särskilt fall får man vid behandlingens anordnande och genomförande pröva sig fram utifrån de förefintliga förutsättningarna.

Vad sålunda har anförts hindrar inte att det i vissa hänseenden bör vara möjligt att ange riktlinjer för behandlingens anordnande och genomförande. Av olika skäl är det angeläget att behandlingen inleds med ett eller flera besök hos läkare, nämligen sådan läkare som har erfarenhet i nykterhetsvård. Närmast kommer då i fråga läkare vid alkoholpolikliniker, rådgivningsbyråer i alkoholfrågor och liknande behandlingsorgan. Sådan läkare har då inte bara en rent medicinsk funktion utan i hög grad även socialmedicinska och psykoterapeutiska uppgifter. Den fortsatta behandlingen kan gestalta sig olika, beroende på såväl behandlingstidens längd som behandlingens inriktning, liksom för övrigt på vårdresurserna. I många fall torde det vara lämpligt att behandlingen efter kortare eller längre tid helt eller delvis tas över av nykterhetsvårdare och andra socialvårdare, psykologer, kuratorer m. m. Även när så sker är det emeller-

tid önskvärt att läkaren då och då medverkar.

Det bör understrykas att i många fall hänger alkoholmissbruket samman med sociala svårigheter eller kriminalitet. Detta gör att det också behövs en övervakning, vid sidan av den i egentlig mening nykterhetsvårdande behandlingen.

10.8.7.2 *Det materiella innehållet i den nykterhetsvårdande behandlingen*

I detta avsnitt kommer att lämnas vissa synpunkter på det materiella innehållet i den nykterhetsvårdande behandling som kommer i fråga för trafiknykterhetsbrottslingar med alkoholproblem. Framställningen tar därvid framför allt sikte på alkoholproblem av sådan mindre avancerad natur som torde vara vanligast bland detta klientel.

Den behandlingsmetod som vid denna liksom vid all nykterhetsvård är den centrala är psykoterapi i vid bemärkelse. Dessutom kommer i fråga åtgärder av rent medicinsk natur och olika slags sociala stödåtgärder. Självfallet måste innehållet i behandlingen variera starkt allt efter omständigheterna i det särskilda fallet.

Vid behandlingen är det i första hand av betydelse att lära känna patientens utveckling och personliga förhållanden i övrigt. Därvidlag är av särskild vikt att söka få fram hur patienten har grundlagt och utvecklat sina alkoholvanor samt bakgrunden till alkoholmissbruket. Vidare gäller det att ge patienten insikt om sitt alkoholmissbruk och göra honom motiverad att ändra sina alkoholvanor. Ofta har patienten ingen insikt om sitt missbruk utan intar till en början den positionen att trafiknykterhetsbrottet är en tillfällig olycka.

Syftet med den nykterhetsvårdande behandlingen är att söka påverka patienten så, att han intar en radikalt ny och mognare attityd till alkoholvanorna. Om patienten har mer uttalade alkoholproblem, måste huvudsträvandet vara att få honom att helt avstå från alkohol. I andra fall, där missbruket ännu inte har hunnit utveckla sig till ett starkare alkoholberoende, bör behandlingen syfta till att göra patienten uppmärksammad på sin situation och hindra att missbruket utvecklas vidare.

Gemensamt för all behandling är att den måste utgå från ett förtroendefullt förhållande mellan den som svarar för behandlingen och patienten. Förtroendeförhållandet är självfallet starkt beroende av de motiv som har förmått patienten till att vilja låta behandla sig. Även om en befintlig sjukdomsinsikt är den bästa garantin för att goda terapeutiska relationer skall uppstå, kan även andra motiv bidra till en kontakt. Av särskild betydelse kan t. ex. vara en önskan hos patienten att inom en inte alltför lång tid få tillbaka ett körkort som är återkallat. Detta kan starkt bidra till att göra honom positivt intresserad av behandlingen.

Under behandlingsarbetet får man vara beredd på såväl återfall som en minskad behandlingsönskan hos patienten. Väsentligt är då att ha tålamod och att söka åstadkomma att patienten lär sig inse riskerna i olika sammanhang av nya återfall.

Alkoholproblem är ofta sammanbundna med ängslan, oro, dålig sömn, depression, retlighet osv. Behandlingen av dessa symtom ingår som ett väsentligt led i den psykoterapeutiska avvänjningsbehandlingen. Användningen av lämpliga läkemedel kräver särskild erfarenhet, bl. a. för att inte en alkoholberoende skall förvandlas till en läkemedelsberoende.

Många gånger kan behandling med speciella mediciner som medför obehagliga reaktioner hos patienten när denne dricker alkohol vara av värde som ett stöd, inte minst för patienter som är obeslutsamma när det gäller att avstå från alkohol. Sådana behandlingsmetoder är mest kända under benämningen antabus – eller dipsanbehandling.

Ofta hänger alkoholproblemen samman med sociala svårigheter som kan gälla ekonomin, äktenskapliga förhållanden, arbetsförhållanden m. m. I synnerhet gäller detta de personer som har samtidig eller tidigare kriminalitet. Det är därför angeläget att i den mån behovet sålunda påkallar behand-

lingen även kommer att avse olika stödåtgärder. Bland stödåtgärder som kommer i fråga i samarbete med olika sociala organ kan nämnas familjerådgivning, ekonomiskt stöd, omskolning etc.

I början av behandlingen – och även fortsättningsvis om den skulle bli långvarig – bör ingå en kontroll av det kroppsliga hälsotillståndet, för utrönande av eventuella funktionsrubbningar, såsom mag-tarmbesvär, leverskador, blodtrycksförhöjningar, neurologiska bortfallssymtom m. m.

Självfallet beror det i hög grad på omständigheterna i det särskilda fallet hur länge och hur intensivt den nykterhetsvårdande behandlingen bör fortgå. Riktmärket för varje behandling måste uppenbarligen vara att den skall fortgå så länge att den har en rehabiliterande effekt. Är alkoholproblemen av gravare natur får man räkna med en långvarig behandling, som särskilt i början bör drivas med en viss intensitet. I flertalet fall åter, där alkoholproblemen är av lindrigare natur eller befinner sig i ett inledningsskede, torde behandlingen ofta kunna bli mer kortvarig. Behandlingen torde då i många fall kunna inskränka sig till några få besök vid alkoholpoliklinik eller hos specialutbildad läkare. Dessa besök har då den nyttan med sig att den dömde får tala om sina problem med en läkare och bli uppmärksammad på sin situation. Många gånger torde en sådan kontakt i tidiga stadier av alkoholproblem ha en god effekt.

Det synes angeläget att körkortsfrågan vävs in på ett meningsfyllt sätt i den nykterhetsvårdande behandlingen Körkortet torde nämligen ha en stor betydelse när det gäller att nå positiva resultat av denna behandling. Om den till skyddstillsyn dömde positivt medverkar till behandlingen och denna verkar att ge resultat synes det kunna komma i fråga att den dömde får tillbaka körkortet tidigare än som annars skulle ha skett. Om detta kan ställas i utsikt för honom, torde möjligheten att få tillbaka körkortet i sin tur underlätta att man uppnår ett gynnsamt behandlingsresultat. Eftersom det emellertid åvilar trafikmålskommittén att göra en översyn av körkortsreglerna vid trafiknykterhetsbrott kan inte här läggas fram något utarbetat förslag i denna fråga. Kommittén vill emellertid understyrka att det är ytterligt väsentligt att man finner en lösning på frågan.

Vad slutligen angår möjligheterna rent allmänt att nå positiva resultat vid en nykterhetsvårdande behandling bör avslutningsvis följande synpunkter framföras. I den allmänna debatten ges det ofta uttryck åt den inställningen att en nykterhetsvårdande behandling är verkningslös. En sådan negativ inställning torde emellertid vara oriktig och bottna i en missuppfattning. Vad som har bidragit därtill är väl framför allt att uppmärksamheten huvudsakligen har varit fäst vid de grava, ofta kroniska alkoholisterna. Bilden av dessa alkoholister – ofta i social misär – har skymt undan de stora grupper av alkoholmissbrukare som befinner sig i tidiga stadier av alkoholberoende och därför är i långt högre grad mottagliga för behandling. Bland trafiknykterhetsbrottslingarna torde – såsom förut har berörts (avsnitt 10.8.1) – huvudsakligen dessa senare grupper av alkoholmissbrukare vara företrädda.

10.8.7.3 *Närmare om olika organ som kommer att medverka i behandlingen*

Med hänsyn till att den nykterhetsvårdande behandlingen, såsom har anförts i avsnitt 10.8.7.1, bör inledas och i många fall helt eller delvis fortsättas hos läkare med inriktning på nykterhetsvård är det tydligt att de särskilda behandlingsorgan som den öppna nykterhetsvården tillhandahåller, såsom alkoholpolikliniker, rådgivningsbyråer i alkoholfrågor o. d., kommer att inta en viktig roll i behandlingsarbetet. Det är härvidlag att märka att både alkoholpolikliniker och rådgivningsbyråerna har tillgång till läkare. I viss utsträckning har dessa behandlingsorgan också tillgång till annan kvalificerad vårdpersonal som kan delta i behandlingen. Även alkoholpolikliniker inom den landstingskommunala sjukvården bör utnyttjas. Inte minst med hänsyn till den bristande tillgången på alkoholpolikliniker och andra sådana behandlingsorgan – en brist som trots

pågående utbyggnader under en tid kommer att föreligga – torde det emellertid vara nödvändigt att också engagera läkare som inte är knutna till organ av detta slag men som ändå har erfarenhet av nykterhetsvård. Härvid kommer främst i fråga socialläkare och vissa tjänsteläkare. Med hänsyn till att behandlingen avses äga rum inom kriminalvårdens ram och då det bör ske ett samarbete mellan läkare och olika kriminalvårdsorgan synes det önskvärt att man håller sig till läkare i offentlig tjänst.

Vad angår de alkoholpolikliniker som drivs av länkrörelsen torde det inte vara uteslutet att också dessa i vissa fall kan tas i anspråk för den nykterhetsvårdande behandling som kommer i fråga. Tidigare skulle det troligen ha ansetts strida mot länkrörelsens principer att på detta sätt medverka i kriminalvårdens verksamhet – inte minst med hänsyn till att det kan komma i fråga att undanröja skyddstillsynen och ersätta denna med annan brottspåföljd – men så torde numera inte vara fallet. Lämpligheten av att engagera länkrörelsens alkoholpolikliniker får naturligtvis bedömas allt efter omständigheterna i varje särskilt fall där frågan blir aktuell. Främst har man väl att räkna med sådana fall där den dömde vill bli medlem i länkrörelsen.

I många fall är det angeläget att i den nykterhetsvårdande behandlingen deltar inte bara läkare och annan personal inom det särskilda behandlingsorganet utan även nykterhetsvårdstjänsteman. Särskilt kommer det här an på att i samråd med läkaren bedöma behovet av sociala stödåtgärder och att förmedla kontakten med de olika sociala organ som kommer i fråga. För att nykterhetsvårdstjänsteman sålunda skall kunna medverka torde det i regel vara nödvändigt att han utses till sådan övervakare enligt brottsbalken som skall finnas vid skyddstillsyn. Av olika skäl är det angeläget att man i största möjliga utsträckning utnyttjar denna möjlighet att förordna nykterhetsvårdare till övervakare. I den mån detta emellertid inte låter sig göra får skyddskonsulentorganisationen gripa in som ett komplement till nykterhetsvårdens resurser.

Närmare synpunkter på valet av övervakare och dennes roll lämnas i följande avsnitt 10.8.8.

10.8.8 Särskilda frågor om skyddstillsynen

10.8.8.1 *Utseende av övervakare*

Som förut har anförts skall den som undergår skyddstillsyn stå under övervakning (avsnitt 10.8.4). Närmast utövas övervakningen av en övervakare som förordnas i varje särskilt fall.

När det gäller skyddstillsyn med föreskrift om nykterhetsvårdande behandling påkallas särskilda överväganden av frågan hur valet av övervakare bör träffas.

Vad först angår möjligheten att till övervakare förordna tjänsteman vid nykterhetsvården ingår ett sådant övervakaruppdrag inte i tjänstemannens ordinarie arbetsuppgifter utan får i stället karaktär av extrauppdrag mot det särskilda övervakararvode som utgår till övervakare inom den öppna kriminalvården. Till undvikande av missförstånd bör understrykas att det här formellt sett är fråga om en övervakarfunktion som anordnas med stöd av brottsbalken (28 kap. 5 § och 6 §) och som utövas inom kriminalvårdens ram. Det är alltså *inte* fråga om sådan övervakning som anordnas enligt nykterhetsvårdslagen.

Av olika skäl synes det naturligt att man i fråga om trafiknykterhetsbrottslingar som döms till skyddstillsyn med föreskrift om nykterhetsvårdande behandling i största möjliga utsträckning söker utnyttja just denna möjlighet att till övervakare förordna tjänsteman inom nykterhetsvården. Man får då tillgång till den stora erfarenhet och sakkunskap som finns bland nykterhetsvårdens tjänstemän. Vad särskilt angår de fall där den till skyddstillsyn dömde är föremål för åtgärder även enligt nykterhetsvårdslagen kan man genom ett sådant val av övervakare på ett lämpligt sätt samordna vårdåtgärderna och undvika dubbelarbete. Vidare öppnas särskilda möjligheter att få en nära och effektiv samverkan med de särskilda

behandlingsorgan inom nykterhetsvården, såsom alkoholpolikliniker o. d., där den nykterhetsvårdande behandlingen i första hand avses äga rum.

Nykterhetsvårdens resurser är emellertid hårt ansträngda och resurserna skiljer sig mycket från ort till annan. Man torde därför inom överskådlig framtid tyvärr få räkna med att man inte i full utsträckning kan anlita tjänstemän inom nykterhetsvården såsom övervakare för trafiknykterhetsbrottslingar som är dömda till skyddstillsyn. I de fall där man inte har denna möjlighet att lösa övervakarfrågan, torde övervakningsfunktionen i allt väsentligt få utövas inom skyddskonsulentorganisationen, som då griper in som ett komplement till nykterhetsvårdens resurser. Härvidlag bör uppmärksammas möjligheten att förordna skyddskonsulent eller skyddsassistent till övervakare (Kommentar till brottsbalken, III, s. 62 ff). Denna utväg torde böra anlitas i många fall. Annars får till övervakare förordnas någon inom den grupp av socialt verksamma eller socialt intresserade personer som brukar anlitas för övervakningsuppdrag inom social- och kriminalvård. I sådant fall ankommer det på skyddskonsulentorganisationen att aktivt medverka i övervakningen. Fördelen med en övervakare som inte ingår i samhällets organisation för socialt missanpassade är att det många gånger kan vara av värde att den dömde närmast har att göra med någon som han inte betraktar som företrädare för myndighet utan som han anser sig kunna förtroendefullt vända sig till för att få stöd och hjälp (Kommentar till brottsbalken, III, s. 63 f).

Självfallet är det utomordentligt viktigt att ett smidigt samarbete kan ske mellan skyddskonsulentorganisation, övervakare och det behandlingsorgan där den nykterhetsvårdande behandlingen i första hand avses äga rum. Några svårigheter härvidlag torde inte uppkomma. Uppenbarligen förutsätter själva behandlingssituationen att de olika organ som är inkopplade ger varandra informationer och bedriver ett samspel. Den dömde får uppenbarligen utgå ifrån att det sker en sådan kommunikation mellan de olika organen, särskilt som han i regel själv har accepterat denna behandlingslinje. Samspelet är ju utan tvivel den dömde till gagn.

10.8.8.2 *Om kontrollen av att den dömde underkastar sig den nykterhetsvårdande behandling som han har blivit ålagd*

Det har mot nuvarande kriminalvård i frihet ibland anmärkts att den inte alltid fungerar effektivt utan stannar mer eller mindre på papperet. Om man nu gör skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling till en mer allmänt tillämpad påföljdsform för trafiknykterhetsbrottslingar med alkoholproblem, är det självfallet angeläget att den behandling som inryms i skyddstillsynen verkligen blir genomförd i de enskilda fallen och att den dömde inte drar sig undan behandlingen. Det finns särskild anledning att framhålla detta eftersom man inte kan se bort från möjligheten att en tilltalad i syfte att undgå ett frihetsstraff förklarar sig villig undergå en nykterhetsvårdande behandling men sedan, när domen väl har fallit och behandlingen skall börja, söker dra sig undan denna. Ansvaret för att behandlingen genomförs kommer att vila på de olika övervakningsorganen, dvs. övervakare, skyddskonsulent och i sista hand övervakningsnämnd.

Innan skyddstillsyn med föreskrift om nykterhetsvårdande behandling ådöms bör det genom personundersökningen ha klarlagts (avsnitt 10.9.3) att det finns tillgång till ett behandlingsorgan, såsom alkoholpoliklinik, rådgivningsbyrå eller särskild läkare, som kan ta sig an det aktuella fallet. När sedan domen har meddelats och vunnit laga kraft är det väsentligt att den nykterhetsvårdande behandlingen kommer i gång utan dröjsmål. För detta ändamål bör det lämpligen ankomma på skyddskonsulentexpeditionen eller övervakaren – om till sådan har förordnats befattningshavare inom nykterhetsvårdsorganisationen – att genast ta kontakt med och komma överens om tid hos behandlingsorganet för den dömdes räkning. Efter varje läkarbesök bör skyddskon-

sulentexpeditionen eller övervakaren hos behandlingsorganet förvissa sig om att den dömde verkligen har infunnit sig. Vidare bör man följa upp hur behandlingen fortskrider och vilka resultat som uppnås. Förekommer anledning till anmärkning mot den dömde bör – efter samråd med behandlingsorganet – övervakaren, skyddskonsulenten och i sista hand övervakningsnämnden vidta behövliga åtgärder.

Från vårdsynpunkt är det naturligtvis bäst att den nykterhetsvårdande behandlingen kan komma i gång redan när domen har meddelats och innan den har vunnit laga kraft. Det synes därför önskvärt att i de fall där behandlingsbehovet framstår som mer påtagligt, skyddskonsulenten och personundersökaren försöker påverka den dömde att redan vid denna tidpunkt börja behandlingen på alkoholpoliklinik e. d., under förutsättning att det kan ske i samförstånd.

10.8.8.3 *Undanröjande av skyddstillsyn*

En förutsättning för att skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling skall kunna leda till ett gynnsamt resultat torde vara att den dömde har en positiv inställning till behandlingen och att han är samarbetsvillig. Därför torde i många fall – som förut har anförts i avsnitt 10.8.6 – denna påföljdsform inte böra anordnas om den tilltalade redan under rättegången öppet förklarat sig ovillig att underkasta sig en nykterhetsvårdande behandling. Men hur skall man förfara i den situationen att den som har ådömts skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling efter domen visar ovilja mot behandlingen, t. ex. genom att utebli från denna?

Om den dömdes uteblivande från behandlingen bottnar i tredska eller uppenbar nonchalans och andra i brottsbalken angivna åtgärder, såsom varning eller vitesföreläggande framstår som verkningslösa, torde skyddstillsynen i många fall böra undanröjas och annan påföljd ådömas. Närmast kommer då fängelse i fråga. Domstolarna är visserligen obenägna att för personer i allmänhet som har dömts till skyddstillsyn tillgripa denna sista utväg. Men det synes ligga närmare till hands att undanröja skyddstillsynen när det är fråga om trafiknykterhetsbrottslingar. Situationen är ju för dessa ofta den att de genom skyddstillsynsdomen – som de från början i allmänhet har accepterat – har sluppit undan ett annars oundgängligt frihetsstraff. När det gäller andra brottslingar som har fått skyddstillsyn och som inte följer givna föreskrifter är dessa oftare än trafiknykterhetsbrottslingar socialt missanpassade och inte så lätta att återföra till ett ordnat liv. Det är därför förklarligt om man beträffande dessa visar överseende inför tillfälliga misslyckanden och därför en obenägenhet att undanröja skyddstillsynen.

I sådana fall där den dömdes uteblivande från behandlingen är förenat med fortsatt allvarligt alkoholmissbruk kan det ofta vara lämpligt att – i stället för att undanröja skyddstillsynen och ådöma fängelse – låta skyddstillsynen stå kvar men förordna om behandling i sådan tillsynsanstalt för vilken redogörs i avsnitt 10.8.10 nedan. I det senare fallet kommer en intensifierad nykterhetsvårdande behandling till stånd.

Det bör här framhållas att den omständigheten i och för sig att den dömde inte lyckas komma till rätta med sina alkoholproblem, trots den behandling som han villigt underkastar sig, naturligtvis inte bör läggas honom till last såsom skäl för att undanröja skyddstillsynen eller förordna om anstaltsbehandling.

Det har från medicinskt håll framhållits att det förhållandet att man kan nödgas ersätta skyddstillsynen med fängelse eller behandling i tillsynsanstalt för den som tredskas att underkasta sig den nykterhetsvårdande behandlingen ibland kan vara värdefullt från behandlingssynpunkt. Erfarenheten har nämligen visat, sägs det, att de alkoholmissbrukare, som har dömts till skyddstillsyn, ofta är lättare att behandla än andra missbrukare just på grund av rädslan för det befarade fängelsestraffet.

10.8.8.4 *Övervakningens upphörande*

Som ovan har anförts skall vid skyddstillsyn enligt brottsbalken den dömde normalt

stå under övervakning under hela den treåriga prövotiden (avsnitt 10.8.4). Om övervakning inte längre finnes erforderlig kan dock denna upphöra dessförinnan. Att låta övervakningen sålunda upphöra i förtid kan vara lämpligt om den dömde under längre tid har skött sig väl och ingett goda förhoppningar.

Med hänsyn till att de personer som begår trafiknykterhetsbrott ofta torde tillhöra ett förhållandevis lindrigt missbrukarklientel och då de dessutom i många fall torde vara socialt någorlunda välanpassade bör man i många fall kunna räkna med att övervakningen kan upphöra redan efter två år eller i vissa fall ett år. Det bör i anslutning härtill nämnas att sådan övervakning som anordnas enligt nykterhetsvårdslagen i allmänhet inte får fortgå under längre tid än ett år.

Gången vid förordnande om övervakningens upphörande i förtid blir då den att behandlingsorganet eller övervakaren anmäler till skyddskonsulenten att enligt deras uppfattning övervakningen kan upphöra, varefter skyddskonsulenten bringar frågan under övervakningsnämndens bedömande.

10.8.9 Av allmänpreventiva skäl dagsböter som komplement till skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling

För att tillgodose allmänpreventionens krav när det gäller trafiknykterhetsbrottslingar som döms till skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling torde det oftast vara påkallat att döma till dagsböter i förening med skyddstillsynen. Närmare synpunkter på denna påföljdskombination har lagts fram ovan i avsnitt 10.5.2.

10.8.10 Skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling i tillsynsanstalt

10.8.10.1 *Inledande synpunkter*

Man måste också i fortsättningen räkna med att i ett betydande antal fall frihetsberövande kommer att framstå som nödvändigt för att tillgodose de allmänpreventiva kraven vid trafiknykterhetsbrott. Detta gäller framför allt i de fall där brottet med hänsyn till hög blodalkoholhalt, de omständigheter under vilka körningen har skett, återfall i trafiknykterhetsbrott eller i övrigt framstår som förhållandevis svårt. Det frihetsberövande som framför allt kommer i fråga av allmänpreventiva skäl är fängelse.

I fråga om verkställigheten av fängelse för dessa mera kvalificerade trafiknykterhetsbrottslingar kan emellertid erinras om följande. Verkställigheten sker i regel i öppen anstalt och avser vanligen endast en eller ett par månader. Under den korta anstaltstiden ges inte och kan inte ges någon behandling i egentlig mening. Inte heller förekommer enligt gällande lag efter frigivningen någon obligatorisk eftervård. Enligt gällande rätt äger nämligen villkorlig frigivning och övervakning inte rum när fängelsestraffet understiger sex månader.

Då man kan anta att bland de trafiknykterhetsbrottslingar som av allmänpreventiva skäl anses böra erhålla frihetsberövande i mycket stor utsträckning ingår personer med alkoholproblem framstår det som motsägelsefullt att man inte kan bereda dessa sådan vård och behandling som enligt det nu framlagda förslaget skall komma dem till del som döms till skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling.

En möjlighet att lösa detta problem skulle vara att föreskriva, att den som för trafiknykterhetsbrott ådöms fängelse under kortare tid än sex månader, skall erhålla någon form av eftervård, t. ex. genom villkorlig frigivning (som är den form av eftervård som nu förekommer vid fängelse). Emellertid kan en sådan lösning inte genomföras utan en ändring av systemet i brottsbalken som endast bör företas i ett vidare sammanhang. (En annan sak är att man för trafiknykterhetsbrottslingar som döms till frihetsstraff bör söka åstadkomma någon form av alkoholupplysning, se avsnitt 10.4 ovan.)

Däremot skulle problemet utan lagändring kunna lösas genom att man utnyttjar den möjlighet som 28 kap. 3 § brottsbalken öppnar, nämligen att rätten förordnar att

i skyddstillsynen skall ingå behandling i anstalt. Detta innebär först ett kortare frihetsberövande och sedan vård i frihet.

I lagrummet föreskrivs att rätten må, såframt det finnes erforderligt för den tilltalades tillrättaförande eller eljest förordna att i skyddstillsynen skall ingå behandling i anstalt. Vidare föreskrivs att sådan behandling skall, enligt vad därom bestäms under behandlingens gång, pågå minst en månad och högst två månader. Anstaltsbehandlingen förläggs i regel till början av verkställigheten av skyddstillsynen och äger rum i särskilda s. k. tillsynsanstalter. Efter frigivningen följer under övervakningstiden vård i frihet.

I fråga om förutsättningarna för anstaltsbehandling i samband med skyddstillsyn uttalas i förarbetena (Kommentar till brottsbalken, III, s. 110 f, 114 f) att behandlingen kan tillgripas av såväl individualpreventiva som allmänpreventiva skäl. Vidare anföres följande. Anstaltsbehandling bör kunna ske när det är påkallat för att bryta den brottsliga aktiviteten samt förmå den brottslige att besinna sig och inse allvaret i sin situation eller när det eljest behövs för hans tillrättaförande, varvid den korta behandlingstiden bör tjäna som en förberedelse för vården i frihet. Anstaltsbehandling i förening med tillsyn bör emellertid kunna tillgripas inte bara när det är motiverat från behandlingssynpunkt utan även när en kortare tids omhändertagande i anstalt är påkallat av allmänpreventiva hänsyn. Dock understryks att anstaltsbehandlingens syfte är att göra skyddstillsyn till en effektivare påföljd än den annars skulle vara, och skyddstillsyn som sådan får inte tillgripas i andra fall än då det är individualpreventivt motiverat.

10.8.10.2 *Behandlingens anordnande på anstalten och under övervakningstiden*

Med hänsyn till vad ovan har sagts måste det anses stå i god överensstämmelse med brottsbalken att använda skyddstillsyn i förening med anstaltsbehandling för trafiknykterhetsbrottslingar med alkoholproblem. En förutsättning för att denna påföljdsform skall kunna tillämpas är emellertid att man under anstaltstiden och den därpå följande tillsynstiden kan anordna en lämplig nykterhetsvårdande behandling. I anslutning härtill bör anmärkas att även om anstaltsbehandling i dessa fall främst motiveras av hänsynen till allmänpreventionen, det även från individualpreventiv synpunkt kan vara ändamålsenligt att inleda den nykterhetsvårdade behandlingen på tillsynsanstalt.

Det bör i detta sammanhang erinras om att förordnande om anstaltsbehandling i vissa fall – enligt vad som har anförts i avsnitt 10.8.8.3 ovan – kan komma i fråga även för dem som har dömts till skyddstillsyn utan anstaltsbehandling men som efter domen har dragit sig undan behandlingen i frihet.

I fråga om möjligheterna att under anstaltstiden och den tillsynstid som därefter följer anordna en lämplig nykterhetsvårdande behandling kan följande anföras.

Den nykterhetsvårdande behandlingens tyngdpunkt kommer främst att bli förlagd till tiden efter anstaltsvistelsen, men under anstaltsvistelsen kan man förbereda denna behandling. Den intagne kan sålunda observeras och undersökas i olika hänseenden av läkare med socialmedicinsk inriktning och annan kvalificerad personal. Nykterhetsvårdande åtgärder av olika slag bör kunna inledas, såsom samtalsterapi, delvis i form av gruppsamtal som redan spelar en viktig roll vid behandlingen på tillsynsanstalterna. Vidare bör upplysning ges i alkoholfrågan. Sådan upplysning kan ges genom föreläsningar, filmföreläsningar, diskussioner och grupparbete. Den bör ledas av läkare eller annan person som är väl kvalificerad för uppgiften. Upplysningen bör innebära saklig information om alkoholens omsättning i kroppen, dess verkningar på kortare och längre sikt samt de medicinska komplikationer som kan uppstå. Dessutom bör uppmärksamheten ägnas åt olika alkoholvanor samt uppkomsten av alkoholberoende. Även alkoholen som riskfaktor i trafiken bör behandlas. Det får ankomma på kriminalvårdsstyrelsen att närmare utforma behandlingen i anstalt. Troligen

måste man experimentera sig fram till lämpliga behandlingsformer. Vad härefter angår den nykterhetsvårdande behandling som kommer att äga rum efter anstaltsvistelsen bör den i princip få samma innehåll som för de trafiknykterhetsbrottslingar med alkoholproblem som erhåller skyddstillsyn utan anstaltsbehandling. Det bör här – liksom i övrigt vid skyddstillsyn – ankomma på övervakningsnämnden att närmare utforma denna behandling. Övervakningsnämndens närmare åtgärder kan därvid komma att påverkas av den behandling som den dömde har erhållit under anstaltsvistelsen och de erfarenheter som då har vunnits om honom.

10.8.10.3 *Anstalternas yttre organisation*

Av vad ovan har anförts framgår att behandlingen på tillsynsanstalterna av de personer som har dömts för trafiknykterhetsbrott i huvudsak kommer att få en nykterhetsvårdande inriktning och således bli särskilt anpassad för detta klientel. Från denna synpunkt synes det vara lämpligast om trafiknykterhetsbrottslingarna kan föras samman till ett antal särskilda för i huvudsak sådana lagöverträdare avsedda tillsynsanstalter. Å andra sidan synes det från behandlingssynpunkt inte vara något hinder om man i många fall på samma tillsynsanstalter för samman trafiknykterhetsbrottsklientelet och det klientel som nu finns på tillsynsanstalterna. Härigenom vinner man dessutom den fördelen att man lättare kan effektivt utnyttja tillgängliga vårdplatser på tillsynsanstalterna.

Om kommitténs förslag till skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling genomförs kommer ett stort antal trafiknykterhetsbrottslingar att dömas till skyddstillsyn i frihet i stället för fängelse. Ett flertal anstalter som nu i huvudsak har rattfylleriklientel, t. ex. Bogesund, kan härigenom komma att bli lediga. Möjligt är att vissa av dessa anstalter efter ombyggnad skulle kunna tas i anspråk som tillsynsanstalter för trafiknykterhetsbrottslingar som döms till skyddstillsyn med anstaltsbehandling. För att så skall kunna ske bör emellertid anstalten vara förlagd till en sådan ort att det finns säker tillgång till kvalificerad vårdpersonal.

I den mån behovet av tillsynsanstalter för trafiknykterhetsbrottsklientelet inte kan tillgodoses genom redan befintliga anläggningar torde nya tillsynsanstalter få uppföras. (Se vidare härom avsnitt 10.14.2.3.)

10.8.11 **Överlämnande till vård enligt lagen om nykterhetsvård**

10.8.11.1 *Vidgad tillämpning av denna påföljd*

I ett tidigare avsnitt (10.8.3) har övervägts frågan om det bör vidtas sådana ändringar i nykterhetsvårdslagstiftningen att det öppnas möjlighet att mer allmänt överlämna trafiknykterhetsbrottslingar med alkoholproblem till vård enligt lagen om nykterhetsvård. Denna väg har emellertid inte ansetts framkomlig under nuvarande förhållanden. I stället har ansetts att den påföljd som bör komma i fråga för trafiknykterhetsbrottslingar med alkoholproblem i regel bör vara skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling.

Vad nu har anförts hindrar inte att det inom ramen för gällande lagstiftning bör vara möjligt att i större utsträckning än nu sker tillämpa påföljden överlämnande till vård enligt nykterhetsvårdslagen på trafiknykterhetsbrottslingar med alkoholproblem. Frågan i vilka fall detta kan tänkas ske skall närmare behandlas i detta avsnitt.

En förutsättning för att överlämnande till vård enligt nykterhetsvårdslagen (31 kap. 2 § brottsbalken) skall kunna tillämpas är enligt gällande lag att den tilltalade kan bli föremål för övervakning enligt nykterhetsvårdslagen eller tvångsintagning på allmän vårdanstalt för alkoholmissbrukare. I sin tur förutsätter detta enligt nykterhetsvårdslagen att den tilltalade är hemfallen åt alkoholmissbruk. Härmed avses en vanemässig eller i övrigt för individens livsföring karakteristisk alkoholkonsumtion, den må vara ihållande eller ske periodvis (Kommentar till brottsbalken, III, s. 204 f). Vi-

dare förutsätts för hemfallenhet enligt nykterhetsvårdslagen att den tilltalade antingen uppfyller särskilt angivna sociala indikationer, t. ex. farlighet för annans personliga säkerhet eller grovt störande levnadssätt, eller också att det är fråga om återfall i vissa alkoholbrott. Denna sistnämnda s. k. fylleriindikation innebär i stort sett att den tilltalade skall ha tidigare dömts för minst tre under de två senaste åren begångna gärningar, innefattande fylleri eller trafiknykterhetsbrott.

Av vad sålunda har anförts framgår att påföljden överlämnande till vård enligt nykterhetsvårdslagen enligt gällande rätt kan tillämpas endast i fråga om personer med mera påtagliga alkoholproblem som har manifesterat sig på visst närmare angivet sätt. Frågan i vilken utsträckning trafiknykterhetsbrottslingarna uppfyller de ifrågavarande indikationerna belyses av kommitténs klientelundersökning för år 1964 (avsnitt 4.1.2.5). Därav framgår att vid rattfylleri 13 % av bilförarna och 29 % av mopedisterna före det aktuella brottet hade varit föremål för övervakning eller tvångsintagning på vårdanstalt för alkoholmissbrukare, dvs. sådana åtgärder som utgör indikationer för överlämnande till nykterhetsvård. Vid rattonykterhet var motsvarande siffror, för bilförarna 4 % och för mopedisterna 13 %. Därmed är emellertid inte sagt att samtliga dessa personer även vid tidpunkten för den aktuella lagföringen uppfyller dessa indikationer för överlämnande till nykterhetsvård. Sannolikt är så inte fallet eftersom fylleriindikationen, som måste vara den klart vanligaste, i vissa fall kan ha upphört att gälla vid den tidpunkten (låt vara att det i många sådana fall föreligger andra indikationer). Även om man beaktar detta kan dock en beaktansvärd del av de personer som döms för trafiknykterhetsbrott tänkas uppfylla dessa indikationer för överlämnande till nykterhetsvård.

Emellertid föreligger enligt brottsbalken en annan begränsning i fråga om möjligheterna att tillämpa påföljden överlämnande till vård enligt nykterhetsvårdslagen. Om nämligen maximistraffet för brottet överstiger fängelse i sex månader, krävs särskilda skäl för att tillämpa denna påföljd (31 kap. 2 § andra stycket brottsbalken). Denna begränsning har ansetts påkallad av hänsyn till såväl allmänpreventiva synpunkter som nykterhetsvårdens begränsade resurser.

Med gällande straffsatser vid trafiknykterhetsbrotten betyder den angivna begränsningen att vid rattfylleri, där straffmaximum är fängelse i ett år, överlämnande till nykterhetsvård får ske endast om särskilda skäl föreligger. Enligt vad som har uttalats (a. a., s. 202) hindrar emellertid denna begränsning inte att överlämnande till nykterhetsvård kan komma i fråga vid sådant rattfylleribrott som inte är av alltför svår beskaffenhet.

I rättspraxis föreligger ett avgörande, NJA 1966 s. 592, där påföljden överlämnande till vård enligt nykterhetsvårdslagen tillämpades vid rattfylleri. Brottet hade begåtts med moped men omständigheterna ansågs inte mildrande. Den tilltalade, som före brottet hade erhållit villkorligt anstånd med verkställighet av beslut om tvångsintagning på vårdanstalt för alkoholmissbrukare, fick efter brottet anståndet förverkat och vistades på anstalten närmare fyra månader, varefter han utskrevs och ställdes under övervakning. Högsta domstolen, som ansåg intagningen på vårdanstalt kort tid efter brottets begående innefatta en även med hänsyn till allmän laglydnad tillräcklig reaktion på brottet, fann fortsatt behandling enligt nykterhetsvårdslagen vara lämpligare än fängelse för den tilltalades tillrättaförande och överlämnade därför den tilltalade till sådan vård. Se vidare NJA 1968 not. B 3.

Som framgår av vad sålunda har anförts är det alltså möjligt att vid rattfylleri tillämpa påföljden överlämnande till vård enligt nykterhetsvårdslagen. Emellertid torde enligt nuvarande praxis denna påföljd tillämpas endast i sådana fall där tvångsintagning på vårdanstalt för alkoholmissbrukare har föranletts av eller i varje fall följt strax efter rattfylleribrottet och där samtidigt rattfylleribrottet inte har varit av svårare be-

skaffenhet.

Har däremot ett frihetsberövande i form av tvångsintagning på vårdanstalt för alkoholmissbrukare inte följt på rattfylleribrottet förefaller det som om domstolarna med nuvarande praxis inte anser sig vilja tillämpa denna påföljd. Anledningen härtill är naturligtvis främst hänsynen till allmänpreventionen, som inte anses bli tillräckligt beaktad i sådana fall. Att märka är ju härvidlag – såsom har berörts i avsnitt 10.8.3 – att man vid överlämnande till vård enligt nykterhetsvårdslagen saknar möjlighet såväl att döma till böter som att vid misskötsamhet från den dömdes sida undanröja påföljden och sätta annan påföljd enligt brottsbalken i dess ställe. Emellertid kan det sättas i fråga om det inte kan vara motiverat med en något mer vidgad användning av denna påföljd än som framgår av nuvarande praxis.[1] Så borde väl kunna ske vid sådana fall av rattfylleri där beslut har fattats om tvångsintagning på vårdanstalt för alkoholmissbrukare men villkorligt anstånd med verkställigheten har meddelats. I dessa fall har ju den dömde ett hot om verkställighet av tvångsintagningsbeslut svävande över sig. Det för överlämnande till nykterhetsvård upptagna rekvisitet »särskilda skäl» bör väl då kunna anses uppfyllt.

Nu är att märka att enligt kommitténs förslag skall vid rattfylleri införas en särskild brottstyp för ringa fall, som avses ersätta den nuvarande bestämmelsen om mildrande omständigheter. Straffmaximum vid denna brottstyp – som huvudsakligen avses bli tillämpad på mopedister – föreslås utgöra fängelse i sex månader eller alltså samma maximum som vid rattonykterhet. Detta betyder att kravet på särskilda skäl för överlämnande till nykterhetsvård inte kommer att lägga hinder i vägen för att vid ringa fall av rattfylleri och vid rattonykterhet tillämpa denna påföljd.

10.8.11.2 *Bör man införa möjlighet att vid överlämnande till vård enligt lagen om nykterhetsvård döma även till böter?*

Den frågan har uppkommit om man – genom ett tillägg till bestämmelsen i 31 kap. 2 § brottsbalken om överlämnande till vård enligt nykterhetsvårdslagen – bör införa möjlighet att vid denna påföljd döma även till böter för brottet. Syftet härmed skulle vara att minska de allmänpreventiva betänkligheterna mot att överlämna trafiknykterhetsbrottslingar till vård enligt lagen om nykterhetsvård. Naturligen skulle en bestämmelse härom inte vara begränsad till trafiknykterhetsbrott utan avse även andra brott.

Det bör nämnas att man vid påföljden överlämnande till vård enligt barnavårdslagen har möjlighet att kombinera påföljden med böter, 31 kap. 1 § andra stycket brottsbalken. Om man vill införa denna kombinationsmöjlighet även vid överlämnande till vård enligt nykterhetsvårdslagen synes en bestämmelse härom lämpligen böra utformas i analogi med bestämmelsen i 31 kap. 1 § brottsbalken. Bestämmelsen i 31 kap. 2 § skulle då förses med följande tillägg (såsom ett tredje stycke):

»Om det för den dömdes tillrättaförande eller av hänsyn till allmän laglydnad finnes påkallat må jämte överlämnande till vård enligt lagen om nykterhetsvård dömas till dagsböter, högst etthundratjugo, vare sig böter äro stadgade för brottet eller ej.»

Vid bedömande av frågan om man bör införa en bestämmelse av detta slag är beskaffenheten av det klientel som påföljden avser av betydelse. Härvid är att märka att överlämnande till vård enligt nykterhetsvårdslagen är möjligt endast i fråga om sådana alkoholmissbrukare som kan bli föremål för tvångsåtgärder enligt denna lag, dvs. övervakning eller tvångsintagning på vårdanstalt för alkoholmissbrukare. Det lindrigare klientelet, som endast kan bli föremål för frivilliga hjälpåtgärder, faller däremot utanför tillämpningsområdet för denna påföljd.

[1] Den officiella statistiken visar att av dem som år 1968 dömdes för trafiknykterhetsbrott 60 personer överlämnades till vård enligt nykterhetsvårdslagen. Det framgår inte hur dessa fördelar sig på rattfylleri och rattonykterhet. Med hänsyn till att antalet fängelsedomar för dessa brott samma år var över 4 000 måste konstateras att överlämnande till nykterhetsvård förekommer endast i starkt begränsad omfattning vid rattfylleri.

Kännetecknande för den kategori alkoholmissbrukare, som kan bli föremål för tvångsåtgärder enligt nykterhetsvårdslagen och på vilka överlämnande till nykterhetsvård därför är tillämpligt, torde i allmänhet vara att de är socialt och ekonomiskt tämligen nedgångna (se SOU 1967: 36 s. 219 –232). Deras möjligheter att betala ett i kombination med överlämnande till nykterhetsvård ådömt bötesstraff torde därför i regel vara mycket små. Verkan av ett bötesstraff skulle därför förmodligen bli endast ringa. Vad särskilt angår de fall där den brottslige blir tvångsintagen på vårdanstalt skulle det väl i regel vara direkt olämpligt att i samband med tvångsintagningen döma till böter. Härför talar inte bara den betalningsoförmåga som vanligen torde föreligga i sådana fall utan också den omständigheten att det inte torde föreligga något påtagligt behov från allmänpreventiv synpunkt att döma till böter jämte tvångsintagningen. (Jämför bestämmelsen i 4 § bötesverkställighetslagen, att om en bötfälld intagits på allmän vårdanstalt för alkoholmissbrukare böter inte får uttagas, som avser före intagningen begånget fylleri eller förargelseväckande beteende men ej tillika annat brott. Vidare kan erinras om bestämmelsen i 57 § nykterhetsvårdslagen om särskild åtalsprövning i de fall där den som har tvångsintagits i allmän vårdanstalt misstänks för att ha begått lindrigare brott.) När det gäller överlämnande till vård enligt barnavårdslagen har i förarbetena uttryckligen utsagts (Kommentar till brottsbalken, III, s. 199) att möjligheten att kombinera denna påföljd med böter uppenbarligen inte bör tillämpas, när den unge avses skola erhålla anstaltsvård.

Av vad sålunda har förekommit torde framgå att om man inför möjlighet att utdöma böter i kombination med överlämnande till vård enligt nykterhetsvårdslagen, denna påföljdskombination skulle bli tillämplig endast på sådana trafiknykterhetsbrottslingar som erhåller övervakning enligt denna lag. Denna begränsade personkrets torde i högre grad än de trafiknykterhetsbrottslingar som inte är föremål för tvångsåtgärder enligt nykterhetsvårdslagen kännetecknas av dålig betalningsförmåga. Det kan därför med fog hävdas att ett kompletterande bötesstraff i dessa fall inte skulle få så stor betydelse.

Det förhållandet att man vid påföljden överlämnade till vård enligt barnavårdslagen har ansett sig böra införa böter såsom kompletterande påföljd torde hänga samman med att läget där är väsentligen annorlunda. Sålunda är att märka att överlämnande till vård enligt barnavårdslagen kan ske även när det är fråga om de lindrigaste ingripandena, nämligen de s. k. förebyggande åtgärderna. Detta gör att behovet av ett skärpande komplement i form av bötesstraff här ofta framstår som särskilt påtagligt. Väsentligt är också att det ungdomsklientel som det här rör sig om ofta har en god betalningsförmåga (Kommentar till brottsbalken, III, s. 199).

Mot bakgrunden av vad sålunda har anförts har kommittén inte funnit skäl föreslå en bestämmelse av innebörd att det vid överlämnande till vård enligt nykterhetsvårdslagen skall kunna dömas även till böter.

10.8.12 **Behandling av drogmissbrukare**

Bland de personer som döms för trafiknykterhetsbrott finns som tidigare har anförts en grupp personer som är drogmissbrukare. Frågan inställer sig därför om man för dem skall anordna någon speciell behandling på samma sätt som har föreslagits för de trafiknykterhetsbrottslingar som har alkoholproblem. Om denna fråga vill kommittén framlägga följande synpunkter.

Till en början bör framhållas att antalet drograttfyllerister utgör endast någon procent av totalantalet dömda trafiknykterhetsbrottslingar. Det är naturligen inte alldeles säkert att en drograttfyllerist också är en drogmissbrukare som behöver en behandling. Sannolikt är därför antalet drogmissbrukare bland trafiknykterhetsbrottsklientelet relativt litet, även om antalet växer. För bekämpandet av trafiknykterhetsbrottsligheten framstår det därför kvantitativt sett inte

lika angeläget – som när det gäller alkoholmissbrukarna – att söka åstadkomma en speciell behandling.

När det gäller behandling av drogmissbruk föreligger vidare en svårighet genom att forskningen på detta område inte har hunnit så långt som när det gäller behandlingen av alkoholmissbruk. Detta beror uppenbarligen på att drogproblemet har på allvar aktualiserats först under senare år, även om det har funnits även tidigare. När det gäller behandlingen av personer med alkoholproblem har man däremot att bygga på forskningar och erfarenheter under lång tid. Härtill kommer att samhällets resurser att ta om hand och behandla drogmissbrukare ännu är mycket små.

I betänkandet SOU 1969: 52 har narkomanvårdskommittén behandlat frågan om vilken vård som bör komma i fråga för drogmissbrukare. Av betänkandet synes framgå att behandlingen av drogmissbrukare är mer komplicerad och kräver större satsningar än när det gäller behandlingen av alkoholproblematiker.

I betänkandet anges sålunda (s. 335) att den vård som allmänt sett krävs för drogmissbrukare är av olika slag, såsom uppsökande, sluten och öppen vård, att i vården måste finnas tillgång till poliklinikvård, klinikvård, socialrehabiliterande institutioner m. m. samt att det för nästan varje patient krävs medverkan – ofta samtidigt – av psykiater, invärtesmedicinare, psykologer, socialarbetare, sjuksköterskor, assistenter och annan vårdpersonal. Det framhålls att det krävs en integration av sociala och medicinska åtgärder på ett sätt som för närvarande i stort sett inte är realiserat.

En annan synpunkt som gör sig gällande när det gäller en specialbehandling av drogmissbrukare bland trafiknykterhetsbrottsklientelet är att drogmissbruket utgör ett för hela kriminalvården betydande problem. Sålunda framgår av narkomanvårdskommitténs betänkande (s. 367 ff) att det finns ett stort antal drogmissbrukare inom kriminalvårdens klientel, såväl på kriminalvårdsanstalterna som inom frivården och att missbruket har ökat starkt.[1] Det understryks att behandlingen av drogmissbrukare inom kriminalvården har medfört växande och svårlösta problem. Vidare uttalas följande (s. 383).

> Även om samhällets möjligheter att ge vård och behandling åt drogmissbrukare väsentligt ökas måste kriminalvården ändå själv inom sitt eget område vidta åtgärder för att åstadkomma en förbättrad behandling av dömda med missbruksproblem. Det är uppenbart att de nödvändiga åtgärderna måste genomföras utan dröjsmål.
>
> Det är å andra sidan angeläget att understryka att kriminalvårdens klienter har samma rätt som övriga medborgare att få hjälp från den vanliga sjuk- och socialvården. Det har på sina håll förekommit tendenser att hänvisa särskilt frivårdsklientelet till att endast få hjälp från kriminalvården. En sådan utveckling kan inte accepteras. Kriminalvårdsklientelet omfattar en stor andel av de tyngsta missbrukarna, och en bristande hjälpbenägenhet från den allmänna vården skulle innebära att somliga av dem som bäst behöver hjälp har minst möjlighet att få den eftersom kriminalvården t. ex. varken kan eller bör bygga ut en egentlig medicinsk vård för frivårdsklientelet.

I syfte att tillgodose behandlingsbehovet för drogmissbrukare inom kriminalvårdens klientel föreslog narkomanvårdskommittén en betydande resursökning inom kriminalvården. Förslaget innefattade bl. a. ett ökat antal psykiater, psykologer och skyddsassistenter.

Med hänsyn till vad ovan har anförts synes det inte komma i fråga att trafiknykterhetsbrottskommittén lägger fram något förslag om hur en behandling mot drogmissbruk skall anordnas just för trafiknykterhetsbrottsklientelet. Uppenbarligen måste denna fråga lösas i samband med att narkotikaproblemet angrips på kriminalvårdens hela område.

Den frågan inställer sig emellertid vilket påföljdsval som domstolen skall göra i de fall där en till trafiknykterhetsbrott skyldig person har ett påtagligt drogmissbruk samt det föreligger ett samband mellan detta missbruk och hans brottslighet. Kommittén vill

[1] Den ökande tendensen bestyrks ytterligare av vad som anförs i kriminalvårdsstyrelsens remissyttrande den 1 juni 1970 över narkomanvårdskommitténs betänkande.

därvid anföra att olika alternativ är tänkbara. Den möjlighet som ligger närmast till hands är att anordna en behandling inom skyddstillsynens ram. I dom på skyddstillsyn kan då meddelas föreskrift om skyldighet för den dömde att undergå behandling på poliklinik, klinik eller annan sjukvårdsinrättning som är avsedd för drogmissbrukare. Rörande genomförandet i övrigt av denna påföljdsform bör i princip gälla detsamma som i fråga om skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling. Andra påföljdsalternativ som kan tänkas komma i fråga för trafiknykterhetsbrottslingar som är drogmissbrukare är överlämnande antingen till sluten psykiatrisk vård eller till öppen psykiatrisk vård.

10.9 *Personundersökning*

Frågan om personundersökning i mål om trafiknykterhetsbrott förtjänar av flera skäl ett stort intresse, framför allt med hänsyn till personundersökningens betydelse när det gäller skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling. Eftersom enligt vad förut har utvecklats (avsnitt 10.8.1) personer med alkoholproblem ibland inte är medvetna om att de har alkoholproblem eller ofta är benägna att utåt söka dölja att de har sådana problem är det viktigt att man genom personundersökningen kan klarlägga om alkoholproblem föreligger i det speciella fallet. Även om kommitténs undersökningar visar att den övervägande delen av klientelet har alkoholproblem, så är detta en sak; en annan sak är att förekomsten av alkoholproblem måste styrkas i det särskilda fallet. Personundersökningsfrågan rymmer också en rad praktiska problem. Sålunda uppstår frågan i vilka mål om trafiknykterhetsbrott som personundersökning lämpligen skall företas – varvid en avvägning får ske med hänsyn till olika faktorer, personella och ekonomiska – samt hur personundersökningen skall göras och av vem. Dessa olika frågor skall behandlas i det följande.

10.9.1 **Vilka kategorier bör personundersökas?**

Enligt 1964 års lag om personundersökning i brottmål skall personundersökning obligatoriskt verkställas innan rätten dömer till vissa särskilt angivna påföljder, bl. a. skyddstillsyn, överlämnande till vård enligt nykterhetsvårdslagen, villkorlig dom samt fängelse i sex månader eller däröver. Personundersökning är dock inte erforderlig om utredning som avses därmed ändå är tillgänglig för rätten. Om personundersökning förordnar rätten, så snart det finnes lämpligen kunna ske.

I detta avsnitt skall behandlas frågan i vilka mål om trafiknykterhetsbrott som personundersökning bör ske. Framställningen inriktas därvid i första hand på sådan personundersökning som avser att utreda förutsättningarna för skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling.

Vad först angår betydelsen av brottets svårhetsgrad kan erinras om att vid *ringa fall av rattfylleri* och vid *rattonykterhet* påföljden i de allra flesta fall bör kunna stanna vid enbart böter, och att det därför i dessa fall inte finns så stort utrymme för att döma till skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling (avsnitt 10.8.5). Med hänsyn härtill torde personundersökning i regel kunna undvaras vid ringa fall av rattfylleri och vid rattonykterhet. Undantag kan dock tänkas om den tilltalade är mer kraftigt alkoholbelastad; återfall ger ofta antydan om att nykterhetsvårdande behandling är påkallad. Skäl kan då finnas att överväga annan påföljd än böter, antingen skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling eller också överlämnande till vård enligt nykterhetsvårdslagen. En annan kategori som bör kunna bli föremål för personundersökning även om brottet är hänförligt till rattonykterhet eller ringa fall av rattfylleri är ungdomar under 21 år.

Skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling bör alltså i huvudsak tillämpas vid sådant *rattfylleri som inte är att hänföra till ringa fall.* Frågan uppkommer då under vilka förutsättningar personundersökning bör verkställas vid sådant brott. Till

en början bör enligt kommitténs mening personundersökning i regel ske om den tilltalade är tidigare alkoholbelastad, vare sig det är fråga om trafiknykterhetsbrott, fylleri eller annan registrerad nykterhetsanmärkning. En tidigare nykterhetsanmärkning i kombination med det aktuella rattfylleribrottet ger nämligen såsom förut har anförts ofta anledning anta att alkoholproblem föreligger (avsnitt 10.8.1).

I de fall där det inte framgår av domstolsakten att den tilltalade är tidigare belastad med nykterhetsanmärkning bör domstolen göra förfrågan hos nykterhetsnämnden i den tilltalades hemort.

Även i de fall där rattfylleristen inte har registrerad nykterhetsanmärkning bör personundersökning ske om han av annan anledning kan misstänkas ha alkoholproblem. Ibland kan en sådan misstanke föreligga med hänsyn till det sätt på vilket alkoholen har förtärts (dryckesmönstret) i samband med brottets begående, enligt den skildring som har lämnats i polisförhörsprotokollen. Om den tilltalade t. ex. har tagit en »återställare» på morgonen eller druckit en del alkohol mitt på dagen under arbetstid, kan detta tyda på alkoholproblem. Vidare kan i vissa fall där den tilltalade hade mycket hög blodalkoholhalt vid brottets begående men körningen ändå kunde genomföras på ett skenbart normalt sätt, detta vara ett tecken på stark alkoholtillvänjning som motiverar en undersökning huruvida han har alkoholproblem.

Även om den tilltalade inte uppvisar sådana kriterier som enligt ovan bör föranleda personundersökning synes personundersökning böra ske, om den tilltalade begär detta och han till stöd härför åberopar att han anser sig ha alkoholproblem.

Uppenbarligen har man att räkna med förekomst av alkoholproblem även hos rattfyllerister som inte faller inom någon av de grupper som här har angetts. Det är då fråga om sådana rattfyllerister som har för omgivningen dolda alkoholproblem. Om man vill söka utröna förekomst av dolda alkoholproblem – i syfte att åstadkomma en nykterhetsvårdande behandling – betyder detta att man i princip måste personundersöka samtliga rattfyllerister. Visserligen kan med hänsyn till den stora förekomsten av dolda alkoholproblem hos rattfyllerister skäl anföras för en sådan lösning, men kommittén vill ändå inte förorda en så långtgående lösning. Skälet härtill är framför allt att det torde vara mycket svårt även för en erfaren personundersökare att utan stöd av vissa yttre kriterier avslöja ett dolt alkoholmissbruk. Personundersökning i sådana fall skulle därför troligen mer sällan ge något utbyte. Vidare kan det kanske hävdas att en personundersökning i syfte att utröna alkoholproblem i dessa fall skulle innebära ett onödigt intrång i den tilltalades enskilda förhållanden. Man kan inte heller se bort ifrån att om personundersökning skulle ske i samtliga rattfyllerimål detta skulle medföra kanske onödiga kostnader. Svårigheter att finna tillräckligt många erfarna personundersökare om man skulle undersöka ett så stort antal rattfyllerister måste också beaktas.

Med hänsyn härtill vill kommittén alltså förorda att sådan personundersökning som avser att utreda förutsättningarna för skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling – och i någon utsträckning överlämnande till vård enligt nykterhetsvårdslagen – bör äga rum i följande rattfyllerimål, nämligen dels i fall där den tilltalade tidigare är belastad med en eller flera registrerade nykterhetsanmärkningar, dels i fall där det av annan särskild anledning – t. ex. dryckesmönstret vid brottets begående – kan tänkas föreligga alkoholproblem och dels i fall där den tilltalade med åberopande av alkoholproblem själv begär att bli personundersökt. Att i författning ange när personundersökning sålunda bör ske synes inte påkallat.

Enligt vad kommittén i annat sammanhang har anfört (avsnitt 10.5.2) bör villkorlig dom i förening med böter i viss utsträckning kunna komma i fråga som påföljd vid trafiknykterhetsbrott. I den mån villkorlig dom sålunda tillämpas följer av gällande lag att personundersökning måste ske. Några särskilda överväganden om i vil-

ka fall personundersökning till följd därav blir aktuell synes inte vara påkallade.

När det slutligen gäller sådana fall där domstolen redan från början kan utgå ifrån att påföljden bör bestämmas till fängelse, beror det främst på fängelsestraffets längd om personundersökning skall ske. Är den aktuella brottsligheten så grov att fängelsestraffet blir minst sex månader, är personundersökning obligatorisk.

10.9.2 Personutredningens form. I vilken utsträckning kan personundersökning enligt 1964 års lag ersättas med annan personutredning?

Personundersökning enligt 1964 års lag skall avse den misstänktes personliga förhållanden och de åtgärder som kan anses lämpliga för att främja hans anpassning i samhället. Det har uttalats (Kommentar till brottsbalken, III, s. 625) att det är av vikt att personundersökningen blir så fullständig som möjligt men att detta inte får leda till ett mer eller mindre okritiskt uppsamlande av upplysningar och uttalanden. Personundersökningen bör sålunda till sin omfattning och utformning anpassas efter omständigheterna och utföras med noggrant beaktande av vad som i varje särskilt fall krävs för att den skall fylla sitt ändamål (4 § tillämpningskungörelsen).

Särskilda överväganden är här påkallade i fråga om sådan personundersökning som avser att utreda förutsättningarna för skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling. Självfallet bör sådan personundersökning i huvudsak ta sikte på att utröna förekomsten av alkoholproblem. En mera brett upplagd personutredning synes därför i allmänhet kunna undvikas.

Enligt gällande lag behöver personutredningen inte alltid föreligga i den form som 1964 års lag anger. Om erforderlig utredning kan erhållas på annat sätt, räcker nämligen detta (avsnitt 10.9.1 ovan). Man måste därför överväga vilka möjligheter som föreligger härutinnan.

I första hand bör beaktas de utredningar som kan tillhandahållas av nykterhetsnämnd.

Därvid kan till en början erinras om en viss form av personutredning som nykterhetsnämnd redan nu företar vid trafiknykterhetsbrott och som inte hänger samman med personundersökning enligt 1964 års lag. Enligt 12 § nykterhetsvårdslagen har sålunda nykterhetsnämnd, när den jämlikt 10 § samma lag har fått anmälan från polismyndighet om trafiknykterhetsbrott eller annat alkoholmissbruk – sådan anmälan torde vid trafiknykterhetsbrott göras så snart blodprovsanalysen har inkommit[1] – att skyndsamt låta verkställa undersökning och därvid inhämta den kännedom om vederbörandes levnadsförhållanden och andra omständigheter för fallets bedömande, vartill anledning förekommer. I allmänhet torde emellertid denna undersökning vara mycket summarisk och ofta inskränka sig till en registergranskning, såvida inte på grund av personens tidigare belastning eller i övrigt det finns anledning att misstänka ett mera uttalat alkoholmissbruk.

Vidare kan erinras om att enligt 6 § lagen om personundersökning i brottmål nykterhetsnämnd har att på begäran av bl. a. domstol meddela upplysningar i fråga om misstänkt med vilken nämnden har att ta befattning samt föreslå de åtgärder som nämnden finner erforderliga för att främja den misstänktes anpassning i samhället. Eftersom nykterhetsnämnden i sådant yttrande till domstolen oftast torde återfalla på sin tidigare ofta knapphändiga utredning, torde man endast mer sällan kunna räkna med att nämnden kan tillhandahålla en så utförlig utredning att den kan ersätta en personundersökning enligt 1964 års lag.

Nu har den tanken framförts att nykterhetsnämnd skulle kunna åläggas att göra en mer fullständig personutredning i samtliga sådana fall av trafiknykterhetsbrott där domstolen behöver en utredning om den tilltalades nykterhetssituation. Formellt stöd för ett sådant åläggande torde kunna häm-

[1] Anmälan från polismyndighet till nykterhetsnämnd om trafiknykterhetsbrott grundas på 10 § nykterhetsvårdslagen. Det råder emellertid osäkerhet om tolkningen av denna bestämmelse. På många håll torde man endast i begränsad utsträckning göra anmälan vid sådant brott. Se vidare trafikmålskommitténs betänkande SOU 1967: 59, s. 56 f.

tas i 12 § nykterhetsvårdslagen och i 6 § personundersökningslagen. Från utredningssynpunkt skulle det självfallet vara mycket värdefullt att på detta sätt få utnyttja nykterhetsvårdens erfarenhet och kunnande. För att denna utväg skall kunna anlitas mer allmänt torde det emellertid vara nödvändigt att nykterhetsnämndernas resurser ökas avsevärt.

Då man knappast kan räkna med att nykterhetsnämnderna inom överskådlig tid får sådana ökade resurser att de mer allmänt kan tillhandagå domstolarna med tillräckligt ingående utredningar och yttranden i mål om trafiknykterhetsbrott återstår möjligheten att i det stora flertalet fall den erforderliga utredningen måste förebringas genom vanlig personundersökning enligt 1964 års lag. En annan sak är att den kännedom som nykterhetsnämnden eventuellt har om den tilltalade självfallet bör utnyttjas i själva personundersökningen. Uppenbarligen är det viktigt att nykterhetsnämnderna här öppet samarbetar med personundersökaren. Denne bör praktiskt taget alltid ta kontakt med nykterhetsnämnden för erhållande av upplysningar och eventuellt yttrande (se även 7 § tillämpningskungörelsen till personundersökningslagen). Härigenom torde personundersökarens eget utredningsarbete många gånger kunna begränsas.

Enligt 7 § personundersökningslagen kan rätten, när skäl därtill är, förordna läkare att avge läkarintyg angående misstänkt. Om möjligt bör psykiater anlitas. Sådan läkarundersökning är framför allt avsedd att klargöra om det finns anledning misstänka att den misstänkte lider av sjuklig rubbning av själsverksamheten eller annan själslig abnormitet. Men även då det enbart är fråga om alkoholproblem och den misstänkte kan antas vara i behov av behandling härför synes det många gånger vara av värde att läkarintyg anskaffas. Denna möjlighet synes emellertid böra utnyttjas endast i mer svårbedömda fall, då personundersökaren och domstolen är tveksamma rörande påföljdsvalet. Att mer allmänt låta personutredningen i rattfyllerimålen ske genom läkarundersökning torde knappast kunna komma i fråga.

10.9.3 Speciella uppgifter som åvilar personundersökaren

I tillämpningskungörelsen till personundersökningslagen har getts närmare föreskrifter om personundersökningens utförande och vad som därvid åligger personundersökaren. Dessa föreskrifter bör självfallet vara tillämpliga även vid sådan personundersökning som avser att utreda förutsättningarna för skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling. Följande särskilda synpunkter torde emellertid böra anföras.

Till en början bör framhållas att en förutsättning för att skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling skall kunna ådömas är att det genom personundersökning har utretts att en sådan påföljd är från individualpreventiv synpunkt motiverad. Det bör sålunda ha framkommit att den tilltalade har alkoholproblem. När det för personundersökaren gäller att bilda sig en uppfattning i denna fråga har han tillgång till upplysningar från nykterhetsnämnden och olika register om tidigare alkoholbelastning hos den misstänkte. Vidare ingår i personundersökarens material utredning angående omständigheterna vid det aktuella trafiknykterhetsbrottet, särskilt då den misstänktes dryckesmönster i samband med gärningens begående. Därutöver har personundersökaren att genom personligt sammanträffande med den misstänkte och genom upplysningar från hans familj och andra närstående, eventuellt också personer i den misstänktes omgivning som han anser kunna tillfrågas utan risk för att det skall kunna få någon negativ återverkan på honom i annat sammanhang (se 6 § tillämpningskungörelsen till lagen om personundersökning i brottmål), söka bilda sig en på egna iakttagelser grundad uppfattning om den misstänktes förhållande till alkoholen. Det måste härvidlag erinras om att det föreligger en alldeles särskild svårighet att få alkoholmissbrukare att avslöja sina alkoholproblem. Många har inte ens gjort klart för sig vilka

dryckesvanor de har. Andra, som har en viss insikt härom, är inte medvetna om att de har alkoholproblem. Slutligen finns sådana, som väl har en viss insikt om sina alkoholproblem men medvetet söker dölja dessa för omgivningen. Dessa omständigheter gör att det i många fall kan bli svårt för personundersökaren att få klarhet i frågan om den misstänkte har alkoholproblem.

Å andra sidan bör framhållas att för att personundersökaren skall kunna tillstyrka skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling det ofta bör vara tillräckligt att det har kommit fram omständigheter som erfarenhetsmässigt brukar tyda på alkoholproblem. Redan förekomsten av en tidigare nykterhetsanmärkning som inte ligger längre tillbaka i tiden bör i många fall kunna räcka, såvida inte det med hänsyn till andra omständigheter synes tydligt att den misstänkte är skötsam i sitt förhållande till alkoholen.

I detta sammanhang bör understrykas att det är angeläget att personundersökaren uppträder så att den misstänkte inte får intryck av att personundersökaren försöker »beslå» honom med alkoholproblem eller att »avslöja» honom. Man låser nämligen då lätt fast den misstänkte i en negativ position och får ett ogynnsamt utgångsläge för en blivande nykterhetsvårdande behandling.

Den bedömning som personundersökaren har att göra i frågan om den misstänktes nykterhetssituation kräver uppenbarligen att han besitter en viss erfarenhet, att han kan föra ingående samtal med honom och att han rätt kan tolka det informationsmaterial som han har tillgång till.

Om nu omständigheterna tyder på att den misstänkte har alkoholproblem kan det vara en ytterligare uppgift för personundersökaren att – utan att föregripa vad domstolen kommer att besluta – söka bereda marken för en positiv inställning hos den misstänkte till en nykterhetsvårdande behandling. Om den misstänkte intar en negativ attityd får personundersökaren varsamt söka mjuka upp denna inställning.

Vidare har personundersökaren att förbereda tillämpningen av särskild föreskrift om nykterhetsvårdande behandling i dom på skyddstillsyn. Han bör sålunda i samråd med skyddskonsulent och nykterhetsnämnd utreda vilka möjligheter som finns att anlita alkoholpoliklinik eller särskild läkare som kan ta emot den dömde. Vidare har han att föreslå lämplig övervakare, såvida denna personfråga kan på detta stadium bedömas. Även i denna fråga bör han samråda med skyddskonsulent och nykterhetsnämnd. Om personundersökaren själv kan utses till övervakare, vilket i och för sig inte möter hinder, är detta i många fall mycket önskvärt. Härigenom underlättas behandlingen. Också en viss arbetsbesparing vinnes eftersom man inte behöver sätta in ytterligare en person i fallet.

Med hänsyn till den särskilda karaktären av de personundersökningar som det här är fråga om kan det sättas i fråga om det inte bör utfärdas särskilda anvisningar om hur personundersökningen bör bedrivas. Vad angår det formulär som kriminalvårdsstyrelsen har fastställt för användning vid personundersökning kan det vidare övervägas att förse detta med ett tilläggsblad, där det anges vissa särskilda uppgifter om alkoholvanor m. m. som personundersökaren bör inhämta under utredningen.

10.9.4 Vem skall utföra personundersökningen?

Enligt 4 § personundersökningslagen kan domstolen antingen själv utse lämplig person till personundersökare eller också uppdra åt skyddskonsulent att föranstalta om personundersökning. Vad angår det sistnämnda alternativet äger skyddskonsulenten anlita medhjälpare att helt eller delvis utföra undersökningen.

Den personundersökning som enligt ovan avses ske för att utreda förutsättningarna för skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling ställer särskilda krav på personundersökarens kvalifikationer. I regel torde det vara nödvändigt att undersökningarna görs av personer som har både insikt i och erfarenhet av de problemkomplex som det här är fråga om.

Naturligen ligger det nära till hands att i största möjliga utsträckning som personundersökare i nu avsedda fall förordna kvalificerade tjänstemän inom den kommunala nykterhetsvården eller därmed jämställda, såsom exempelvis kuratorer vid psykiatriska kliniker. Dessa äger att härför av domstolen tillerkännas ersättning i likhet med personundersökare i allmänhet.

I den mån det saknas möjlighet att som personundersökare anlita tjänstemän inom nykterhetsvården eller därmed jämförliga torde personundersökningarna i regel böra ombesörjas av befattningshavare inom skyddskonsulentorganisationen. Härigenom blir det naturligtvis väl sörjt för en kvalificerad utredning.

I vissa fall kan det tänkas lämpligt att som personundersökare förordna person som har särskild erfarenhet av den misstänkte, t. ex. sådan personalkonsulent med social utbildning som tjänstgör vid företag där den misstänkte är anställd.

Vad angår notarier vid underrätterna synes dessa i regel inte gärna kunna användas för sådana personundersökningar som det här är fråga om.

10.10 *Schematisk redogörelse för det praktiska förfarandet i sådana mål om trafiknykterhetsbrott där skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling kommer i fråga*

För överskådlighetens skull skall här genomgås hur förfarandet kan gestalta sig i sådana mål om trafiknykterhetsbrott där skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling kommer i fråga.

När stämningsansökan tillsammans med förundersökningsprotokoll kommer in till rätten granskas handlingarna för bedömning om personundersökning skall ske. Framgår därvid av tillgängliga register eller genom telefonförfrågan hos nykterhetsnämnden att den tilltalade har en eller flera tidigare registrerade nykterhetsanmärkningar torde personundersökning i allmänhet böra beslutas. Så bör ske även i fall där det på annan grund föreligger misstanke om alkoholproblem. På grund av de omständigheter som kommer fram vid personundersökningen har personundersökaren att söka bedöma om den tilltalade kan antas ha alkoholproblem. Är detta fallet har personundersökaren – i samråd med skyddskonsulent och nykterhetsnämnd – att ta ställning till om han för domstolen skall föreslå skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling, eventuellt i förening med behandling i tillsynsanstalt. I vissa fall kan förslaget i stället tänkas gå ut på överlämnande till vård enligt nykterhetsvårdslagen. Vid förslag om skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling har personundersökaren att utreda vilket behandlingsorgan – alkoholpoliklinik eller särskild läkare – som kan ta emot den tilltalade. Vidare har han i regel att föreslå övervakare.

Sedan personundersökningen har kommit in till rätten företas målet till huvudförhandling. I de fall där rätten dömer till skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling, kommer domen att innehålla en särskild föreskrift om skyldighet för den dömde att undergå behandling på alkoholpoliklinik eller hos särskild läkare.

Sedan dom på skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling har vunnit laga kraft, har skyddskonsulentexpeditionen eller i vissa fall övervakaren att genast ta kontakt med och komma överens om tid hos behandlingsorganet för den dömdes räkning. Skyddskonsulentexpeditionen har sedermera att kontrollera att den dömde infinner sig inför behandlingsorganet och att följa upp hur behandlingen framskrider. I många fall torde behandlingen kunna helt eller delvis, för längre eller kortare tid ombesörjas av annan kvalificerad vårdpersonal än läkaren. Är till övervakare förordnad nykterhetsvårdare eller befattningshavare inom skyddskonsulentorganisationen kan vårdinsatser av olika slag ankomma på denne.

Utom den i egentlig mening nykterhetsvårdande behandlingen kommer den dömde under den tid under vilken skyddstillsynen varar att stå under tillsyn och vård

av de olika övervakningsorganen, nämligen övervakningsnämnden, skyddskonsulenten och övervakaren. Om den dömde tredskas att undergå behandlingen bör i sista hand skyddstillsynen undanröjas varvid kan ådömas fängelse, eller också bör förordnas om behandling i tillsynsanstalt. Om behandlingen enligt behandlingsorganets bedömande utfaller väl kan skyddskonsulenten hos övervakningsnämnden föreslå att övervakningen skall upphöra redan före den treåriga prövotidens utgång.

10.11 *De personella*[1] *resurserna att genomföra personundersökning och skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling*

10.11.1 Personundersökare

Ett genomförande av kommitténs förslag till påföljdssystemets utformning vid trafiknykterhetsbrotten, framför allt förslaget om skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling, förutsätter såsom förut har berörts (avsnitt 10.9) att personundersökning företas i mycket stor utsträckning i mål om sådana brott. Att söka närmare beräkna antalet personundersökningar per år är självfallet svårt. Enligt den förhandsbedömning som kommittén har sökt göra (se avsnitt 10.14.1) skulle man vid ett fullt genomförande av kommitténs förslag kunna räkna med omkring 5 500 personundersökningar per år.

Eftersom personundersökning för närvarande knappast alls företas i mål om trafiknykterhetsbrott har man således att räkna med ett betydande tillskott av personundersökningar. I fråga om möjligheterna att tillgodose det härigenom uppkomna behovet av personundersökare är följande att anföra.

Förut har anmärkts (avsnitt 10.9.4) att man inte gärna kan anlita notarier vid underrätterna för sådana personundersökningar som avser att utreda förutsättningarna för en nykterhetsvårdande behandling, utan att man med hänsyn till undersökningens karaktär måste anlita personer med viss social erfarenhet. I första hand kommer därvid i fråga tjänstemän inom den kommunala nykterhetsvården. Emellertid torde möjligheten att ta dessa i anspråk vara i dagens läge ganska begränsad med hänsyn till att de är så belastade med ordinarie arbetsuppgifter att de endast mer sällan kan engagera sig i extrauppdrag av detta slag. Och vad angår sådana lekmän med social erfarenhet som kan komma i fråga som personundersökare i dessa fall torde även tillgången på dessa vara starkt begränsad. Sammanlagt kan man kanske räkna med att 1 500 personundersökningar kan klaras på dessa vägar.

Det antal personundersökningar som får läggas på befattningshavare inom skyddskonsulentorganisationen blir därför från förut angivna utgångspunkt omkring 4 000. Eftersom skyddskonsulentorganisationens resurser redan är hårt ansträngda, torde detta behov av personundersökare helt få tillgodoses genom personalförstärkningar. Efter samråd med kriminalvårdsstyrelsen beräknar kommittén att det för detta ändamål behövs 40 skyddsassistenttjänster[2] jämte 20 biträdestjänster för skrivgöromål.

I detta sammanhang kan nämnas att befattningshavarna inom skyddskonsulentorganisationen nästan uteslutande rekryteras bland socionomerna, som utbildas vid socialhögskolorna. För närvarande råder det stor brist på socionomer. Under de närmaste åren väntas emellertid en väsentligt större examination av socionomer än tidigare. Detta påverkar gynnsamt möjligheterna att förstärka skyddskonsulentorganisationen.

10.11.2 Behandlingsorganet: alkoholpoliklinik, rådgivningsbyråer i alkoholfrågor och särskilda läkare med inriktning på nykterhetsvård

I avsnitt 10.14.1 kommer kommittén att söka göra en förhandsbedömning i vilken utsträckning olika brottspåföljder kan tänkas bli tillämpade om kommitténs förslag

[1] De ekonomiska konsekvenserna behandlas i avsnitt 10.14.

[2] Detta antal skyddsassistenttjänster baseras på att varje skyddsassistent beräknas kunna utföra 100 personundersökningar per år.

till utformning av påföljdssystemet genomförs i full utsträckning. Med utgångspunkt från nuvarande antal mål om trafiknykterhetsbrott per år beräknas därvid skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling, i regel jämte böter men utan anstaltsbehandling, bli tillämpat i 2 000 fall per år och skyddstillsyn med anstaltsbehandling i 1 000 fall per år.

Mot den bakgrunden är det nödvändigt att undersöka vilka personella resurser som finns att anordna den nykterhetsvårdande behandling som avses äga rum vid alkoholpolikliniker och rådgivningsbyråer samt hos särskilda läkare med inriktning på nykterhetsvård. Det skall här förutskickas att i den mån dessa resurser tas i anspråk för trafiknykterhetsbrottslingar som döms till skyddstillsyn anslag härför torde få beräknas under kriminalvården.

I fråga om tillgången på alkoholpolikliniker o. d. kan anföras följande.[1]

Alkoholpolikliniker – till ett antal av för närvarande 134 – och rådgivningsbyråer finns nu inrättade på ett 80-tal orter i riket. De har i allmänhet nykterhetsnämnd till huvudman. Men det förekommer också, i ett mindre antal, att alkoholpolikliniker drivs av sjukvårdshuvudmän eller av privata organisationer, t. ex. länkrörelsen. Även en del sjukvårdsinrättningar behandlar alkoholsjuka polikliniskt. Detta gäller framför allt de psykiatriska lasarettsavdelningarna. Förutom läkare vid alkoholpolikliniker, rådgivningsbyråer och sjukvårdsinrättningar används i nykterhetsvården i betydande utsträckning socialläkare, provinsialläkare och andra tjänsteläkare samt även enskilt praktiserande läkare.[2]

Vad närmare angår möjligheterna att i olika kommuner erhålla läkarmedverkan inom nykterhetsvården kan anföras följande. (Förhållandena avser år 1964.)[3]

Nykterhetsnämnderna har på de allra flesta håll tillgång till läkarmedverkan. Stockholm, Göteborg och Malmö liksom drygt hälften av övriga städer i storleksordningen över 50 000 invånare har sålunda anställda läkare. Läkarmedverkan i större städer och en del mindre orter ordnas i övrigt genom att nykterhetsnämnden antingen anlitar läkare som är anställd av kommunen eller träffar avtal eller överenskommelse om medverkan med annan läkare som är bosatt på orten. Det övervägande antalet mindre städer och köpingar (65 %) och landskommuner (86 %) väljer dock att i det enskilda fallet anlita provinsialläkare eller annan tjänsteläkare utan att träffa särskilt avtal eller överenskommelse. Endast 15 av 1 006 nykterhetsnämnder saknar tillgång till läkarmedverkan. – Vad särskilt angår alkoholpoliklinikerna så har – trots den begränsade tillgången på dessa – inte mindre än 426 kommuner av tillhopa 1 006 möjlighet att anlita sådana. Härav framgår att alkoholpoliklinikerna i betydande utsträckning kan utnyttjas även av utomstående kommuner. 52 % av de mindre städerna och köpingarna samt 60 % av landskommunerna saknar dock möjlighet att anlita sådan poliklinik.

Det bör här anmärkas att det stora flertalet beivrade trafiknykterhetsbrott begås av personer som är bosatta i orter med enbart eller övervägande tätortsbefolkning.[4] Detta förhållande ökar naturligtvis möjligheterna att anordna sådan läkarbehandling som det här är fråga om.

I dagens läge lär på många håll i landet tillgången på medicinska vårdresurser inom nykterhetsvården vara otillfredsställande. Emellertid finns det anledning anta att den utbyggnad av resurserna som har pågått under senare år kommer att fortsättas och intensifieras.

I prop. 1969: 35 angående vidareutbildning och fördelning av läkare m. m. anges riktlinjerna för den fortsatta utbyggnaden av läkarresurserna här i landet. Det framhålls

[1] Uppgifterna bygger i huvudsak på fylleristraffutredningens betänkande SOU 1968: 55 del I s. 180 ff.

[2] Angående önskvärdheten av att man vid skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling håller sig till läkare i offentlig tjänst, se avsnitt 10.8.7.3.

[3] Se härom SOU 1968: 55 s. 182 ff.

[4] Se en inom kriminalvetenskapliga institutet vid Stockholms universitet utarbetad uppsats (stencil) av Gunilla Ernberg, Clas Ullrich och Björn Wahlquist, Rattonykterhet 1964.

att denna utbyggnad bör koncentreras på den öppna vården utanför sjukhusen och den psykiatriska vården. Under de närmaste åren förväntas läkarantalet öka starkt, vilket bl. a. kommer dessa vårdformer till godo. Vad angår läkarutbildningen föreslås att i denna skall obligatoriskt ingå tjänstgöring sex månader inom öppen vård och tre månader inom psykiatri. Det understryks att ett nära samband föreligger mellan socialvård och sjukvård, bl. a. när det gäller nykterhetsvården, och att det är viktigt att de blivande läkarna under sin utbildning bibringas förståelse för patientvårdens betydelse i vidsträckt bemärkelse och således även för de sociala aspekterna, varigenom underlättas en nödvändig integration mellan sjukvård och socialvård.

Om det program för sjukvårdens utbyggnad som har lagts fram i denna proposition förverkligas ökas förutsättningarna för att man i mer allmän utsträckning skall kunna anordna en socialmedicinsk behandling av trafiknykterhetsbrottslingar inom skyddstillsynens ram.

Till kriminalvården i frihet har under senare år börjat knytas särskilt anställda läkare. Omfattningen av denna läkarmedverkan, som ännu är blygsam, anses successivt komma att öka. Det är inte uteslutet att de resurser som härigenom skapas kan utnyttjas även för trafiknykterhetsbrottsklientelet.

Här kan även nämnas att i fylleristraffutredningens betänkande (SOU 1968: 55) föreslås att det inrättas särskilda akutkliniker för omhändertagande av berusade personer. I den mån till dessa kliniker knyts läkare med socialmedicinsk inriktning är det inte uteslutet att dessa läkare i viss utsträckning kan utnyttjas också för den nykterhetsvårdande behandlingen av trafiknykterhetsbrottslingar.

I detta sammanhang kan slutligen nämnas att det från olika håll har anförts att många läkare inte finner det möjligt att syssla med nykterhetsvårdande behandling. Alltefter som läkarutbildningen kommer att få ett mer markerat socialt innehåll än tidigare, torde ett allt större antal läkare komma att engageras även med nykterhetsvårdande behandling.

10.11.3 Övervakare

Enligt vad förut har anförts (avsnitt 10.11.12) beräknas vid ett fullt genomförande av kommitténs förslag skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling bli tillämpad i omkring 3 000 fall per år (såväl utan som med anstaltsbehandling). Uppenbarligen betyder detta en ökad belastning på skyddskonsulentorganisationen. Särskilt med hänsyn till att tjänstemän vid nykterhetsvården tills vidare endast i begränsad utsträckning torde kunna tas i anspråk som övervakare för dessa till skyddstillsyn dömda personer torde övervakningsarbetet i stor utsträckning få läggas på skyddskonsulentorganisationen.

De uppgifter som för närvarande åvilar skyddskonsulentorganisationen är emellertid så stora att befattningshavarna omöjligen kan belastas med nämnvärt ökade arbetsuppgifter. Om det nu tillkommer ett stort antal till skyddstillsyn dömda trafiknykterhetsbrottslingar blir det därför oundgängligt att väsentligt öka resurserna inom denna organisation för att kraven på en kvalificerad övervakning skall kunna tillgodoses.

När det gäller att närmare bedöma den ökning av resurserna som krävs för övervakningsändamål inom skyddskonsulentorganisationen utgår kommittén ifrån att det i 1 500 fall kommer att utses övervakare utanför skyddskonsulentorganisationen, i regel nykterhetsvårdare. I övriga 1 500 fall kommer då att som övervakare fungera befattningshavare inom skyddskonsulentorganisationen. Dessutom kommer skyddskonsulentorganisationen – fastän i mindre mån – att engageras också i de 1 500 övervakningsfall där som övervakare kommer att fungera person utanför skyddskonsulentorganisationen. I realiteten innebär detta 3 000 övervakningsärenden per år.

Efter samråd med kriminalvårdsstyrelsen har kommittén kommit fram till att detta kräver dels 30 nya skyddsassistenttjänster för de 1 500 övervakningsärenden där

skyddsassistent kommer att fungera som övervakare[1] och dels 15 nya skyddsassistenttjänster för de 1 500 övervakningsärenden där övervakningen kommer att ombesörjas av kvalificerade nykterhetsvårdare,[2] således tillhopa 45 skyddsassistenttjänster. Vidare krävs 15 biträdestjänster för skrivgöromål.

10.12 *Särskilda faktorer som inverkar på tillämpningen av olika brottspåföljder enligt kommitténs förslag*

10.12.1 Omständigheterna vid brottet

Som framgår av vad förut har anförts (kap. 9) innebär kommitténs förslag att det skall finnas två huvudbrottstyper av trafiknykterhetsbrott, nämligen en svårare brottstyp rattfylleri och en lindrigare brottstyp rattonykterhet. Till rattfylleri hänförs sådana fall där föraren visas ha varit i viss grad påverkad eller har haft en blodalkoholhalt av 1,2 ‰ eller däröver. Till rattonykterhet hänförs sådana fall där föraren har haft en blodalkoholhalt mellan 0,5 ‰ och 1,19 ‰. Genom denna uppdelning i brottstyper samt de därtill anknutna straffsatserna uttrycks att brott med styrkt påverkan eller högre blodalkoholhalt genomsnittligt sett har en svårare karaktär och därför bör bedömas strängare i påföljdshänseende samt att brott med lägre blodalkoholhalt genomsnittligt sett har en lindrigare karaktär och därför bör bedömas mildare. I sakens natur ligger att den gradering av gärningarna som sålunda sker genom att de hänförs till den ena eller den andra brottstypen är starkt schematisk.

Till dessa båda huvudbrottstyper, rattfylleri och rattonykterhet, tillkommer enligt kommitténs förslag en tredje brottstyp, ringa fall av rattfylleri – i huvudsak motsvarande bestämmelsen om mildrande omständigheter enligt gällande rätt – som avses bli tillämpad i sådana fall där det huvudsakligen på grund av andra omständigheter än påverkansgraden eller blodalkoholhalten – främst fall där fordonet var moped – inte skulle vara rimligt att döma till strängare påföljd än böter. (Vid rattonykterhet utgör böter normalpåföljd.)

Frågan vilka gärningar som bör hänföras till ringa fall av rattfylleri har behandlats ovan i avsnitt 9.15.3. Från denna brottstyp bortses i det följande.

När det gäller rattfylleri, som inte är att hänföra till ringa fall, samt rattonykterhet kan uppenbarligen omständigheterna vid brottet i varje särskilt fall påverka tillämpningen av olika brottspåföljder som med hänsyn till straffsatsen för brottet kan komma i fråga, låt vara att en sådan bedömning av gärningens svårhet inom brottstypen måste få en i viss mån schematisk karaktär. Härom kan följande anföras.

Den omständighet som i första hand avgör bedömningen av brottets svårhet inom den särskilda brottstypen är naturligen den funna blodalkoholhalten. Vid rattfylleri – och i viss mån också vid rattonykterhet – är även den grad av alkoholpåverkan som föraren företer naturligtvis av viss betydelse.

Även fordonets typ kan uppenbarligen inverka på bedömningen av brottets svårhet inom den särskilda brottstypen. Framför allt gäller detta i fråga om mopeder, vilka i och för sig har en förhållandevis ringa farlighet för andra vägtrafikanter, i jämförelse med tyngre och snabbare motorfordon. Vid rattfylleri har fordonets egenskap av moped – såsom förut har anförts – tillmätts en alldeles särskild betydelse genom att gärningen i sådant fall i allmänhet bör hänföras till ringa fall.

Även andra omständigheter kan inverka på bedömningen av brottets svårhet inom den särskilda brottstypen. Särskilt kan nämnas sådana faktorer som ofta brukar betecknas som trafikuppgiftens svårhet, såsom platsen för körningen, förekomst av annan trafik och körsträckans längd. Vidare är att beakta sättet för framförande av fordonet o. dyl. Dessa faktorer, som närmare på-

[1] När det gäller dessa 1 500 övervakningsfall, där alltså skyddsassistent kommer att fungera som övervakare, har antalet skyddsassistenttjänster baserats på att varje skyddsassistent beräknas kunna ha 50 klienter.

[2] I fråga om dessa 1 500 fall blir skyddskonsulentorganisationens befattning med övervakningen i huvudsak kontrollerande och därför avsevärt mindre tidskrävande.

verkar olycksrisken i det enskilda fallet, kan naturligen variera avsevärt. Att utifrån dessa och liknande faktorer i den praktiska tillämpningen göra en ingående bedömning i varje särskilt fall av gärningens svårhet torde dock inte vara möjligt. Huvudsakligen torde dessa faktorer påkalla ett närmare beaktande i de fall där de mera avsevärt skiljer sig från normalfallen. Man kan här tänka sig fall där gärningen bör bedömas som särskilt allvarlig, t. ex. då en rattfyllerist kör påtagligt vingligt en längre sträcka på en livligt trafikerad huvudväg. Omvänt får man räkna med fall där gärningen bör framstå som förhållandevis lindrig, t. ex. där en rattfyllerist framför sitt fordon klanderfritt en kort sträcka på en enskild väg utan att annan trafik förekommer. Vissa fall kan framstå som särskilt lindriga. Här kan nämnas fall där fordonet har körts inom garage eller på liknande plats samt fall där fordonet har förts utan att motorn har varit i gång eller eljest på ett sätt som avviker från en normal förandesituation (se avsnitt 9.13 och 9.14).

Vilken betydelse det konkreta brottets svårhet inom brottstypen skall ha för påföljdsvalet kommer att belysas i avsnitt 10.13.

10.12.2 **Ungdom**

10.12.2.1 *Åldern 15–17 år*

Kommitténs undersökning av dömda trafiknykterhetsbrottslingar år 1964 (avsnitt 4.1.2.4) visar att ungdomar som hade fyllt 15 men inte 18 år var representerade med knappt 2 % bland bilförarna men med hela 10 % bland mopedförarna. Uppenbarligen beror denna skillnad på att ungdomar i denna åldersgrupp ännu inte har nått nedre åldersgränsen för bilkörkort. Sedan år 1964 har ungdomarna i denna åldersgrupp påtagligt ökat sin andel när det gäller trafiknykterhetsbrott med moped. Åren 1968 och 1969 var sålunda denna andel uppskattningsvis omkring 1/3. I absoluta tal per år – grovt uppskattat – utgör för närvarande i denna åldersgrupp antalet trafiknykterhetsbrott med bil cirka 300 och med moped cirka 1 000. I de allra flesta fall rör det sig här om rattonykterhetsfall.

När det gäller påföljdsvalet för trafiknykterhetsbrottslingar i denna åldersgrupp torde det inom ramen för nuvarande lagstiftning vara möjligt att välja åtgärder som med hänsyn till personliga förhållanden och övriga omständigheter framstår som lämpliga. Följande skall dock anföras. (När det gäller betydelsen av upplysning, se avsnitt 8.7.)

I fråga om trafiknykterhetsbrott med bil – med hänsyn till att denna åldersgrupp ligger under körkortsåldern är brottet kombinerat med olovlig körning – är det vanligast att brottet sammanträffar med biltillgrepp och andra förmögenhetsbrott som då utgör huvudbrott. Samhällsingripandet kommer i sådana fall i första hand att bestämmas av dessa sistnämnda brott (se vidare härom avsnitt 10.12.3 nedan). Några särskilda problem uppstår inte här.

Vad härefter angår sådana trafiknykterhetsbrott med bil eller moped som utgör huvudbrott – i huvudsak är det fråga om moped – lär åtal i regel underlåtas om barnavårdsnämnden ingriper med övervakning eller eventuellt strängare åtgärd (1964 års lag med särskilda bestämmelser om unga lagöverträdare). Väcks däremot åtal – enligt uppgift från riksåklagarämbetet hör det till undantagen att åtal inte väcks – ådöms i regel böter (med stöd av den särskilda straffnedsättningsregeln i 33 kap. 4 § första stycket brottsbalken kan böter alltid ådömas denna ålderskategori). Fängelse får här praktiskt taget anses uteslutet (se 26 kap. 4 § första stycket brottsbalken). I den mån det förekommer att trafiknykterhetsbrottslingar i denna ålder har alkoholproblem torde knappast böra komma i fråga vare sig skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling (se 28 kap. 1 § andra stycket brottsbalken) eller överlämnande till vård enligt nykterhetsvårdslagen. I stället torde komma i fråga – om det konstateras att den unge har alkoholproblem – att domstolen överlämnar honom till vård enligt barnavårdslagen. Detta bör gälla inte bara vid rattfylleri utan också vid ringa fall av rattfylleri och vid rattonykterhet. Det bör

därefter vara angeläget att barnavårdsorganisationen ägnar en särskild uppmärksamhet åt den unges alkoholmissbruk.

10.12.2.2 *Åldern 18–20 år*

När det gäller trafiknykterhetsbrottslingar som har fyllt 18 men inte 21 år förekom dessa enligt kommitténs undersökning år 1964 (avsnitt 4.1.2.4) vid rattfylleri med omkring 8 % bland bilförarna och omkring 6 % bland mopedförarna samt vid rattonykterhet med omkring 18 % bland bilförarna och omkring 12 % bland mopedförarna. Sedan dess har andelen bland bilförarna ökat något (se avsnitt 3.5.2.1). I absoluta tal per år – enligt en grov uppskattning – utgör för närvarande i denna åldersgrupp antalet trafiknykterhetsbrott med bil cirka 1 300–1 400 och med moped cirka 100–200. I det stora flertalet fall utgör brottet rattonykterhet.

I fråga om påföljdsbestämningen för trafiknykterhetsbrottslingar inom denna åldersgrupp bör till en början erinras om bestämmelsen i 26 kap. 4 § andra stycket brottsbalken. Där heter att fängelse må ådömas den som har fyllt 18 men ej 21 år endast när frihetsberövande är påkallat främst av hänsyn till allmän laglydnad eller fängelse eljest finnes lämpligare än annan påföljd. Tillämpning av denna bestämmelse var aktuell i rättsfallet NJA 1965 s. 379 II, där högsta domstolen dömde en tjugoårig rattfyllerist till fängelse under uttalande att den tilltalades ålder inte utgjorde hinder mot att fängelsestraff ådömdes, då ett frihetsberövande var påkallat av hänsynen till allmän laglydnad. (2 JR var emellertid skiljaktiga och dömde till villkorlig dom i förening med böter.)[1]

Starka skäl talar för att den nyansering av påföljdsbestämningen vid trafiknykterhetsbrott som kommittén förordar vinner särskild tillämpning i fråga om ungdomar mellan 18 och 20 år. Betydande utrymme bör här finnas för påföljder som inte är frihetsberövande. Vid bedömande av vilka påföljder som därvid kommer i fråga är följande att märka. Även om alkoholen spelar en stor roll bland dessa ungdomar torde den i de flesta fall ännu inte ha hunnit bli ett verkligt problem (se härom avsnitt 10.8.1). I de fall, emellertid, där alkoholproblem förekommer bör skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling, i regel i förening med böter, i allmänhet vara en lämplig påföljd. Så bör kunna vara fallet inte bara vid rattfylleri utan ofta också vid ringa fall av rattfylleri och vid rattonykterhet. Skyddstillsyn med behandling i tillsynsanstalt bör också kunna förekomma om rattfylleribrottet är tillräckligt allvarligt. Självfallet bör det också vara möjligt att på grund av andra sociala avvikelser än alkoholproblem döma till skyddstillsyn. Vad slutligen angår de obelastade trafiknykterhetsbrottslingarna i denna ålder bör man i större utsträckning än när det gäller vuxna kunna i stället för fängelse välja villkorlig dom i förening med böter.

10.12.3 Samtidig lagföring för trafiknykterhetsbrott och annat brott

För påföljdsbestämningen vid trafiknykterhetsbrott är det av betydelse om den tilltalade skall dömas enbart för trafiknykterhetsbrott eller om domen skall avse även andra brott. Det bör härvidlag erinras om att huvudregeln i svensk rätt är att om någon skall dömas för flera brott gemensam påföljd skall bestämmas för samtliga brott (1 kap. 6 § första stycket brottsbalken).

I kommitténs klientelundersökning för år 1964 (avsnitt 4.1.2.4) har lagöverträdarna fördelats efter olika brottskonstellationer i domen enligt följande. I 50 % av fallen avsåg domen enbart ett eller flera trafiknykterhetsbrott. I knappt 30 % av fallen avsåg domen dels trafiknykterhetsbrott och dels enbart andra trafikbrott (såsom vårdslöshet i trafik och olovlig körning). Slutligen avsåg domen i drygt 20 % av fallen även sådana brott (förmögenhetsbrott, särskilt fordonstillgrepp, våldsbrott m. m.) som medför att trafiknykterhetsbrottet är att anse som bibrott.

[1] Se vidare NJA 1965 s. 208 (ungdomsfängelse).

De fall där domen enbart avser ett eller flera trafiknykterhetsbrott utgör de s. k. rena fallen och vållar i detta sammanhang inte några problem. Man kan här fullt ut tillämpa de riktlinjer som enligt kommitténs förslag bör vara vägledande för påföljdsbestämningen vid trafiknykterhetsbrott i allmänhet. Väsentligen bör så också kunna ske i de fall där trafiknykterhetsbrottet är kombinerat med annat trafikbrott, åtminstone om trafiknykterhetsbrottet i jämförelse med det andra trafikbrottet framstår som huvudbrott.

Vad åter angår de fall där domen avser även sådana brott som medför att trafiknykterhetsbrottet är att anse som bibrott – det är då fråga om förmögenhetsbrott, våldsbrott m. m. – kommer påföljdsbestämningen i högre grad att avgöras av andra förhållanden än de som bör vara vägledande vid trafiknykterhetsbrotten. I synnerhet då den dominerande brottsligheten förskyller långvariga frihetsberövanden i form av fängelse, ungdomsfängelse eller internering kommer påföljdsbestämningen knappast alls att påverkas av trafiknykterhetsbrottet. Om å andra sidan den samlade brottsligheten anses böra föranleda skyddstillsyn och den tilltalade har alkoholproblem, bör det ofta vara lämpligt att ge skyddstillsynen en sådan nykterhetsvårdande karaktär som avses komma i fråga för trafiknykterhetsbrottslingar.

I detta sammanhang bör erinras om möjligheten enligt 1 kap. 6 § andra stycket brottsbalken att, om särskilda skäl är därtill, för ett eller flera brott döma till böter jämte påföljd för annan brottslighet så ock till fängelse jämte villkorlig dom eller skyddstillsyn för brottsligheten i övrigt. Härav framgår att det är möjligt att för ett trafiknykterhetsbrott döma till böter samtidigt som man bestämmer strängare påföljd för den övriga brottsligheten. Något större praktiskt utrymme för en sådan påföljdsbestämning torde väl i allmänhet knappast föreligga. Av lagrummet framgår vidare att det är möjligt att döma till fängelse för trafiknykterhetsbrott samtidigt som villkorlig dom eller skyddstillsyn ådöms för brottsligheten i övrigt. Angående utrymmet härför kan följande anföras. Såsom framgår av kommitténs överväganden bör fängelse främst komma i fråga i objektivt sett svårare fall av rattfylleri där den tilltalade inte har alkoholproblem eller andra sociala avvikelser som påkallar en individualpreventivt inriktad behandling. Under dessa förutsättningar kan det kanske ibland visa sig lämpligt att döma till fängelse för rattfylleribrottet och villkorlig dom för den övriga brottsligheten. Om däremot en rattfyllerist har alkoholproblem – eller eljest är i behov av en individualpreventivt betonad behandling – och brottet är så pass allvarligt att frihetsberövande anses böra ske bör man i stället för fängelse ofta välja skyddstillsyn med behandling i tillsynsanstalt. I så fall kommer en tillämpning av bestämmelsen i 1 kap. 6 § andra stycket brottsbalken inte att bli aktuell.

10.13 *Sammanfattning av riktlinjerna för påföljdsvalet vid trafiknykterhetsbrott*

Mot bakgrunden av det föregående skall här nedan göras en sammanfattning av de riktlinjer som enligt kommitténs mening bör tillämpas i fråga om påföljdsvalet vid trafiknykterhetsbrott. Denna sammanfattning tar i allt väsentligt sikte på den normala situationen att trafiknykterhetsbrottet lagföres ensamt eller i kombination med annat trafikbrott och då utgör huvudbrott. Däremot bortses här från de fall där trafiknykterhetsbrottet såsom bibrott sammanträffar med annan slags brottslighet, såsom förmögenhetsbrott och våldsbrott (se avsnitt 10.12.3). I dessa senare fall kommer nämligen påföljderna i väsentlig mån att bestämmas från andra utgångspunkter än de som bör vara vägledande vid trafiknykterhetsbrotten.

10.13.1 **Rattonykterhet** (0,5–1,19 ‰)

Straffsatsen vid rattonykterhet föreslås omfatta böter eller fängelse i högst sex månader.

I de allra flesta fall av rattonykterhet synes påföljden böra bestämmas till enbart böter. Nästan alltid bör så ske i området närmast över den nedre gränsen vid 0,5 ‰, med hänsyn till att brottet då genomsnittligt sett framstår som endast i mindre mån trafikfarligt.

I vissa fall av rattonykterhet torde man emellertid böra välja annan påföljd än enbart böter. Härom följande.

Om den tilltalade har allvarliga och påtagliga alkoholproblem bör det inte sällan vara lämpligt att tillämpa skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling, eventuellt i förening med böter, eller undantagsvis, om förutsättningar härför är i övrigt uppfyllda, överlämnande till vård enligt lagen om nykterhetsvård. I fråga om tilltalad, som såvitt känt inte har alkoholproblem och inte heller i övrigt behöver en individualpreventivt inriktad behandling, kan det ibland finnas lämpligt att döma till villkorlig dom i förening med böter. Förutsättning härför bör i regel vara att brottet – trots att det är att hänföra till endast rattonykterhet – är av mer svårartad beskaffenhet, så att strängare påföljd än enbart böter kan anses påkallad. Fängelse däremot torde i allmänhet böra undvikas.

10.13.2 **Rattfylleri** (1,2 ‰ och däröver eller styrkt straffbar påverkan)

Vad först angår *ringa fall* av rattfylleri föreslås straffsatsen omfatta böter eller fängelse i högst sex månader. Denna brottstyp avses bli tillämpad framför allt vid rattfylleri med moped. I de allra flesta fall bör påföljden vara enbart böter. Om den tilltalade har allvarliga och påtagliga alkoholproblem – vilket ofta torde vara fallet särskilt hos mopedrattfyllerister – kan dock i viss utsträckning tänkas antingen skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling, i regel i förening med böter, eller undantagsvis överlämnande till vård enligt nykterhetsvårdslagen.

Vad härefter angår *rattfylleri, som inte är att hänföra till ringa fall,* föreslås straffsatsen omfatta fängelse i högst ett år.

Först behandlas här de fall där den tilltalade har alkoholproblem. I allmänhet synes man böra välja skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling, varvid av allmänpreventiva skäl böter i regel bör ådömas jämte skyddstillsynen. Om emellertid brottet på grund av hög blodalkoholhalt eller eljest framstår som mera svårt synes man i allmänhet böra välja skyddstillsyn med behandling i tillsynsanstalt. Sådan anstaltsbehandling motiveras av såväl allmänpreventiva som individualpreventiva skäl. Vidare kan – om brottet inte är av svårare karaktär – i undantagsfall komma i fråga överlämnande till vård enligt nykterhetsvårdslagen.

Om den tilltalade inte kan anses ha alkoholproblem men på grund av andra sociala avvikelser är i behov av en individualpreventivt inriktad vård, bör kunna dömas till skyddstillsyn utan föreskrift om nykterhetsvårdande behandling, i regel jämte böter. I vissa fall torde det inte vara omotiverat att förena skyddstillsynen med intagning i tillsynsanstalt.

Vad slutligen angår sådan tilltalad, som över huvud taget inte är i behov av en individualpreventivt inriktad vård synes man, om brottet ligger nedåt 1,2 ‰ eller i övrigt framstår som mindre svårt, i de flesta fall böra välja villkorlig dom i förening med böter. Om brottet med hänsyn till blodalkoholhalten eller andra omständigheter är av svårare beskaffenhet, synes fängelse i regel böra ådömas. Är det fråga om verkligt svåra rattfyllerifall bör fängelsestraffet göras relativt långvarigt.

10.13.3 **Anmärkning om ungdom (se avsnitt 10.12.2 ovan)**

För ungdom i åldern 15–17 år, i den mån åtal sker, bör allt efter omständigheterna närmast komma i fråga böter eller överlämnande till vård enligt barnavårdslagen.

För ungdom i åldern 18–20 år bör i väsentlig mån tillämpas samma påföljdsval som i fråga om vuxna. Dock bör i större utsträckning kunna tillämpas påföljder som

inte innebär frihetsberövande. Har den tilltalade alkoholproblem bör skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling ofta vara en lämplig påföljd även om brottet är hänförligt till rattonykterhet eller ringa fall av rattfylleri.

10.13.4 Anmärkning om återfall

I hittillsvarande praxis har återfall i trafiknykterhetsbrott allmänt ansetts böra föranleda en skärpning i de vanliga påföljderna böter och fängelse. Enligt kommitténs uppfattning är denna praxis inte helt rationell. Återfall i trafiknykterhetsbrott torde nämligen vanligen utgöra belägg för att den tilltalade har alkoholproblem och att den tidigare ådömda påföljden inte har varit effektiv från individualpreventiv synpunkt. Kommittén anser därför att återfall i trafiknykterhetsbrott i de många fall där alkoholproblem föreligger bör kunna föranleda skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling, ofta i förening med behandling i tillsynsanstalt. Om det däremot framgår att den tilltalade inte har alkoholproblem utan återfallet är ett uttryck för obetänksamhet, nonchalans eller hänsynslöshet finns det uppenbarligen anledning att skärpa de påföljder som i övrigt kommer i fråga.

10.14 *Kostnadsfrågan med hänsyn särskilt till förslaget om införande av skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling*

Inledningsvis bör anmärkas att det är kommitténs förslag om införande av skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling dels i frihet och dels i vissa fall i förening med behandling i tillsynsanstalt som aktualiserar en beräkning av kostnaderna. Hänsyn måste därvid också tas till de ändringar i övrigt som föreslås i fråga om påföljdssystemet. Vidare påverkas kostnaderna av den av kommittén föreslagna sänkningen av gränsen mellan rattfylleri och rattonykterhet från 1,5 ‰ till 1,2 ‰.

10.14.1 Kommitténs förhandsbedömning i vilken utsträckning olika brottspåföljder kan tänkas bli tillämpade

Såsom grundval för en kostnadsberäkning skall kommittén i det följande söka göra en förhandsbedömning i vilken utsträckning olika brottspåföljder kan tänkas bli tillämpade vid ett genomförande av kommitténs förslag. Därvid antas att skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling vinner full tillämpning.

Bedömningen torde lämpligen böra utgå från det antal personer som i dagens läge årligen fälls till ansvar för trafiknykterhetsbrott såsom huvudbrott och beträffande vilka kommitténs påföljdsprinciper är avsedda att vinna full tillämpning. På grundval av 1968 års statistik kan detta antal sättas till omkring 10 000. Fördelas detta antal på olika brottstyper – med hänsyn till den av kommittén föreslagna sänkningen av gränsen mellan rattfylleri och rattonykterhet från 1,5 ‰ till 1,2 ‰ – betyder detta uppskattningsvis 5 500 fall av rattfylleri som inte är att hänföra till den ringa brottstypen, 1 500 ringa fall av rattfylleri och 3 000 fall av rattonykterhet.[1]

Enbart böter antas komma i fråga för dels 1 200 ringa fall av rattfylleri och dels 2 800 fall av rattonykterhet.[2] Detta betyder att i 6 000 fall påföljden antas bli strängare än enbart böter.

[1] Enligt kommitténs undersökningar ligger omkring 70 % av de beivrade trafiknykterhetsbrotten över 1,2 ‰. Med utgångspunkt från 10 000 mål om trafiknykterhetsbrott (huvudbrott) per år innebär detta att 7 000 fall kommer att bli hänförda till rattfylleri, inbegripet ringa fall av rattfylleri, och att 3 000 fall kommer att bli hänförda till rattonykterhet. Brottstypen ringa fall av rattfylleri avses i huvudsak bli tillämpad på mopedister. Eftersom dessa utgör cirka 20 % av trafiknykterhetsbrottsklientelet, antas att omkring 1 500 av rattfylleribrotten kommer att bli hänförda till ringa fall av rattfylleri.

[2] Strängare påföljd än enbart böter har antagits komma i fråga för dels 300 ringa fall av rattfylleri och dels 200 fall av rattonykterhet. I huvudsak avses här sådana trafiknykterhetsbrottslingar som har mer allvarliga och påtagliga alkoholproblem och där alltså skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling eller undantagsvis överlämnande till nykterhetsvård bör tillämpas, se avsnitt 10.13.1.

Skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling i flertalet fall jämte böter men utan anstaltsbehandling beräknas bli tillämpad i 2 000 fall och skyddstillsyn med anstaltsbehandling i 1 000 fall.[3] Överlämnande till vård enligt nykterhetsvårdslagen kan tänkas förekomma i 300 fall.[4] Antalet fall av villkorlig dom jämte böter kan kanske uppskattas till 1 700.[5] Slutligen kan antalet fängelsefall kanske beräknas till 1 000.[6]

Antalet fall där frihetsberövande kommer att ske uppgår enligt det anförda till 1 000 (skyddstillsyn med anstaltsbehandling) plus 1 000 (fängelse) eller sammanlagt 2 000. Jämfört med de över 4 000 fall som i dagens läge får fängelse, betyder detta en minskning med ungefär hälften.

Antalet personundersökningar torde kunna uppskattas till omkring 5 500 årligen.[7]

10.14.2 Kostnadsberäkning

Med kriminalvårdsstyrelsens benägna medverkan har kommittén gjort följande beräkning av kostnaderna – inbegripet personalkostnaderna som utgör de största posterna – för genomförande av kommitténs förslag. Beräkningarna bygger på finansdepartementets petita-anvisningar.

10.14.2.1 *Debetsidan*

10.14.2.1.1 Personundersökningar

Antalet personundersökningar har ovan beräknats till 5 500 per år. Av dessa beräknas 1 500 bli utförda såsom extrauppdrag mot särskilda arvoden. Med hänsyn till att kostnaden för en personundersökning uppgår till omkring 300 kronor beräknas dessa personundersökningar kosta (1 500 × 300 =) 450 000 kronor.

Återstående 4 000 personundersökningar antas bli ombesörjda av befattningshavare inom skyddskonsulentorganisationen. Den personalökning som detta förutsätter (avsnitt 10.11.1) kan beräknas till 40 skyddsassistenttjänster, 1 831 536 kronor (= enbart lönekostnader[8]) jämte 20 biträdestjänster för skrivgöromål, 505 680 kronor (= enbart lönekostnader[8]) vartill kommer teknisk utrustning. Löpande omkostnader beräknas uppgå till 584 300 kronor per år. Detta gör en sammanlagd årskostnad av 2 921 516 kronor. Härtill kommer följande engångskostnader, nämligen anskaffning av inventarier, 270 000 kronor och övrigt (utbildning av personal), 120 000 kronor.

10.14.2.1.2 Övervakning

Övervakarkostnader bör beräknas för samtliga personer som döms till skyddstillsyn antingen utan eller med anstaltsbehandling, således tillhopa (2 000 + 1 000 =) 3 000 personer.

Kommittén har utgått ifrån att övervakningen i regel kan tänkas upphöra redan efter ett eller två år (se avsnitt 10.8.8.4). Med hänsyn härtill har kommittén beräknat övervakningstiden till i genomsnitt 18 månader.

Utgår man ifrån att det i 1 500 fall kommer att utses övervakare utanför skyddskonsulentorganisationen (i regel nykterhets-

[3] Sammanlagt bedöms sålunda skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling, antingen utan eller med behandling i tillsynsanstalt, kunna bli tillämpad i 3 000 fall eller alltså i hälften av de 6 000 fall där påföljden antas bli strängare än enbart böter. Siffran 3 000 utgör sålunda den del av klientelet där man kan beräkna att domstolen finner alkoholproblem föreligga och därför anser skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling böra ådömas. – Skyddstillsyn utan anstaltsbehandling är avsedd att tillämpas främst vid sådana rattfylleribrott som inte framstår som svårare. Skyddstillsyn med anstaltsbehandling avses bli tillämpad vid mera svåra rattfylleribrott. Se avsnitt 10.13.2.

[4] I dagens läge tillämpas överlämnande till nykterhetsvård i omkring 60 fall årligen.

[5] Villkorlig dom avses i huvudsak kunna förekomma vid mindre svåra fall av rattfylleri se avsnitt 10.13.2.

[6] Fängelse avses företrädesvis förekomma vid mera svåra fall av rattfylleri, se avsnitt 10.13.2.

[7] Siffran 5 500 är beräknad med utgångspunkt från att personundersökning kommer att ske endast i sådana mål där påföljden bedöms bli strängare än enbart böter. Detta antal har ovan beräknats till 6 000. Härifrån bör avräknas de fall — uppskattningsvis 500 – där enligt domstolens förbedömning fängelse under 6 månader kommer att ådömas och personundersökning därför inte behövs.

[8] Beräknat inklusive 23 % lönekostnadspålägg för sociala förmåner.

vårdare) mot särskilt arvode om f. n. 50 kronor i månaden, betyder detta en övervakarkostnad av (1 500 × 18 × 50 =) 1 350 000 kronor.

I övriga 1 500 fall antas att som övervakare kommer att fungera befattningshavare inom skyddskonsulentorganisationen. Dessutom kommer skyddskonsulentorganisationen – fastän i mindre mån – att engageras även i de 1 500 övervakningsfall där som övervakare fungerar person utanför skyddskonsulentorganisationen. I realiteten innebär detta 3 000 nya övervakningsärenden per år. Detta medför behov av dels 30 skyddsassistenttjänster för de 1 500 övervakningsärenden där skyddsassistent kommer att fungera som övervakare och dels 15 skyddsassistenttjänster för de 1 500 övervakningsärenden där övervakningen ombesörjs av kvalificerade nykterhetsvårdare, således tillhopa 45 skyddsassistenttjänster. Kostnaden härför beräknas till 2 017 170 kronor (= enbart lönekostnader[9]). Vidare beräknas kostnader för 15 biträdestjänster för skrivgöromål, 334 600 kronor (= enbart lönekostnader[9]). För löpande omkostnader beräknas 573 823 kronor per år. Detta gör en sammanlagd årskostnad av 2 925 593 kronor. Härtill kommer följande engångskostnader, nämligen anskaffning av inventarier, 244 000 kronor, samt övrigt (utbildning av personal) 135 000 kronor.

10.14.2.1.3 Övervakningsnämnder

Övervakningsnämnderna får ytterligare 3 000 övervakningsärenden per år. De ökade kostnader som detta kan medföra kan beräknas till 4 000 kronor.[10]

10.14.2.1.4 Alkoholpolikliniker, läkare o. d.

Kostnaderna för den nykterhetsvårdande behandling som avses äga rum på alkoholpolikliniker eller andra liknande behandlingsorgan eller hos särskild alkoholläkare bör självfallet inte belasta den enskilde. Med hänsyn till att behandlingen föranleds av dom på skyddstillsyn, dvs. en brottspåföljd, synes det ligga närmast till hands att kriminalvården står för kostnaderna.

Vid behandling hos nykterhetsvårdens alkoholpolikliniker – där behandlingsavgifter inte tas ut – torde i efterhand år från år få beräknas hur stora kostnader som har föranletts av de till skyddstillsyn dömda. Dessa kostnader får därefter ersättas ur kriminalvårdens anslag.[11] Sker behandlingen hos sjukvårdens organ – där behandlingsavgifter tas ut – torde kriminalvården, dvs. närmast skyddskonsulenterna, i varje särskilt fall få betala behandlingsavgiften ur kriminalvårdens anslag.

Kostnader torde böra beräknas för i genomsnitt fyra besök på alkoholpoliklinik etc. Detta torde innebära en kostnad av omkring 250[12] kronor för var och en av de 3 000 personer som döms till skyddstillsyn utan eller med anstaltsbehandling. Sammanlagt blir kostnaden (3 000 × 250 =) 750 000 kronor per år.

10.14.2.1.5 Behandling i tillsynsanstalt

Intagning i de för nykterhetsvårdande behandling avsedda tillsynsanstalterna antas komma i fråga i 1 000 skyddstillsynsfall. Vistelsen i tillsynsanstalt beräknas genomsnittligt pågå 6 veckor. Detta medför ett behov av cirka 110 platser på tillsynsanstalt. Därest befintliga anstalter utnyttjas till maximal kapacitet – för närvarande är kapaciteten inte fullt utnyttjad – skulle behovet bli endast cirka 45 nya platser. För att vinna viss utjämning av säsongsfluktuationer samt av variationer i behandlingstid antas emellertid att det behövs 80 nya platser. Med en vårdkostnad per plats och dag om 120 kronor betyder detta ökade kostnader

[9] Beräknat inklusive 23 % lönekostnadspålägg för sociala förmåner.

[10] Totalkostnaden för övervakningsnämnderna uppgår till cirka 3,2 milj. kronor per år. Cirka 24 000 klienter medför en kostnad av cirka 1,30 kronor per ärende och år.

[11] I anslutning härtill bör anmärkas att i vissa fall en och samma person kan ha ålagts behandling såväl av nykterhetsnämd enligt nykterhetsvårdslagen som i dom på skyddstillsyn. De gränsdragningsproblem som detta ger upphov till torde kunna lösas utan svårigheter.

[12] Försäkringskassan räknar med 60 kronor för varje besök av här tänkt slag.

årligen med (80 × 120 ×365 =) 3 500 000 kronor.

(I fråga om investeringskostnader för två nya tillsynsanstalter, se 10.14.2.3 nedan.)

10.14.2.1.6 Allmänt ekonomiskt understöd åt frivårdsklientelet

För detta ändamål bör beräknas en årskostnad av 100 000 kronor.

10.14.2.2 *Kreditsidan*

10.14.2.2.1 Uteblivna fängelsekostnader

Antalet fängelserattfyllerister beräknas minska med omkring 3 000 per år. Detta innebär, med en genomsnittlig strafftid av 6 veckor, att cirka 330 platser för vanligt fångförvar, huvudsakligen på öppna anstalter av kolonityp, blir disponibla. Med hänsyn till olika omständigheter, bl. a. till att platstillgången fluktuerar starkt i synnerhet för detta klientel, bör emellertid försiktigtvis det antal platser som blir disponibla och som därför kan tas bort ur organisationen beräknas till endast 275. Med en vårdkostnad av 100 kronor per plats och dag betyder detta uteblivna fängelsekostnader per år med (275 × 100 × 365 =) 10 037 500 kronor.

10.14.2.2.2 **Bötesbelopp**

Man torde kunna räkna med att av de trafiknykterhetsbrottslingar som blir dömda till skyddstillsyn utan anstaltsbehandling, dvs. 2 000 fall, åtminstone 1 800 kommer att därjämte dömas till dagsböter. Vidare antas dagsböter i regel komma att ådömas dem som erhåller villkorlig dom, dvs. uppskattningsvis 1 700 fall. Av dessa sammanlagt 3 500 dömda torde grovt räknat 1 700 personer redan i dagens läge dömas till dagsböter (utan kombination med skyddstillsyn och villkorlig dom). Av de återstående 1 800 får man räkna med att 20 %, eller drygt 350 personer, inte kommer att betala böterna. Sammanlagt räknas alltså med 1 450 bötesbetalare. Om det genomsnittliga bötesbeloppet per person beräknas till (80 × 15 =) 1 200 kronor betyder detta en ökad bötessumma på (1 200 × 1 450 =) 1 740 000 kronor.

10.14.2.3 *Investeringskostnader*

Enligt vad som har anförts under 10.14.2.1.5 behövs 80 nya platser på tillsynsanstalt. Detta medför att två nya tillsynsanstalter om 40 platser vardera behöver uppföras. Investeringskostnaderna härför beräknas sålunda:

Byggnader	
(2 × 3 300 000 =)	6 600 000 kronor
Maskiner och inventarier	
(2 × 750 000 =)	1 500 000 kronor
Summa	8 100 000 kronor.

10.14.2.4 *Anmärkning om personalbehovet*

När det gäller behovet av personal inom kriminalvården för genomförandet av kommitténs förslag bör anmärkas att kostnaderna härför ingår i de beräkningar som har gjorts ovan. Vidare kan härom anföras följande.

För personundersöknings- och övervakningsändamål krävs 85 (40 + 45) nya skyddsassistenttjänster jämte 35 biträdestjänster för skrivgöromål (avsnitten 10.14.2.1.1 och 10.14.2.1.2 ovan).

I fråga om anstaltssektorn är till en början att märka att förslaget om behandling i tillsynsanstalt (10.14.2.1.5) medför behov av cirka 35 nya tjänster av olika slag. Med hänsyn till den minskade användningen av fängelse (10.14.2.2.1) kommer å andra sidan att på fängelsesidan inbesparas ett 90-tal tjänster av olika slag, vilka alltså kommer att utgå ur organisationen. På anstaltssektorn blir det därför en nettominskning av antalet tjänster med (90 minus 35 =) ungefär 55.

10.14.3 *Tabell till kostnadsberäkningen*

	Kronor
A. Debetsidan	
1. Kostnader för 1 500 personundersökningar utförda såsom extrauppdrag	450 000
2. Övervakararvoden till 1 500 övervakare utanför skyddskonsulentorganisationen	1 350 000
1 och 2. Skyddskonsulentorganisationens utbyggnad till följd av 4 000 personundersökningar och 3 000 övervakningsärenden: 85 nya skyddsassistenttjänster och 35 biträdestjänster	5 847 109
3. Övervakningsnämnderna: 3 000 ärenden	4 000
4. Alkoholpolikliniker och alkoholläkare för behandling av 3 000 till skyddstillsyn dömda	750 000
5. Behandling i tillsynsanstalt för 1 000 till skyddstillsyn dömda. (I denna summa ingår 38 nya tjänster av olika slag; jämför B 1 nedan)	3 500 000
6. Allmänt ekonomiskt understöd åt frivårdsklientelet	100 000
Summa 1—6	12 001 109
Vidare tillkommer *engångskostnader:*	
Inventarieanskaffning, utbildning av personal (under punkt 1 och 2)	769 000
Investeringskostnader för uppförande av två nya tillsynsanstalter	8 100 000

	Kronor
B. Kreditsidan	
1. Uteblivna fängelsekostnader i fråga om 3 000 personer. (Häri ingår ett 90-tal tjänster som inbesparas)	10 037 500
2. Bötesbelopp för 1 450 personer som nu får fängelse	1 740 000
Summa 1 och 2	11 777 500

Av den förestående utredningen framgår att bortsett från vissa engångskostnader förslagets genomförande knappast torde medföra några ökade årliga kostnader för statsverket. Man kan också uttrycka saken så att de ökade kostnaderna på frivårdssidan i stort sett kompenseras av minskade kostnader på anstaltssidan. Det bör slutligen anmärkas att man här inte har tagit hänsyn till den samhällsekonomiska vinsten av att ett betydande antal personer genom den minskade användningen av fängelse bibehålls i produktionslivet.

11 Närmare utredning av frågan om en särskild ekonomisk sanktion

11.1 *Inledning*

I direktiven till kommittén har väckts frågan om man inte vid trafiknykterhetsbrotten – vid sidan av påföljdssystemet enligt brottsbalken – bör införa en särskild ekonomisk sanktion, med eller utan anknytning till det fordon som har brukats vid brottstillfället.[1] Kommittén har i enlighet härmed utrett frågan. I utredningen har behandlats såväl möjligheten och lämpligheten av en särskild ekonomisk sanktion som frågan hur en sådan sanktion skulle kunna utformas. Kommittén har därvid särskilt uppmärksammat frågan om sanktionen kan konstrueras som ett fordonsförverkande eller i övrigt med anknytning till det fordon som har använts vid brottstillfället.

Kommittén har utgått ifrån att om man vid trafiknykterhetsbrott inför fordonsförverkande eller annan särskild ekonomisk sanktion med anknytning till fordonet denna skulle kunna få en stark allmänpreventiv effekt både genom de kännbara ekonomiska konsekvenserna och genom den pedagogiska och psykologiska betydelsen av att sanktionen är knuten till det föremål som är en direkt förutsättning för brottet. En sådan sanktion skulle göra det lättare att åstadkomma en önskvärd differentiering av bestämningen av påföljd enligt brottsbalken, både i den riktningen att sanktionen i viss utsträckning skulle kunna ersätta fängelsestraffet och så att i särskilt grova fall reaktionen skulle kunna skärpas genom samtidig tillämpning av fängelsestraff och den särskilda sanktionen. En särskild ekonomisk sanktion utan anknytning till fordonet skulle i viss mån tjäna samma syfte.

En särskild ekonomisk sanktion bör enligt kommitténs mening vara tillämplig enbart vid rattfylleri som inte utgör ringa fall (således inte vid ringa fall av rattfylleri eller vid rattonykterhet). Vidare bör sanktionen ådömas som en kompletterande sanktion tillsammans med påföljd för brottet enligt brottsbalken. Sanktionen bör inte vara obligatorisk utan fakultativ.

Från dessa utgångspunkter har kommittén funnit att tre olika alternativ till utformning av en ekonomisk sanktion är tänkbara, nämligen (1) förverkande av det fordon som har förts vid brottet eller fordonets värde helt eller delvis, (2) ett fristående, för trafiknykterhetsbrott särskilt avsett bötesstraff, »rattfylleribot», med regler om exekution i fordonet samt (3) »rattfylleribot» utan regler om exekution i fordonet. De tre alternativen kommer att närmare utvecklas vart för sig i det följande. Varje avdelning avslutas med en sammanfattning och lagtext.

[1] Även i en uppsats i SvJT 1966, s. 428, Påföljdssystemet vid trafiköverträdelser, har dåvarande chefen för justitiedepartementet berört denna fråga.

11.2 *Alternativ A: fordonsförverkande*

11.2.1 Allmänt om förverkandeinstitutet

Enligt brottsbalkens terminologi hänförs förverkande inte till brottspåföljd utan till särskild rättsverkan av brott (se 36 kap. brottsbalken).

Förverkandebestämmelser i svensk rätt finns dels i brottsbalken och dels i talrika specialstraffrättsliga stadganden, bl. a. i smugglingslagstiftningen. De olika förverkandereglernas utformning varierar i hög grad. Vissa i brottsbalken reglerade frågor som är gemensamma för hela förverkandelagstiftningen är emellertid direkt tillämpliga även inom specialstraffrätten. Här skall endast ges en kort översikt av vissa huvuddrag hos förverkandeinstitutet.[1]

Systematiskt skiljer man mellan sakförverkande, varigenom viss sak förklaras förverkad, och värdeförverkande, varigenom en person förpliktas att utge visst belopp. Värdeförverkande är vanligen stadgat såsom alternativ till sakförverkande och är då maximerat till sakens värde. Principen är att sakförverkande skall tillgripas i första hand. Värdeförverkande kommer då närmast i fråga i sådana fall där saken inte längre är åtkomlig för förverkande.

Förverkandebestämmelser kan vara antingen fakultativa eller obligatoriska. Obligatoriskt förverkande innebär att förverkande alltid skall äga rum under de förutsättningar som har angetts i bestämmelsen. Fakultativt förverkande innebär att domstolen, när de i bestämmelsen angivna villkoren är uppfyllda, har rätt att med beaktande också av andra omständigheter pröva om förverkande skall ske. Om en förverkandebestämmelse är fakultativ anses därav följa att förverkande kan ske partiellt, vilket i fråga om odelbara föremål måste ske i form av värdeförverkande. Förverkande på grund av brott enligt brottsbalken är alltid fakultativt. Obligatoriska förverkanderegler kvarstår emellertid i vissa äldre specialstraffrättsliga författningar. För att undvika stötande resultat av dessa obligatoriska regler finns sedan år 1968 i brottsbalken en bestämmelse (36 kap. 11 §) att om förverkande enligt en sådan regel skulle vara uppenbart obilligt förverkande må underlåtas.

I fråga om vem förverkande får riktas mot finns en särskild bestämmelse i brottsbalken (36 kap. 4 §). Denna bestämmelse gäller också utanför brottsbalken om inte den särskilda författningen föreskriver annat. Enligt bestämmelsen får förverkande riktas mot gärningsmannen själv och vissa andra personer som har haft befattning med egendomen vid brottstillfället. Om emellertid egendomen inte vid brottet tillhörde någon av de sålunda angivna personerna, får egendomen inte förklaras förverkad. Vidare får förverkande i vissa fall riktas mot personer som har förvärvat egendomen efter brottet.

Man brukar inom doktrinen urskilja tre olika syften som kan ligga bakom förverkanderegler, nämligen ett straffrättsligt, ett politirättsligt och ett privaträttsligt. Förverkande med straffrättsligt syfte har till ändamål att komplettera och ge eftertryck åt en straffbestämmelse genom att utöver det egentliga straffet tillfoga lagöverträdaren förlust av egendom, som har stått i viss närmare relation till brottet eller brottslingen. I dessa fall tjänar förverkandet ett allmänpreventivt ändamål och fungerar närmast som ett bötesstraff. Vid förverkande med politirättslig funktion syftar man till att förebygga skada som hotar från föremål som från någon synpunkt är av farlig beskaffenhet, antingen så att föremålet i sig självt är farligt, såsom gifter och explosiva varor, eller så att föremålet är avsett att användas vid förövandet av brott, såsom brottsverktyg och andra hjälpmedel. I fråga om den privaträttsliga funktionen har förverkande till syfte att frånta lagöverträdaren otillbörlig vinning. Det skall här framhållas att en förverkanderegels syfte inte alltid är tydligt samt att en och samma bestämmelse ofta tjänar mera än ett av de angivna syftena.

I samband med ändringar i brottsbalkens

[1] Se härom bl. a. betänkandet »Förverkande på grund av brott» (SOU 1960: 28), avgivet av professorn H. Thornstedt.

förverkanderegler år 1968 (NJA II 1968 s. 719–743) anförde departementschefen vissa synpunkter på behovet av en successiv översyn av de specialstraffrättsliga förverkandereglerna. Departementschefen ansåg (s. 742) att en viss restriktivitet bör iakttas när det gäller att använda förverkande som kriminalpolitiskt instrument. I fortsättningen anfördes:

> Framför allt kan en viss återhållsamhet vara befogad vid sådant förverkande som används i förmögenhetsreducerande och bestraffande syfte. I allmänhet bör i första hand undersökas om straffskalan kan utformas så att man får en lämplig påföljd. Men straffen kan – som det också har framhållits under remissbehandlingen – i flera fall behöva kompletteras med förverkandesanktioner.

Vidare anförde departementschefen i nyss berörda lagstiftningsärende att utformningen av de specialstraffrättsliga bestämmelserna i fortsättningen bör ske med de allmänstraffrättsliga reglerna i brottsbalken som förebild. Vad emellertid särskilt angick frågan hos vem förverkande får ske erinrades om möjligheten att göra avvikelser från brottsbalkens regler härom.

11.2.2 Tidigare överväganden om fordonsförverkande vid rattfylleri. Utländsk rätt

Frågan om införande av fordonsförverkande vid rattfylleri har – till skillnad från frågan om en särskild rattfylleribot – tidigare diskuterats i olika sammanhang. Härom kan följande nämnas.

I det betänkandet med förslag till ändrad rattfyllerilagstiftning som lades fram år 1940 (SOU 1940: 17) berördes i korthet frågan om fordonsförverkande. Utredningsmannen fann (s. 87) att det inte var välbetänkt att som påföljd för rattfylleri föreskriva förverkande av fordonet eller, om fordonet tillhör annan än föraren, dess värde. I den praktiska tillämpningen skulle nämligen en sådan påföljd komma att drabba ojämnt.

1949 års trafiknykterhetsutredning (SOU 1953: 20) gick något närmare in på frågan om fordonsförverkande vid rattfylleri (s. 204 f). Man anförde att det på sina håll hade förmenats att ett sådant förverkande kanske skulle bli ännu mera kännbart än straff och körkortsåterkallelse samt att en förverkanderegel därför kunde förväntas få en kraftigt avskräckande innebörd och därigenom skulle kunna fylla en viktig uppgift i allmänpreventionens tjänst. Utredningen fann att dessa synpunkter visserligen kunde äga sitt berättigande men framhöll att också starka betänkligheter mötte mot en förverkanderegel. Invändningarna gick framför allt ut på att man på många håll stundom skulle anse att förverkande av fordonet inte stod i rimligt förhållande till brottets svårhet och att ett generellt förverkande kunde betecknas som en skäligen onyanserad reaktionsform som kunde drabba olika förare högst ojämnt. Slutligen anfördes att det skulle uppstå svårigheter att bedöma förverkandefrågan när föraren inte själv äger fordonet. På huvudsakligen dessa skäl fann utredningen att den inte borde föreslå någon absolut regel om fordonsförverkande. Inte heller ansåg man att en fakultativ förverkandebestämmelse borde föreslås. Det föreföll nämligen antagligt att domstolarna endast i flagranta undantagsfall skulle utnyttja befogenheten att förverka fordonet. Vidare kunde man befara en viss ojämnhet i domstolspraxis.

I lagrådets utlåtande över det förslag till viss ändring av trafiknykterhetslagstiftningen som föranleddes av 1949 års trafiknykterhetsutrednings betänkande, avgav en av lagrådets ledamöter, regeringsrådet Klackenberg, ett särskilt yttrande (prop. 1957: 72 s. 40). Han anförde att en lämplig komplettering av samhällets arsenal i kampen mot de stigande trafikskadorna torde erhållas om den för allmänna strafflagens område gällande bestämmelsen i 2 kap. 17 § strafflagen (numera 36 kap. 2 § brottsbalken) om förverkande av bl. a. hjälpmedel vid brott utsträcks att gälla inom trafikbrottslagens område vid fall av rattfylleri och grov vårdslöshet i trafik. Detta kunde lämpligen ske genom ett tillägg till trafikbrottslagen av innehåll, att om ägaren av motorfordon eller någon som är i hans ställe begår rattfylleri eller grov vårdslöshet i trafik eller

medverkar därtill, må domstolen, om det är påkallat till förebyggande av brott eller eljest särskilda skäl föreligger och det ej är uppenbart obilligt, förklara motorfordonet eller dess värde helt eller delvis förverkat till kronan. Förverkanderegeln borde alltså inte vara obligatorisk. En obligatorisk regel skulle nämligen träffa alltför ojämnt. Domstolen borde vidare alltid äga göra förbehåll för annans rätt till fordon, som förklaras förverkat. I fortsättningen av yttrandet anfördes följande.

Förverkande synes, jämte frihetsstraff, kunna tillämpas vid särskilt grov trafikvårdslöshet eller vid upprepat eller eljest grovt rattfylleri. Det bör heller inte vara uteslutet att domstol, där så finnes lämpligt, vid vanligt rattfylleri dömer till böter jämte förverkande i stället för till enbart frihetsstraff. Påpekas må att förslaget icke innebär, att förverkande må ifrågakomma vid s. k. rattonykterhet. Det har synts mig lämpligt att man åtminstone tills vidare stannar vid att utsträcka förverkandeområdet endast till de grövre trafikbrotten. Ett dylikt stadgande, som trängt ut till allmän kännedom bland motorförare, borde kunna i den presumtive rattfylleristens medvetande åstadkomma en tillräckligt konkret och känsloladdad association mellan lusten att sätta sig vid ratten och hotet att förlora den egna bilen, som han ofta har en stark affektiv bindning till. Om man sålunda kunde skapa ett ur generalpreventiv synpunkt verksamt motiv, skulle, även om domstolarnas beslut om förverkande av motorfordon inte blev särskilt talrika, något avsevärt vara vunnet i kampen mot rattfylleriet. Mot domstolarnas nuvarande praxis att av hänsyn till den allmänna laglydnaden i regel döma till frihetsstraff vid rattfylleri synes mig inga principiella invändningar vara att göra. Men det är ett ofrånkomligt faktum, att det stora antalet rattfyllerister å straffanstalterna innefattar en allvarlig skärpning av våra kriminalvårdsproblem och en betydande samhällsekonomisk belastning. – – – Det säger sig självt att det ur olika synpunkter är angeläget att begränsa den samhällsbelastning, som dessa fångar representerar. Om en komplettering av trafikbrottslagen med en förverkandebestämmelse kan antagas i någon mån bidraga till en minskning av detta problem – i första hand genom att hålla tillbaka brottsbenägenheten, möjligen också genom att i vissa fall erbjuda en alternativ, samhällsekonomiskt billigare strafform – synes mig en dylik åtgärd böra vidtagas utan dröjsmål.

Vid föredragning av lagrådets utlåtande anförde dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet (prop. 1957: 72 s. 42) att han inte fann erforderligt att då ta ställning till vad en ledamot av lagrådet anfört om önskvärdheten av ytterligare reformer av trafiknykterhetslagstiftningen.

1957 års trafiknykterhetskommitté (SOU 1963: 72) tog inte upp frågan om fordonsförverkande vid rattfylleri.

I utländsk lagstiftning finns, såvitt känt är, inte några uttryckliga bestämmelser om fordonsförverkande såsom påföljd för rattfylleri.

11.2.3 Motiv för en regel om fordonsförverkande vid rattfylleri. Fördelar

En bestämmelse om fordonsförverkande vid rattfylleri är främst avsedd att tjäna ett bestraffande, allmänpreventivt syfte. Kommittén utgår ifrån – såsom inledningsvis har angetts – att fordonsförverkandet skulle kunna få en stark allmänpreventiv effekt både genom de kännbara ekonomiska konsekvenserna och genom den pedagogiska och psykologiska betydelsen av att sanktionen är anknuten till det föremål som är en direkt förutsättning för brottet. En sådan sanktion skulle underlätta en önskvärd differentiering av straffmätningen både i den riktningen att sanktionen i viss utsträckning kunde ersätta fängelsestraffet och så att i särskilt grova fall reaktionen kunde skärpas genom samtidig tillämpning av fängelse och förverkande.

Frågan hur man skall utforma en regel om fordonsförverkande så att den bäst tjänar en bestraffande, allmänpreventiv funktion skall behandlas i fortsättningen av framställningen. Här skall emellertid framhållas att fordonsförverkandet uppenbarligen bör vara riktat mot rattfylleristen själv, dvs. gärningsmannen. Av grundläggande betydelse är också att sakförverkande av fordonet är den förverkandeform på vilken sanktionen främst bör vara uppbyggd. Av skilda anledningar bör emellertid också finnas möjlighet att alternativt förverka fordonets värde helt eller delvis, s. k. värdeförverkande.

Vidare bör förverkande vara fakultativt.

Självfallet är det önskvärt att en bestämmelse om fordonsförverkande vid rattfylleri i möjligaste mån anpassas till de principer som har kommit till uttryck i brottsbalkens förverkanderegler. I stor utsträckning är detta också genomförbart. Emellertid är i olika hänseenden en särreglering av fordonsförverkandet vid rattfylleri nödvändig med hänsyn till de särskilda motiv som ligger bakom en sådan förverkanderegel. Särskilt när det gäller frågan mot vem förverkande skall riktas har en särreglering visat sig nödvändig.

En lagregel om fordonsförverkande vid rattfylleri bör enligt kommitténs mening placeras i anslutning till ansvarsbestämmelserna om trafiknykterhetsbrott i 4 § lagen om straff för vissa trafikbrott och där ingår som ett tredje moment av denna paragraf, se lagtextförslaget under avsnitt 11. 2.10.

Att ett fordon som har brukats vid rattfylleri får tjäna som förverkandeobjekt synes väl förenligt med vad som gäller i fråga om förverkandeobjekt inom brottsbalken. Sålunda har i 36 kap. 2 § brottsbalken tagits upp bl. a. följande slag av förverkandeobjekt, nämligen egendom som har använts som hjälpmedel vid brott, egendom vars användande utgör brott och egendom med vilken eljest har tagits befattning som utgör brott. Det fordon som har brukats vid rattfylleri kan knappast hänföras till hjälpmedel vid brottet eftersom det utgör ett nödvändigt rekvisit i själva brottsbegreppet. Däremot kan fordonet anses utgöra egendom med vilken har tagits befattning som utgör brott.

Rörande fördelarna med en regel om fordonsförverkande vid rattfylleri kan helt allmänt sägas att en sådan sanktion i sig rymmer stora möjligheter att utöva en stark allmänpreventiv verkan i de många fall där fordonet representerar ett beaktansvärt marknads- och bruksvärde. Förlusten av en bil eller dess värde torde ofta innebära en större ekonomisk belastning än såväl ett fängelsestraff på en à två månader som ett högt dagsbotsstraff. Också det egenvärde som bilisten ofta tillägger sitt fordon gör att ett sakförverkande av detta framstår som en mycket kännbar påföljd. Genom att förverkandet drabbar eller avser värdet på ett föremål som är en direkt förutsättning för brottet kan som nyss har anmärkts en förverkandebestämmelse också antas få en pedagogisk och psykologisk betydelse för en vidare allmänhet, en funktion som ett bötesstraff inte har.

Det kan tilläggas att vid sakförverkande av fordonet ofta inträder en biverkan av politirättslig karaktär genom att förlusten av fordonet är ägnad att försvåra återfall i brottet. Förverkande kan då i vissa fall utgöra ett komplement till körkortsåterkallelse. Om bilen förverkas, berövas nämligen rattfylleristen själva fortskaffningsmedlet och därmed den frestelse till olovlig körning som innehavet av fordonet innebär, även om han har möjlighet att anskaffa eller disponera annan bil.

11.2.4 Principiella olägenheter

Det har riktats mycken kritik mot användningen av förverkande i bestraffande syfte. Anledningen härtill är att förverkande anses mindre tjänligt att fungera som straffinstrument. De olägenheter som framträder är så betydande att det numera finns en tendens i lagstiftningen att begränsa och minska användningen av förverkande i denna funktion. Synpunkter av denna innebörd har bl. a. framförts i samband med ändringen år 1968 i brottsbalkens förverkanderegler.

När man skall konstruera fordonsförverkande vid rattfylleri såsom straffbetonad ekonomisk sanktion uppträder följande svårigheter (1–3). Det kan anmärkas att dessa svårigheter i princip inte är av annan karaktär eller av större omfattning än vid straffbetonade förverkanderegler vid andra brottstyper.

1) Om fordonet vid brottets begående tillhörde annan än gärningsmannen, kommer ett sakförverkande av fordonet inte att drabba denne utan i stället den kanske helt utanförstående ägaren.

2) Även om gärningsmannen ägde fordonet vid tiden för brottet, kan det under tiden därefter fram till domen i målet uppstå hinder att tillämpa sakförverkande mot gärningsmannen t. ex. därför att han överlåter fordonet till annan eller gömmer undan det.

3) Även om förverkandet drabbar rätt person, träffar det slumpmässigt och ojämnt med tanke på de ekonomiska konsekvenserna. Orsaken härtill är att förverkandets omfattning bestäms av fordonsvärdet. Detta kan variera avsevärt och det står ofta inte i någon relation till vare sig gärningsmannens ekonomiska ställning eller brottets svårhet i det konkreta fallet. Ett förverkande sett som ekonomisk straffsanktion är därför – i motsats till dagsböter men i likhet med normerade böter – inte särskilt väl ägnat för en nyanserad straffmätning. Vid en sådan bör man såsom vid dagsböter kunna bestämma påföljden med hänsyn både till brottets svårhet i det konkreta fallet och till gärningsmannens ekonomiska ställning. Den omständigheten att förverkandet ekonomiskt sett över huvud taget inte kan avse mera än fordonsvärdet gör att förverkandets repressiva effekt i vissa fall blir mycket ringa, i synnerhet om värdet närmar sig skrotvärdet.

I det följande skall dessa olägenheter närmare granskas. Därvid skall undersökas vilka möjligheter som finns att bemästra eller begränsa olägenheterna.

11.2.5 Konstruktion av en förverkandesanktion

11.2.5.1 *Sakförverkande bör ske endast i de fall där fordonet tillhör gärningsmannen*

Av vad förut har anförts framgår att det är mot gärningsmannen, dvs. rattfylleristen, som en förverkandesanktion vid rattfylleri är avsedd att tillämpas. Detta låter sig utan svårighet göra i den vanligaste situationen att fordonet vid brottet – och sedermera alltjämt vid förverkandefrågans prövning – tillhör gärningsmannen. Fordonet kan nämligen då sakförverkas, med resultat att gärningsmannen går miste om fordonet.

Ett specialfall föreligger när gärningsmannen innehar fordonet på grund av avbetalningsköp med äganderättsförbehåll för säljaren. Denna inte ovanliga situation torde emellertid inte vålla några svårigheter. Enligt den förhärskande uppfattningen torde såväl säljaren som köparen ha en villkorlig äganderätt till fordonet intill dess köpeskillingen har betalats. Vad nu först angår avbetalningsköparen bör sakförverkande av fordonet kunna riktas mot denne. Han bör sålunda kunna anses som ägare. (Kommentar till brottsbalken, III, s. 390). Vad härefter angår avbetalningssäljarens rätt skyddas denna utan att särskilt förbehåll behöver göras. Detta framgår av bestämmelsen i 36 kap. 4 § tredje stycket brottsbalken, som gäller även utanför brottsbalken. Där föreskrivs att särskild rätt till egendom som förklaras förverkad består, om ej även den särskilda rätten förklaras förverkad. Med särskild rätt förstås enligt motiven bl. a. säljares rätt till gods som har sålts under äganderättsförbehåll (NJA II 1968 s. 735). – Ekonomiskt sett kommer förverkandet mot avbetalningsköparen att avse värdet av fordonet minus avbetalningssäljarens återstående fordran. Enligt de föreskrifter som gäller för avbetalningsköp i den yrkesmässiga bilhandeln (KF 11 dec. 1959 med föreskrifter om vissa betalningsvillkor vid yrkesmässig försäljning av bilar) skall minst 40 % av vederlaget erläggas före utlämnandet av bilen. (I denna kontantinsats får inräknas inbytesbil.) Avbetalningsköparens andel i bilen lär därför – om man ser bort från privatköp – redan från början vara betydande. Den omständigheten att det gällde avbetalningskontrakt för det förverkade fordonet torde därför inte upphäva förverkandets förmåga till kraftig ekonomisk repression mot gärningsmannen.

Frågan blir emellertid om eller i vad mån sakförverkande av fordonet skall kunna ske i de fall där vid brottet – och sedermera alltjämt vid förverkandefrågans prövning – fordonet tillhör annan än gärningsmannen,

utan att avbetalningsköp föreligger.[1]

Följande situationer, som förekommer i praktiken, skall här beaktas.

1) Fordonet ägs av arbetsgivare som har låtit gärningsmannen såsom anställd bruka fordonet i arbetet, eller fordonet är utlånat eller uthyrt (bruk av makes fordon behandlas nedan under 4): I dessa fall är gärningsmannen i allmänhet inte ekonomiskt intresserad i fordonet och kommer då inte att få olägenhet av ett sakförverkande. Men skall då sakförverkande ske, vilket kommer att drabba ägaren? Vad till en början angår den situationen att ägaren inte har förfarit klandervärt vid utlåningen etc. bör förverkande mot ägaren rimligen inte förekomma. Men om ägaren har försummat att vidta tillbörliga försiktighetsmått till förhindrande av trafiknykterhetsbrott, ter det sig inte lika orimligt att kunna ingripa med förverkande mot ägaren. Denne kan ju sägas ha tillhandahållit ett »brottsverktyg». Som förut har anförts är emellertid förverkande vid rattfylleri avsett att vara ett slags bistraff mot gärningsmannen. Däremot är inte avsikten att genom förverkande utöka den personkrets som skall träffas av sanktioner. Håller man fast härvid synes ett sakförverkande mot ägaren i dessa fall inte böra komma i fråga.

2) Fordonet är stulet eller brukas eljest olovligt: Sakförverkande av fordonet är givetvis här uteslutet, eftersom detta oförskyllt skulle drabba ägaren.

3) Fordonet tillhör bolag eller annan juridisk person som ägs av gärningsmannen eller som denne har väsentlig del i: Här är det närmast fråga om enmans- och familjebolag. Ekonomiskt sett är gärningsman och ägare i dessa fall helt eller delvis identiska. Gärningsmannen kan alltså tillfogas ekonomisk förlust genom att förverkande av fordonet sker gentemot bolaget. En nackdel är dock att eventuella delägare i bolaget också drabbas. Med hänsyn härtill synes sakförverkande inte heller här böra förekomma. Man synes nämligen strikt böra hålla sig till att förverkandet är avsett att vara en straffsanktion och som sådan bör direkt rikta sig mot gärningsmannen.

4) Makeförhållanden: Om fordonet tillhör – såsom giftorättsgods eller enskild egendom – den make som är gärningsman bör självfallet sakförverkande av fordonet kunna ske. Om å andra sidan andra maken äger fordonet skulle ett förverkande av detta visserligen ofta rent faktiskt drabba även gärningsmannen. Men att tillämpa sakförverkande mot den make som inte är gärningsman kan uppenbarligen i vissa fall leda till obilliga konsekvenser. Också här synes man därför böra – i överensstämmelse med förverkandets straffkaraktär – hålla fast vid att förverkande endast skall få förekomma mot gärningsmannen.

5) Fordonet tillhör annan medverkande än gärningsmannen, dvs. anstiftare eller medhjälpare: Detta problem torde ha en mycket liten praktisk betydelse. De fall där ansvar ådöms för medverkan är mycket fåtaliga.[2] Medverkande torde i regel bedömas påtagligt mildare än gärningsmannen. Ofta torde påföljden stanna vid böter. Att skärpa reaktionen mot medverkande synes från kriminalpolitisk synpunkt inte påkallat. Med hänsyn härtill bör fordonsförverkande inte kunna ske hos medverkande.

Sammanfattningsvis bör sakförverkande av fordonet få ske endast i de fall där fordonet tillhör (eller på grund av avbetalningsköp innehas av) gärningsmannen. Avgörande för äganderättsfrågan bör därvid vara förhållandena vid tiden för förverkandefrågans prövning. (Om gärningsmannen vid den tidpunkten äger fordonet kan man utgå ifrån att han i regel har ägt fordonet också vid tiden för brottet.) Den angivna principen uttrycks i förslaget till 4 § 3 mom. trafikbrottslagen sålunda att förverkande får ske endast hos gärningsmannen, se avsnitt 11.2.10. Däri ligger att sakförverkande av fordonet kan ske endast under förutsättning

[1] Frågan om sakförverkande skall kunna ske hos person som *efter* brottet har förvärvat fordonet av gärningsmannen behandlas i avsnitt 11.2.5.2.2.

[2] På grundval av en undersökning i Malmöhus län av universitetslektor Klette kan det antas att ansvar för medverkan ådöms endast i ett par procent av samtliga trafiknykterhetsbrott (Nordisk Tidsskrift for Kriminalvidenskap 1964 s. 128).

att fordonet tillhör gärningsmannen. Om nämligen fordonet tillhör annan, skulle ett sakförverkande av detta innebära att förverkandet sker, inte hos gärningsmannen utan hos den andre.

Att sakförverkande sålunda får ske endast i de fall där gärningsmannen äger fordonet innebär en påtaglig inskränkning i förhållande till de allmänna reglerna om förverkandesubjekt i brottsbalken (36 kap. 4 §). Denna begränsning synes emellertid vara väl motiverad med hänsyn till de särskilda syften som ligger bakom fordonsförverkande vid rattfylleri.

Uppenbarligen är det av intresse att söka uppskatta i hur många fall, procentuellt sett, som gärningsmannen inte kan åtkommas med sakförverkande av fordonet på den grund att detta tillhör annan, eller omvänt, i hur många fall sakförverkande av fordonet mot gärningsmannen är möjligt.

Universitetslektor Klette har i en undersökning rörande personer, som dömdes för trafiknykterhetsbrott åren 1958–1959 i Malmöhus län, kommit fram till att nära 80 % av de dömda hade fört eget fordon (inklusive avbetalningsköpare). I över 3 % av fallen tillhörde fordonet arbetsgivaren och i 3 % den dömdes familj. Andra lån utgjorde närmare 9 %. Olovligt brukande förekom i 5 % av fallen.

Av kommitténs undersökning av perso-

Tabell A Mopeder:

	Göteborgs polisdistrikt		Halmstads polisdistrikt	
	(Siffrorna avser procent)			
Fordonet				
tillhörde föraren (utom avbetalningsköpare)	81		63	
var köpt på avbetalning av föraren utan att köpeskillingen var helt betald vid tidpunkten för gärningen	4	85	9	72
tillhörde bolag eller annan juridisk person som ägdes av föraren eller vari denne hade väsentlig del	0		0	
tillhörde arbetsgivare som hade låtit föraren bruka fordonet i arbetet	0		0	
var utlånat av familjemedlem, nära släkting eller annan närstående, t. ex. fästmö	6		13	
var utlånat av annan	5		12	
var förhyrt	0		0	
befanns vara stulet eller eljest olovligt brukat	4		3	
	100 %		100 %	

Övriga motorfordon (i huvudsak bilar):

	Göteborgs polisdistrikt		Halmstads polisdistrikt	
	(Siffrorna avser procent)			
Fordonet				
tillhörde föraren (utom avbetalningsköpare)	63		39	
var köpt på avbetalning av föraren utan att köpeskillingen var helt betald vid tidpunkten för gärningen	9	72	26	65
tillhörde bolag eller annan juridisk person som ägdes av föraren eller vari denne hade väsentlig del	2		5	
tillhörde arbetsgivare som hade låtit föraren bruka fordonet i arbetet	5		0	
var utlånat av familjemedlem, nära släkting eller annan närstående t. ex. fästmö	7		8	
var utlånat av annan	11		19	
var förhyrt	1		0	
befanns vara stulet eller eljest olovligt brukat	2		3	
	100 %		100 %	

ner som år 1964 dömdes för trafiknykterhetsbrott, såväl rattfylleri som rattonykterhet (avsnitt 4.1.2.3) framgår att 66 % av bilförarna och 77 % av mopedisterna förde eget fordon. I 11 % av bilfallen och i 3 % av mopedfallen var fordonet stulet. Några nämnvärda skillnader mellan rattfylleri- och rattonykterhetsfall när det gäller äganderätten till fordonet förelåg inte.

Inom kommittén har gjorts ytterligare en undersökning för att belysa frågan. Undersökningen avser ägare- och besittningsförhållanden i fråga om fordon som under första halvåret 1967 brukades vid misstänkta trafiknykterhetsbrott (såväl rattfylleri som rattonykterhet)[1] i Göteborgs och Halmstads polisdistrikt. Materialet omfattar 396 fall i Göteborgs polisdistrikt och 96 fall i Halmstads polisdistrikt. Det bör anmärkas att sistnämnda distrikt i stor utsträckning utgör landsbygd. Undersökningen redovisas här särskilt för mopeder och övriga motorfordon. Eftersom mopedister i de flesta fall ådöms endast bötesstraff, är det äganderättsförhållandet i fråga om bilar som främst är av intresse. Resultaten av undersökningen – i avrundade tal – framgår av tabell A.

Av tabellen framgår att sakförverkande av fordonet enligt de av kommittén angivna grunderna skulle vara möjligt i mellan 2/3 och 3/4 av fallen. Omvänt betyder detta att i 1/4–1/3 av fallen hinder föreligger för sakförverkande. Om man inför fordonsförverkande vid rattfylleri måste man dessutom möjligen räkna med ett antal fall där en presumtiv rattfyllerist låter t. ex. andra maken stå som ägare till fordonet för att han inte skall behöva riskera ett sakförverkande för den händelse han skulle göra sig skyldig till rattfylleri. Sådana manipulationer torde dock bli ganska ovanliga. Härvid är att märka att en sådan transaktion, för att inte anses som en skenhandling, i regel måste företas i god tid före brottet. Detta innebär att fordonsägaren ännu inte har kommit i den situationen att frestelsen till rattfylleri har blivit konkret för honom. Motivet för honom att manipulera med äganderätten till fordonet torde då framträda mycket svagt. Förutom nu angivna fall föreligger teoretiskt sett en möjlighet att två fordonsägare efter gemensam alkoholförtäring på t. ex. restaurang kör varandras fordon hem i syfte att de båda skall undgå sakförverkande.

11.2.5.2 *Värdeförverkande*

11.2.5.2.1 Fall där fordonet inte tillhör gärningsmannen vid tiden för brottet (ursprungligt hinder för sakförverkande mot gärningsmannen)

Betydelsefull är frågan hur man skall förfara i de fall (cirka 1/3–1/4 av samtliga) där sakförverkande av fordonet enligt föregående avsnitt 11.2.5.1 inte kan komma i fråga på grund av att fordonet vid brottet – och även senare vid förverkandefrågans prövning – tillhör annan än gärningsmannen. Härvidlag bör framhållas, att eftersom förverkande vid rattfylleri motiveras med utgångspunkt från dess repressiva effekt, det synes angeläget att förverkandesanktionen konstrueras sålunda att den kan tillämpas mot gärningsmannen även om han inte äger fordonet. För att göra detta möjligt synes enda utvägen vara att införa ett alternativt värdeförverkande, som alltså innebär att gärningsmannen förpliktas utge ett belopp som svarar mot fordonets värde. Värdeförverkande skulle alltså komma att användas när sakförverkande av fordonet inte kan ske därför att gärningsmannen redan vid tiden för brottet inte ägde fordonet.

Frågan är emellertid om det är förenligt med förverkandesanktionens principiella karaktär att tillämpa värdeförverkande i nu ifrågavarande fall, där det redan vid tiden för brottet förelåg hinder för sakförverkande på grund av att annan än gärningsmannen ägde fordonet. Gärningsmannens an-

[1] Eftersom förverkande är avsett att kunna tillämpas endast vid rattfylleri, borde undersökningen helst ha begränsats till de fall där ansvar har ådömts för detta brott, eller också borde dessa fall ha särredovisats. Detta skulle emellertid ha medfört åtskilligt merarbete. Av den förut nämnda undersökningen för år 1964 framgår att någon egentlig skillnad på denna punkt inte föreligger.

knytning till fordonet som en förmögenhetstillgång är här som regel obefintlig. Han var ju inte ägare till fordonet när han begick brottet och följaktligen inte heller ägare till den ekonomiska tillgång som fordonet representerar. Medan man vid sakförverkande av fordonet berövar gärningsmannen just den honom tillhöriga egendom som har använts vid brottets begående, så skulle gärningsmannen vid värdeförverkande i nu avsedda fall förpliktas utge ett belopp vars storlek i princip har beräknats efter värdet av egendom som inte har tillhört honom.

Synnerlig betydelse synes man här böra tillmäta det ändamål som fordonsförverkande vid rattfylleri avser att tjäna. Som tidigare har framhållits är denna sanktion avsedd att i huvudsak fungera som ett straff. Tydligt är att straffändamålet uppnås genom den förmögenhetsförlust som påföljden medför samt att detta ändamål alltså inte kräver att den brottslige berövas en bestämd sak utan endast att han förlorar egendom till ett bestämt värde. I doktrinen har därför den meningen uttalats att sakförverkande som straff kan och bör principiellt ersättas med värdekonfiskation, när objektet är oåtkomligt. (Se framställning hos T. Strömberg, Om konfiskation som brottspåföljd, Lund 1949, s. 193 f.)

Det är ovisst i vilken utsträckning och under vilka förutsättningar man enligt svensk rätt kan som ersättning för sakförverkande tillämpa värdeförverkande mot gärningsman som inte ägde föremålet vid tiden för brottet. I varje fall kan man emellertid inom specialstraffrätten påvisa situationer där detta är möjligt. Härom kan följande nämnas.

Till en början bör därvid framhållas att man enligt många förverkandebestämmelser kan använda sakförverkande – som ju drabbar ägaren – inte bara när föremålet ägs av gärningsmannen utan också i viss utsträckning när föremålet (redan vid tiden för brottet) ägs av annan person. Om föremålet sålunda ägs av annan person och det *efter* brottet och före förverkandefrågans prövning uppstår hinder för sakförverkande därför att föremålet inte längre finns i behåll (det har t. ex. gömts undan eller förstörts), så finns i regel möjlighet att i stället för sakförverkande utdöma värdeförverkande. Sådant värdeförverkande skall enligt åtskilliga bestämmelser åläggas *den brottslige* (alltså inte den andre person gentemot vilken ursprungligen kunde tillämpas sakförverkande) och detta fastän den brottslige inte har ägt föremålet. Situationen i dessa fall är alltså att det från början har varit möjligt att sakförverka föremålet, nämligen från annan än den brottslige, och att hinder för sakförverkande senare har uppstått. (Se Kommentar till brottsbalken, III, s. 382, 390.)

När det gäller den av kommittén föreslagna konstruktionen av fordonsförverkande vid rattfylleri föreligger den skillnaden i förhållande till de nämnda förverkandebestämmelserna att sakförverkande enligt kommitténs mening (se avsnitt 11.2.5.1) endast skall vara möjligt om gärningsmannen äger fordonet. Om annan än gärningsmannen redan vid brottet ägde det, föreligger alltså ett ursprungligt hinder för sakförverkande. Frågan om man i sådana fall, där alltså hindret för sakförverkande är ursprungligt, i stället bör kunna tillämpa värdeförverkande mot gärningsmannen som inte har ägt föremålet behandlas av Strömberg (a.a., s. 207 och 229). Han menar att detta bör vara möjligt och uttalar bl. a. att det från likformighetssynpunkt i regel inte är tilltalande att en gärningsman helt slipper ifrån förverkande emedan saken inte kan sakförverkas av den anledningen att den skall återställas till annan person, av vilken gärningsmannen t. ex. har haft den till låns eller från vilken han har stulit den. Tydligt är att vad Strömberg har anfört gör sig särskilt gällande i de fall där förverkanderegeln har en straffbetonad karaktär.

Mot bakgrunden av vad sålunda har anförts torde från principiella synpunkter hinder inte böra möta att, när det gäller det straffbetonade fordonsförverkandet vid rattfylleri införa möjlighet till värdeförverkande hos gärningsmannen i de fall där han inte äger fordonet vid tiden för brottet. Det förtjänar anmärkas att det i dessa fall dock

såtillvida föreligger en anknytning mellan gärningsmannen och fordonet i det att denne hade *besittning* av fordonet när han använde detta vid rattfylleribrottet.

Med hänsyn till vad sålunda har förekommit anser kommittén att värdeförverkande bör kunna ske mot gärningsman som inte ägde fordonet vid tiden för brottet. I förslaget till 4 § 3 mom. trafikbrottslagen uttrycks detta dels genom en allmän bestämmelse att fordonets värde må förklaras förverkat och dels genom en särskild bestämmelse av innehåll att förverkande hos gärningsmannen av fordonets värde må ske utan hinder av att vid brottet fordonet inte tillhörde denne, se avsnitt 11.2.10.

En olägenhet med värdeförverkande är att man, till skillnad från sakförverkande, vid verkställigheten saknar den utmätningsbara tillgång som själva fordonet utgör. Att föreskriva att värdeförverkande vid bristande betalning skall kunna förvandlas till fängelse, såsom gäller vid dagsböter, synes uteslutet. Med hänsyn härtill är det av intresse att få ett begrepp om rattfylleristernas ekonomiska förhållanden så att man kan bedöma vilken faktisk effekt som värdeförverkande kan antas få. Som framgår av avsnitt 4.1.2.4 har rattfylleristerna ofta mycket låga inkomster. I den mån så är fallet kan det befaras att värdeförverkande många gånger inte kan verkställas till fullo. Å andra sidan är det tydligt att möjligheten att utfå förverkandebeloppet påverkas gynnsamt om rattfylleristen genom förverkandet undgår frihetsstraff och de ekonomiska olägenheter som föranleds av frihetsstraffet.

11.2.5.2.2 Fall där efter brottets begående uppstår hinder (mellankommande hinder) för sakförverkande mot gärningsmannen. Sakförverkande mot ondtrosförvärvare?

I de fall där sakförverkande mot gärningsmannen har varit tillämpligt vid tiden för brottet kan under tiden därefter och fram till förverkandefrågans prövning inträffa omständigheter som medför att sakförverkande mot gärningsmannen skulle bli verkningslöst (mellankommande hinder). Hit hör främst de fall där gärningsmannen förfogar över sitt fordon på olika sätt. Han kan t. ex. tänkas gömma undan fordonet eller överlåta fordonet i avsikt att det skall undgå förverkande. Också lojala transaktioner kan naturligtvis förekomma. Vidare kan det inträffa att fordonet förstörs genom olyckshändelse eller att rattfylleristen blir frånhänd fordonet genom tillgrepp.

Från kriminalpolitisk synpunkt synes det angeläget att man kan ingripa med en förverkandesanktion mot gärningsmannen trots att det har uppstått mellankommande hinder för sakförverkande. Detta är särskilt viktigt i de fall där man har anledning att misstänka illojalt förfarande av gärningsmannen. Den möjlighet som då står till buds är – i likhet med vad som gäller enligt brottsbalken – att använda värdeförverkande. Kommittén anser därför att värdeförverkande bör kunna användas i nu avsedda fall. I förslaget till 4 § 3 mom. trafikbrottslagen framgår detta av att förverkande av fordonets värde anges som alternativ till förverkande av fordonet, se avsnitt 11.2.10.

Vad här har sagts innebär naturligen inte att man i samtliga de fall där sakförverkande från början skulle ha tillämpats verkligen bör utnyttja möjligheten att tillämpa värdeförverkande. På grund av förverkanderegelns fakultativa karaktär bör frågan om värdeförverkande prövas från fall till fall. Ibland kan läget vara sådant att värdeförverkande skulle te sig obilligt eller i övrigt olämpligt. Detta kan bland annat gälla i vissa fall där fordonet har förstörts av våda eller har frånstulits gärningsmannen.

Mellan värdeförverkande enligt avsnitt 11.2.5.2.1 (gärningsmannen var inte ägare till fordonet vid brottets begående) och värdeförverkande i de här avsedda fallen föreligger den skillnaden att man i de förstnämnda fallen aldrig har kunnat tillämpa sakförverkande mot gärningsmannen medan däremot i nu ifrågavarande fall sakförverkande ursprungligen har varit tillämpligt mot gärningsmannen. Detta innebär också att i de nu förevarande fallen förverkandebeloppet beräknas efter värdet på ett före-

mål, dvs. fordonet, som tillhörde gärningsmannen när brottet begicks. Det föreligger alltså här en viss relation mellan gärningsmannens ekonomi och förverkandets omfattning.

Om det mellankommande hindret beror på att gärningsmannen efter brottet har överlåtit fordonet till annan, uppstår frågan om man inte under vissa förutsättningar borde – i stället för att ålägga gärningsmannen värdeförverkande – kunna tillämpa sakförverkande mot *förvärvaren*. Här åsyftas situationer där det föreligger ett samspel mellan rattfylleristen och förvärvaren i syfte att dra undan fordonet från förverkande. Ofta torde det därvid vara fråga om en skenöverlåtelse. Sådana illojala transaktioner kan tänkas bli frestande särskilt om gärningsmannen saknar andra tillgångar än fordonet och ett värdeförverkande mot honom därför lätt skulle bli illusoriskt. Mot bakgrunden härav kan det göras gällande att det bör vara möjligt att tillämpa sakförverkande mot förvärvare, för att fältet inte skall lämnas öppet för överlåtelser i nämnda syfte. En sådan möjlighet föreligger enligt brottsbalkens förverkanderegler (36 kap. 4 §). Förutsättningen är därvid – bortsett från familjerättsliga fång och gåva – att förvärvaren hade vetskap om eller skälig anledning till antagande om egendomens samband med brottet.

Emellertid kan det sättas i fråga om man verkligen vid rattfylleri behöver en sådan regel om sakförverkande mot ondtroende förvärvare. Härvidlag är till en början att märka att – såsom längre fram kommer att utvecklas – meningen är att fordonet (om förutsättningar i övrigt föreligger) i regel skall tas i beslag redan vid polisingripandet mot rattfylleristen. Av kommitténs undersökningar framgår att polisingripandet i nästan samtliga fall sker i nära anslutning till brottet.[1] Möjligheterna att ta fordonet i beslag omedelbart efter brottet föreligger därför i regel. Även om beslag på detta stadium oftast torde komma att verkställas i form av skingringsförbud, är det därför sannolikt att de fall blir relativt få där sakförverkande mot gärningsmannen blir omöjligt på grund av mellankommande hinder. Vidare kan sättas i fråga om den som misstänks för rattfylleri verkligen – i avsikt att dra sig undan konsekvenserna av förverkande – vidtar en så exceptionell åtgärd som att överlåta fordonet, innan han vet hur lagföringen mot honom utfaller. Vid ett så utpräglat vinningsbrott som smuggling förefaller det naturligt att den som riskerar förverkande av det fordon som har använts som hjälpmedel vid smugglingen försöker minska de förluster som lagföringen av brottet för med sig genom att förfoga över fordonet. Rattfylleri däremot begås inte av ekonomiska motiv. Rattfylleristen är därför inte på samma sätt psykologiskt inställd på att göra ekonomiska manipulationer. Ytterligare en omständighet som talar emot att införa en regel om förverkande mot ondtroende förvärvare är, att även om regeln är så utformad att den kan antas bli tillämpad endast i mera kvalificerade fall av ond tro, det inte kan uteslutas att lojala bilköpare i viss utsträckning kommer att bli utsatta för förverkandetalan. Bortsett från den personliga olägenhet som detta innebär för förvärvaren kan kanske redan risken för en sådan talan vara till olägenhet för den lojala handeln med motorfordon. Slutligen kan från principiell synpunkt anföras att den ifrågasatta regleringen innebär ett avsteg från den princip som kommittén eljest har antagit, nämligen att förverkande vid rattfylleri bör tillämpas endast mot gärningsmannen. Dock kan det sägas att om ett sådant avsteg är rättspolitiskt motiverat, det tidigare principiella ställningstagandet inte bör lägga hinder i vägen.

Med hänsyn till vad sålunda har anförts synes övervägande skäl tala för att inte införa någon regel om att sakförverkande får ådömas den som efter brottet har förvärvat fordonet med vetskap om eller skälig anledning till antagande om fordonets samband med gärningen.

[1] År 1964 blev omkring 95 % av bilrattfylleristerna och omkring 97 % av mopedrattfylleristerna föremål för blodprovstagning. Blodprov tas självfallet endast i de fall där tiden mellan brottet och ingripandet inte är alltför lång.

11.2.5.3 *Slumpmässigheten och ojämnheten i förverkandets ekonomiska följder. Partiellt värdeförverkande*

Utmärkande för förverkande är att dess omfattning i princip bestäms av värdet på den egendom som förverkandet avser. Detta leder lätt till slumpmässiga och ojämna ekonomiska konsekvenser. Vid förverkande av fordonet vid rattfylleri är denna ojämnhet särskilt oläglig med hänsyn till att det här är fråga om en ekonomisk sanktion av straffrättslig karaktär. Den nyanserade straffmätning som man i straffrättsskipningen eftersträvar är över huvud taget svår att nå vid förverkande. Härvidlag skiljer sig förverkande från dagsbotssystemet, där hänsyn tas både till brottets grovhet (dagsböternas antal) och den dömdes ekonomi (dagsbotens storlek).

De slumpmässiga och ojämna konsekvenserna av fordonsförverkande hänger i första hand samman med att *värdet på olika fordon varierar* inom vida gränser. I ett fall kan det vara fråga om en gammal moped eller en gammal skrotfärdig bil och i ett annat fall om en ny lyxbil eller en ny långtradare. Men också om man ser bort från dessa extrema exempel är det uppenbart att värdet på olika fordon skiljer sig avsevärt, allt efter fordonstyp, märke, årsmodell, antalet körda mil och fordonets skick. Vid den tidigare omnämnda undersökningen av misstänkta fall av trafiknykterhetsbrott under första halvåret 1967 i Göteborgs och Halmstads polisdistrikt har gjorts en grov uppskattning av värdena på de fordon som användes (396 i göteborgsdistriktet och 96 i halmstadsdistriktet).

Personbilarna fördelar sig enligt denna undersökning procentuellt på olika värdegrupper enligt den ungefärliga beräkning som framgår av tabell B.

Mopederna[1] fördelar sig procentuellt på olika värdegrupper enligt den ungefärliga beräkning som framgår av tabell C.

Vidare förekom i Göteborgs polisdistrikt fyra lastbilar och ett motorredskap med värden som översteg 20 000 kronor.

Den förhållandevis stora andelen låga värden i denna undersökning kan lätt föranleda reflexionen att fordonsförverkande skulle vara mindre väl ägnat att tillgodose allmänpreventionens krav. Emellertid är det tydligt att den allmänpreventiva effekten bör mätas med utgångspunkt från värdena på de motorfordon som innehas av motorfordonsförarna i allmänhet. Det förefaller sannolikt att dessa fordon genomsnittligt sett är mer värda än de fordon som har använts av rattfyllerister.

Om fordonet har ett mycket högt värde, uppåt 30 000–40 000 kronor, kommer ett förverkande av fordonet att innebära en synnerligen kraftig ekonomisk repression, som nog i allmänhet skulle gå utöver gränsen för det rimliga. Kanske kan det å andra sidan sägas att rattfylleristen redan när han startar färden kan bedöma vilka ekonomiska konsekvenser ett förverkande av fordonet eller dess värde kan få för honom. Verkningarna är således förutsebara. Med hänsyn härtill är det kanske mindre viktigt

Tabell B. Personbilar

Värde i kronor	Göteborgs polisdistrikt (Siffrorna avser procent)	Halmstads polisdistrikt
högst 250	5	0
251— 500	17	13
501— 1 000	18	16
1 001— 1 500	8	8
1 501— 2 000	9	11
2 001— 3 000	13	9
3 001— 5 000	12	18
5 001—10 000	14	18
10 001—15 000	4	5
15 001—20 000	0 (0,3)	2
20 001—	0	0
	100 %	100 %

Tabell C. Mopeder

Värde i kronor	Göteborgs polisdistrikt	Halmstads polisdistrikt
högst 250	31	16
251— 500	63	62
501—1 000	6	22
	100 %	100 %

[1] Mopedernas värden är av mindre intresse med hänsyn till att påföljden vid mopedrattfylleri oftast stannar vid enbart böter.

att förverkandet i denna situation i sig inte innefattar en nyanserad straffmätning.

Förverkandets anknytning till fordonsvärdet gör att sanktionen drabbar rattfylleristen utan hänsyn till hans *ekonomiska ställning*. Särskilt gäller detta i de fall där fordonet tillhör annan än rattfylleristen. Ett talande exempel är rattfylleri som begås av en chaufför med långtradare. I de fall där rattfylleristen har fört sitt eget fordon kan det å andra sidan – mycket grovt sett – finnas en *viss* relation mellan fordonsvärdet och den ekonomiska ställningen, i det att fordon med ringare värde ofta ägs av personer med små tillgångar under det att fordon med högre värde ofta tillhör personer med högre ekonomisk standard. I den mån så är fallet kan ett förverkande i båda fallen antas – liksom vid dagsbotssystemet – träffa ungefärligen lika. Även om man beaktar detta måste emellertid slutsatsen bli att relationen mellan fordonsvärde och rattfylleristens ekonomiska situation är slumpartad och ojämn.

Vidare står förverkandet genom sin anknytning till fordonsvärdet inte i någon principiell relation till *rattfylleribrottets svårhet i det konkreta fallet*. När det gäller mopedrattfylleri jämfört med bilrattfylleri finns dock i viss mån en sådan relation. Rattfylleri med moped får ju genomsnittligt anses vara ett lindrigare brott än rattfylleri med bil, samtidigt som fordonsvärdet i det förra fallet är lägre. (Såsom tidigare har anmärkts blir å andra sidan förverkande sällan aktuellt vid mopedrattfylleri, eftersom påföljden då ofta stannar vid böter.) Bortsett från förhållandet mopedrattfylleri–bilrattfylleri gäller att den som har gjort sig skyldig till ett lindrigt rattfylleri lätt drabbas ekonomiskt lika hårt eller hårdare av fordonsförverkande än den som har begått ett allvarligt rattfylleri.

I vissa kombinationer av de tre faktorerna fordonsvärde, rattfylleristens ekonomiska ställning och brottets svårhet i det enskilda fallet, framträder särskilt starkt ojämnheten och slumpmässigheten i verkningarna av ett förverkande av fordonet eller dess värde. Sålunda kan man jämföra å ena sidan ett allvarligt rattfylleri som begås av en förmögen person med ett fordon som har ett ringa värde och å andra sidan ett lindrigt rattfylleri som begås av en person i svaga ekonomiska omständigheter med ett värdefullare fordon. I det förra fallet skulle effekten av förverkandet bli ytterst ringa medan i det sistnämnda fallet resultatet skulle bli synnerligen kännbart.

Härtill kommer en annan faktor som bidrar till ojämnhet i verkningarna av ett fordonsförverkande, nämligen olika fordonsägares olika behov av fordonet för sin yrkesutövning eller annat. Förlusten av fordonet träffar t. ex. yrkesbilägaren hårdare än den som har fordonet bara för nöjes skull. Denna olägenhet gör sig emellertid gällande även vid nu gällande regler för körkortsåterkallelse.

Av vad sålunda har anförts framgår att det synes nödvändigt att kunna motverka och utjämna den slumpmässighet och ojämnhet i förverkandet som ligger i att förverkandets omfattning bestäms av fordonets värde, så att från straffmätningssynpunkt lika fall behandlas i möjlig mån lika. Att detta inte kan ske i den riktningen att man gör förverkandet mer ingripande i de fall där fordonsvärdet är helt obetydligt är uppenbart. Fordonets värde begränsar ju sanktionen uppåt. (Om dessa fall se avsnitt 11.2.6.) Däremot är den andra vägen öppen, nämligen att genom partiellt värdeförverkande utdöma endast en del av fordonsvärdet. Möjligheten till partiellt förverkande – som finns även vid förverkande enligt brottsbalkens regler – följer redan av förverkandets fakultativa karaktär, dvs. att förverkande kan helt underlåtas. För tydlighetens skull bör emellertid i lagtexten uttryckligen anges att förverkande må avse del av fordonets värde. Möjligheten till partiellt värdeförverkande är självfallet oberoende av om sakförverkande kan ske eller inte.

Partiellt värdeförverkande kan sålunda tillämpas *dels* i de fall där sakförverkande i och för sig kan ske, dvs. när gärningsmannen äger fordonet, och *dels* i de fall där enbart värdeförverkande kan ske, dvs.

när det av olika skäl föreligger hinder för sakförverkande.

Genom partiellt värdeförverkande kan man alltså i viss utsträckning göra förverkandesanktionen mer nyanserad och avpassad till omständigheterna i det särskilda fallet. Man kan härigenom uppnå en viss likhet med dagsbotssystemet. Partiellt förverkande bör komma i fråga när fordonsvärdet är så högt att en reduktion av förverkandet framstår som påkallad med hänsyn till gärningsmannens ekonomiska ställning eller till omständigheterna vid brottet eller med hänsyn till båda faktorerna. Man bör också kunna beakta den påföljd enligt brottsbalken som kommer i fråga för brottet.

Partiellt värdeförverkande torde kunna bli ganska vanligt i de fall där fordonsvärdet är mera betydande. Det torde kunna överlämnas åt praxis att utbilda normer för vilka förverkandebelopp som kan anses skäliga med hänsyn till omständigheterna. Att så i viss omfattning sker är önskvärt för att man skall vinna erforderlig enhetlighet i rättstillämpningen. Å andra sidan är det uppenbart att någon straffmätning i vanlig ordning inte bör eftersträvas. Meningen med det partiella värdeförverkandet är endast att man skall kunna undvika otillfredsställande konsekvenser av ett totalt förverkande.

I de fall där sakförverkande i och för sig är möjlig men endast partiellt värdeförverkande äger rum synes man böra ta tillvara den fördel som ianspråktagandet av fordonet innebär. Detta kan ske sålunda att fordonet får utgöra säkerhet och i sista hand exekutionsobjekt för betalning av det belopp som värdeförverkandet avser. Denna fråga behandlas i avsnitt 11.2.7.7.

Av det föregående framgår att fordonsförverkande mot gärningsmannen vid rattfylleri avses förekomma i följande olika former. *Sakförverkande* av (hela) fordonet tillämpas om gärningsmannen äger fordonet och skäl saknas att jämka sanktionen. Eftersom fordonet är odelbart kan partiellt sakförverkande av detta inte förekomma. *Helt värdeförverkande* (= hela fordonsvärdet) tillämpas när ursprungligt eller mellankommande hinder föreligger att tillämpa sakförverkande och skäl saknas till jämkning. *Partiellt värdeförverkande* används dels i de fall där sakförverkande av fordonet i och för sig kan äga rum men en jämkning anses böra ske och dels i de fall där enbart värdeförverkande kan komma i fråga men jämkning anses påkallad.

Frågan huruvida förverkande över huvud taget skall ske i det enskilda fallet kommer att utvecklas i följande avsnitt 11.2.6, som behandlar frågan om fordonsförverkandets användning i sanktionssystemet vid rattfylleri.

En särskild fråga som hänför sig till fordonets värde bör i detta sammanhang beaktas. Det händer ganska ofta att rattfylleriförare (dvs. de som upptäcks) avslutas genom en trafikolycka (cirka 30 % av trafiknykterhetsbrott med körkortspliktigt fordon). Om fordonet därvid skadas mera avsevärt, är det en praktisk fråga hur den värdeminskning av fordonet som genom olyckan har inträffat efter det att brottet juridiskt sett fullbordades, skall inverka på förverkandets omfattning. Principiellt sett synes det möjligt dels att utöver sakförverkande av fordonet förplikta gärningsmannen att i form av värdeförverkande utge skillnaden mellan fordonets värde före och efter olyckan, dels också att vid enbart värdeförverkande bestämma detta till ett belopp som motsvarar fordonets värde före olyckan (Strömberg, a. a., s. 240).

11.2.6 Fordonsförverkandets användning i sanktionssystemet vid rattfylleri

Eftersom kommittén enligt vad som av fortsättningen framgår inte anser sig kunna förorda att det införes fordonsförverkande vid rattfylleri finns inte anledning att i detalj lägga fram förslag om hur förverkandet skulle komma att användas i sanktionssystemet vid detta brott. Några allmänna reflexioner bör dock göras.

Såsom framgår av vad tidigare har anförts är denna förverkandesanktion avsedd att kunna tillämpas som en särskild rätts-

verkan vid rattfylleri som inte utgör ringa fall. Vid ringa fall av rattfylleri eller vid rattonykterhet skall förverkande således inte förekomma. I överensstämmelse med principerna i brottsbalken skall förverkandet inte vara obligatoriskt. Detta har i förslaget till lagtext uttryckts sålunda att förverkande *må* ske. Det skall alltså ankomma på domstolen att i varje särskilt fall avgöra om förverkande bör ske.

Vägledande för fordonsförverkandets tillämpning i varje enskilt fall torde vara de förut anförda synpunkterna nämligen dels att en sådan sanktion kan tänkas möjliggöra en begränsning av det schablonmässiga fängelsestraffet och en nyansering av påföljdsbestämningen vid rattfylleri och dels att i vissa grövre fall av sådant brott förverkande kan tänkas använt i samband med fängelse.

Användningen av förverkande torde i varje enskilt fall komma att hänga samman med valet av brottspåföljd enligt brottsbalken. I regel får domstolen göra en samlad bedömning av verkningarna av de sanktioner som kommer i fråga i det aktuella fallet. Bestämningen av brottspåföljd enligt brottsbalken (villkorlig dom i förening med böter, skyddstillsyn i förening med böter, fängelse osv.) torde dock i regel komma att framstå som det primära avgörandet. Detta val bör uppenbarligen främst ske med hänsyn till omständigheterna vid brottet och den tilltalades personliga förhållanden. Men det slutliga avgörandet kan i sin tur också influeras av hur ett förverkande kommer att träffa den dömde. När det därvid gäller verkningarna av förverkande möter särskilda problem när fordonsvärdet är så lågt att förverkandet inte får någon påtaglig effekt. Man bör då i möjligaste mån söka undvika att enbart av denna anledning döma till fängelse. Man bör i stället undersöka i vad mån man genom andra påföljder, t. ex. höga dagsböter, kan kompensera ett lågt fordonsvärde.

Att söka ge mer fixerade anvisningar om i vilka fall av rattfylleri som förverkande bör ske synes svårt. Utrymme finns här uppenbarligen för varierande lösningar. Den närmast till hands liggande möjligheten – vilket ligger i linje med fordonsförverkandets syfte och utformning – är väl att sanktionen – totalt eller partiellt – tillämpas ganska allmänt vid normala fall av rattfylleri, och då i regel i kombination med ej frihetsberövande påföljd enligt brottsbalken, såsom villkorlig dom i förening med böter eller skyddstillsyn i förening med böter. Förutsättningen för tillämpningen av förverkande i det enskilda fallet är emellertid att detta behövs från allmänpreventiv synpunkt. Även vid mera allvarliga rattrylleribrott där fängelse fortfarande skulle bli nödvändigt eller skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling skulle ådömas torde förverkande ofta kunna tillämpas för att en kraftigare repression skall uppnås. Härför kan åberopas att om denna i många fall kraftiga specialsanktion används i normalfallen av rattfylleri det kan förefalla naturligt eller till och med angeläget att så blir fallet också vid allvarligare rattfylleribrott. Även i återfallssituationer synes det ofta vara anledning att tillämpa förverkande.

11.2.7 **Beslag av fordonet. Verkställighetsfrågor**

För att säkerställa det allmännas tillgång till egendom, som kan komma att förverkas vid brott, har rättegångsbalken gett tillgång till ett särskilt straffprocessuellt tvångsmedel, beslag. När det gäller fordonsförverkande vid rattfylleri – sådan sanktionen har utformats av kommittén – har beslag en funktion att fylla i de fall där gärningsmannen äger fordonet. I flertalet rattfylleri-fall (cirka 2/3–3/4) kan såsom av det föregående framgår (avsnitt 11.2.5.1) en sådan situation beräknas föreligga.

11.2.7.1 *Beslagsreglerna i rättegångsbalken*

Allmänna regler om beslag innehålls i 27 kap. rättegångsbalken. Om man inför en bestämmelse om fordonsförverkande vid rattfylleri, blir dessa beslagsregler automatiskt tillämpliga i den mån man inte ger avvikande bestämmelser.

27 kap. rättegångsbalken innehåller, såvitt nu är av intresse, i stort sett följande. Föremål, som skäligen kan antas vara på grund av brott förverkat, må tas i beslag. Beslut om beslag må meddelas av undersökningsledaren eller åklagaren. Är fara i dröjsmål, må polisman ta föremål i beslag utan sådant beslut. Vidare må rätten förordna om beslag å föremål som är tillgängligt för beslag. Har beslag verkställts utan rättens förordnande äger den som drabbats av beslaget att begära rättens prövning därav. Förhandling skall i så fall hållas inför rätten för prövning av beslaget. Om rätten inte utsätter tid inom vilken åtal skall vara väckt, skall åtal väckas inom en månad sedan beslaget verkställdes. Rätten må medge förlängning av tiden. När målet avgörs, skall rätten pröva om beslag fortfarande skall bestå. Rätten äger också i samband med domen förordna om beslag. Beslagtaget föremål skall omhändertas av den som har verkställt beslaget eller sättas i förvar under försegling. Om det kan ske utan fara och eljest finnes lämpligt, må dock föremålet kvarlämnas i innehavarens besittning. Kvarlämnas föremål i innehavarens besittning, skall förbud meddelas honom att sälja eller skingra föremålet och, om det finnes erforderligt, detta genom anslag eller på annat sätt så utmärkas, att det är uppenbart att det har tagits i beslag. Föremålet får av innehavaren nyttjas, om inte förbud däremot finnes böra meddelas. Föremål som har tagits i beslag, skall vårdas väl, och noggrann tillsyn skall hållas över att det inte förbyts eller förändras eller annat missbruk sker med föremålet.

Dessa beslagsregler torde i stort sett lämpa sig för användning även när det gäller beslag för säkerställande av fordonsförverkande vid rattfylleri. Härom är att anföra följande.

11.2.7.2 *Vid vilken tidpunkt skall beslag kunna ske?*

Behovet av ett effektivt beslagsförfarande vid fordonsförverkande synes påtagligt. Som förut har anförts finns det risk för att gärningsmannen efter brottet på olika sätt förfogar över fordonet så att detta inte kan sakförverkas. Med hänsyn till förhållandena på bilmarknaden kan en överlåtelse av fordonet lätt ske. Att värdeförverkande vid överlåtelse eller annat förfogande över fordonet kan tillämpas i stället för sakförverkande, utgör inte alltid en likvärdig ersättning, eftersom den dömde vid verkställigheten av värdeförverkandet kanske saknar utmätningsbara tillgånger. För att hindra honom från att förfoga över fordonet synes det angeläget att polisen kan ta fordonet i beslag så snart som möjligt efter brottets upptäckt. Olika skäl, främst hänsyn till att gärningsmannen skall kunna använda sitt fordon till dess att ansvars- och förverkandefrågan har prövats, kan å andra sidan anföras för att beslag bör tillåtas först på ett senare stadium av det processuella förfarandet. Sålunda kan man överväga att, i analogi med vad som gäller vid interimistisk körkortsåterkallelse, tillåta beslag först när blodprovsanalysen är klar (såvida rattfylleristen inte visar tydliga tecken på alkoholpåverkan), till förebyggande av att beslag äger rum fastän det senare visar sig att rattfylleri inte kan styrkas. Man kan också tänka sig att låta frågan om beslag anstå till dess att domstolen i första instans har avgjort om förverkande skall ske. Emellertid måste man räkna med att förverkandesanktionens effektivitet skulle bli allvarligt lidande om man inte gör det i princip möjligt att ta fordonet i beslag redan i samband med polisingripandet. Rättegångsbalkens regler på denna punkt synes därför lämpligen böra gälla.

11.2.7.3 *Under vilka förutsättningar skall beslag äga rum?*

Som förutsättning för beslag gäller enligt 27 kap. 2 § rättegångsbalken att föremålet skäligen kan antas bli på grund av brott förverkat. Hinder synes inte föreligga att låta denna bestämmelse vara direkt tillämpligt på fordonsförverkande vid rattfylleri. Emellertid är bestämmelsen avfattad med tanke på enbart sakförverkande. Såsom re-

dan har berörts och närmare kommer att behandlas i avsnitt 11.2.7.7 är avsikten att vid fordonsförverkande kunna ta fordonet i anspråk inte bara när detta sakförverkas utan också – såsom säkerhet och exekutionsobjekt – i sådana fall av (partiellt) värdeförverkande där sakförverkande är lagligen möjligt. Med hänsyn härtill är det kanske lämpligt att man vid fordonsförverkande inför en särskild lag om förutsättningarna för beslag,[1] se kommitténs förslag till lag med särskilda bestämmelser om fordonsbeslag och verkställighet av förverkande vid rattfylleri (beslagslagen), avsnitt 11.2.10. I denna lag bör föreskrivas (1 §) att om någon är skäligen misstänkt för rattfylleri och brottet inte är att hänföra till ringa fall får det vid brottet förda fordonet, om detta tillhör den misstänkte, tas i beslag för säkerställande av verkställighet av förverkande som (enligt 4 § 3 mom. trafikbrottslagen) kan komma att ske hos honom.

Av den angivna formuleringen – liksom av rättegångsbalkens nyssnämnda bestämmelse – framgår att beslag kan förekomma, fastän det sedan visar sig att förverkande uteblir. När det gäller beslag av motorfordon innebär det ofta en väsentlig olägenhet för fordonsägaren att bli utsatt för ett beslag som – fastän fullt rättsenligt – inte resulterar i dom på förverkande. Hur bör då utifrån dessa synpunkter tillämpningen av den ifrågavarande bestämmelsen om förutsättningarna för beslag gestalta sig i olika hänseenden? Frågan om verkställigheten av beslag genom skingringsförbud behandlas i nästa avsnitt 11.2.7.4.

I första hand är det naturligtvis angeläget att beslag i görligaste mån undviks i sådana fall där det senare visar sig att de lagliga förutsättningarna för förverkande över huvud taget inte föreligger med hänsyn till att föraren går fri från ansvar för rattfylleri. Vad det här oftast gäller är ju – såvida inte påverkansgraden är så påtaglig att blodprovet kan antas kunna bekräfta detta förhållande – frågan om blodalkoholhalten hos föraren kan antas ha uppgått till minst 1,2 ‰. Vid andra brott där fordonsförverkande förekommer, t. ex. smuggling, är det ofta lätt att genast konstatera om de objektiva brottsrekvisiten är uppfyllda. Vid misstanke om rattfylleri däremot måste man ofta avvakta blodprovsanalysen innan man med säkerhet kan fastställa om rattfylleri objektivt sett föreligger. Självfallet skulle det vara värdefullt om man vid ingripandet mot en misstänkt rattfyllerist och alltså innan blodprovsanalysen är klar kunde på ett enkelt sätt konstatera om blodalkoholhalten har uppnått promillegränsen för rattfylleri. Detta kan tänkas möjligt om man på polisstationerna installerar sådana apparater för alkoholanalys av utandningsluften som tillåter en omedelbar och tämligen säker avläsning av resultatet. (Här avses andra apparater än Alcotest. Se vidare avsnitt 12.4.)

Det bör anmärkas att de olägenheter som är förknippade med att fordon tas i beslag, fastän det sedan visar sig att rattfylleri inte har begåtts, minskas väsentligt om blodprovanalysen blir klar på mycket kort tid. Då kan ju ett omotiverat beslag snabbt hävas av polismyndigheten. För närvarande är väntetiden i allmänhet inte längre än en vecka.

Emellertid kan det tänkas att förverkandeförklaring uteblir av ett annat skäl, nämligen det att domstolen, trots att rattfylleri finnes styrkt, med stöd av förverkanderegelns fakultativa karaktär ändå finner att förverkande inte bör komma i fråga. Av den tidigare framställningen (avsnitt 11.2.6) framgår att det inte sällan torde komma att inträffa att förverkande underlåtes trots att de lagliga förutsättningarna härför är uppfyllda. Tydligt är att polisen endast i få fall kan på förhand bedöma hur domstolsprövningen i påföljdsfrågan – som kan bli beroende på rattfylleristens personliga förhållanden – kan komma att utfalla. Man måste därför räkna med att polisen i regel måste ta fordonet i beslag utan någon sådan bedömning. Otillfredsställande resultat kan därvid i viss mån undvikas genom den

[1] I lagen om straff för varusmuggling, där man har en liknande reglering vid partiellt värdeförverkande har man dock inte angett förutsättningarna för beslag med särskilt avseende på partiellt värdeförverkande.

misstänktes möjlighet att redan under förundersökningen begära rättens prövning av beslaget (27 kap. 6 § rättegångsbalken).

Innan ett fordon tas i beslag måste man undersöka om annan än gärningsmannen äger fordonet. Vid beslag på förundersökningsstadiet bör man naturligen kräva mindre utredning om äganderättsfrågan än senare, då domstolen skall pröva själva förverkandefrågan. Om gärningsmannen är registrerad som ägare till fordonet, synes i regel beslag kunna ske, och detta även om han påstår att han har överlåtit fordonet till annan som ännu inte har registrerat sig som ägare. Är å andra sidan fordonet registrerat på annan än gärningsmannen men det finns anledning förmoda att gärningsmannen har förvärvat fordonet från den registrerade ägaren, bör också i denna situation fordonet kunna tas i beslag. När det gäller äkta makar torde det inte sällan vara en tillfällighet vilken av dem som står registrerad som ägare till bilen. Även här torde det emellertid vara lämpligast att lägga registreringen till grund för beslag. Undantag kan tänkas om rattfylleristens make är registrerad som ägare men saknar körkort, vilket kan tyda på att andre maken i själva verket äger fordonet.

11.2.7.4 *Skall beslag kunna verkställas genom att fordonet lämnas kvar i innehavarens besittning och skingringsförbud meddelas?*

Det föregående resonemanget har utgått från att beslag verkställs genom att fordonet omhändertas och innehavaren berövas besittningen till fordonet. Detta tillvägagångssätt är enligt rättegångsbalken det normala vid beslag. Emellertid kan såsom förut har berörts (avsnitt 11.2.7.1) enligt rättegångsbalkens beslagsregler (27 kap. 10 §) i vissa fall förfaras sålunda att det beslagtagna fordonet lämnas kvar i innehavarens besittning. Förutsättningen är att det kan ske utan fara och eljest finnes lämpligt. Beslaget verkställs i detta fall dels genom att innehavaren meddelas förbud att sälja eller skingra fordonet, s. k. skingringsförbud, och dels genom att förbudet, om så finnes erforderligt, genom anslag eller på annat sätt så utmärks att det är uppenbart att fordonet har tagits i beslag. Fordonet får utan hinder av beslaget nyttjas, om inte särskilt förbud meddelas. Av intresse är nu att diskutera om man bör genomföra en mera allmän tillämpning av detta tillvägagångssätt vid fordonsbeslag på grund av rattfylleri.

När det gäller skälen för ett sådant tillvägagångssätt kan anföras följande. Tydligt är att beslag som verkställs som ett skingringsförbud innebär ett avsevärt mindre ingripande mot ägaren än om han berövas besittningen av fordonet. Om han inte förbjuds att nyttja fordonet kommer han trots beslaget att kunna bruka det. (Om körkortet har återkallats provisoriskt vilket inte sällan torde vara fallet, kan han låta annan föra fordonet, t. ex. make eller anställd.) En mera allmän tillämpning av skingringsförbud i stället för omhändertagande av fordonet skulle vidare minska olägenheterna i de fall där beslaget leder till särskilt hårda konsekvenser. Man kan här peka på sådana fall där domstolsprövningen – kanske efter en längre tid och i en högre instans – utmynnar antingen i att förverkande inte äger rum, kanske därför att rattfylleri inte är styrkt, eller också i ett partiellt värdeförverkande till ett belopp som utgör en bråkdel av fordonsvärdet. Särskilt om rattfylleristens familj behöver fordonet eller detta ingår i en rörelse som rattfylleristen driver är det uppenbart att skingringsförbud framstår som rimligare än ett omhändertagande av fordonet. Över huvud taget kan en allmän tillämpning av skingringsförbud uppfattas som mera rättvist, särskilt i förhållande till sådana rattfyllerister som inte kan drabbas av beslag.

Även en fördel av praktisk natur kan vinnas med beslag i form av skingringsförbud, nämligen att polismyndigheterna inte behöver dra försorg om att förvara fordon som blir föremål för sådan åtgärd. De problem som hänger samman med förvaringen kommer att behandlas i följande avsnitt 11.2.7.5.

Å andra sidan kan man inte se bort ifrån

de nackdelar som det här diskuterade tillvägagångssättet för med sig. Sålunda kommer förverkandesanktionen inte att framstå som lika påtaglig och omedelbart verkande som annars. Dess psykologiska och pedagogiska effekt blir mindre. Invändningen är emellertid kanske mindre betydelsefull eftersom det väsentliga är att fordonet finns att tillgå när förverkandet skall verkställas. Viktigare synes den invändningen vara att man riskerar att den som har ålagts skingringsförbud inte rättar sig efter förbudet och därför gör exekution i fordonet omöjlig. Visserligen är det straffbelagt att bryta mot skingringsförbud, böter eller fängelse i högst ett år (17 kap. 13 § brottsbalken). Men ju mer belastat rattfylleriklientelet är i socialt och kriminellt hänseende desto större är faran för att detta straffhot inte blir effektivt. Ändå synes denna risk inte böra överbetonas.

Mot bakgrunden av dessa synpunkter synes den lösningen ligga nära till hands att man – i likhet med vad som gäller enligt rättegångsbalkens beslagsregler – i varje särskilt beslagsfall får ta ställning till om fordonet skall omhändertas eller lämnas kvar i innehavarens besittning och underkastas skingringsförbud. En mer vidgad möjlighet att tillämpa skingringsförbud än som förutsätts i rättegångsbalkens beslagsregler kan emellertid synas önskvärd. Man kan sålunda föreskriva att beslagtaget fordon skall lämnas kvar i innehavarens besittning (med åtföljande skingringsförbud) om inte särskilda skäl är däremot. Särskilda skäl som motiverar att fordonet omhändertas skulle kunna anses föreligga i de fall där risken för att skingringsförbudet kommer att brytas framstår som mer påtaglig eller där rattfylleriet ter sig mera allvarligt. Med en sådan reglering måste man räkna med ett visst antal fall där ett skingringsförbud inte kommer att efterlevas. Man kan emellertid här göra den reflexionen att olägenheten av att en eller annan bryter mot ett skingringsförbud allmänt sett förefaller mindre än de förut berörda olägenheter som i olika hänseenden kan vara förknippade med att omhänderta fordonen.

Vad ovan har anförts om det önskvärda i att skingringsförbud tillämpas i stället för omhändertagande av fordonet har närmast avsett situationen innan rätten har prövat frågan om förverkande skall ske. Om rätten beslutar om förverkande synes starka skäl tala för att fordonet omhändertas omedelbart. Rättegångsbalkens strängare regler synes i det läget kunna tillämpas, vilket torde innebära att fordonet i regel skall omhändertas. Att så i varje fall skall ske när beslutet om förverkande har vunnit laga kraft är naturligt.[1]

Med hänsyn till vad sålunda har anförts bör i förslaget till lagtext (2 § förslaget till beslagslag, se avsnitt 11.2.10) utsägas att beslagtaget fordon får, intill dess förverkande har beslutats, kvarlämnas i innehavarens besittning om ej särskilda skäl är däremot, samt att i övrigt gäller om förfarandet med beslagtaget fordon bestämmelserna i 27 kap. 10 § rättegångsbalken.

11.2.7.5 *Förvaring av beslagtagna fordon*

I den mån beslagtagna fordon inte lämnas kvar i innehavarens besittning, måste de omhändertas genom polismyndighets försorg. Tydligen måste förvaringen ordnas lokalt för varje ort eller polisdistrikt. Att beräkna det antal fordon som kan komma att förvaras samtidigt på varje ort är självfallet svårt, eftersom ett flertal faktorer spelar in. Vid en sådan beräkning bör bl. a. beaktas att beslagtagna fordon troligen i det stora flertalet fall inte kommer att omhändertas innan förverkande har beslutats.

Uppenbarligen måste man anordna särskilda uppställningsplatser för fordonen. Därvidlag bör man undersöka möjligheten

[1] Vid utmätning av motorfordon (för verkställighet av bl. a. betalningsdomar, böter eller skatter) torde fordonet i regel lämnas kvar i gäldenärens besittning och få brukas av denne intill dess försäljning blir aktuell. Beslagsförfarandet sådant det i förevarande avsnitt har utformats av kommittén innebär i förhållande härtill en skärpning för tiden efter det att förverkandebeslut har meddelats. Fordonet skall ju då i allmänhet tas i förvar. Sedan förflyter en viss tid innan fordonet får försäljas. Vid sakförverkande får försäljning ske sedan domen har vunnit laga kraft och vid värdeförverkande först efter en särskild respittid på två månader(avsnitt 11.2.7.7).

till en samordning med de uppställningsplatser som skall finnas för fordon som har flyttats enligt lagen (1967: 420) om flyttning av fordon i vissa fall, dvs. fordon som har varit olämpligt uppställda eller har övergivits. Av den prop. (1967: 107) som ligger till grund för denna lag framgår (s. 23 f, 44) att de av lagen berörda verkställande myndigheterna på varje ort – dvs. polismyndighet, vägförvaltning och kommunal myndighet – sinsemellan får träffa överenskommelse alltefter de lokala förhållandena om vilken myndighet som skall anordna och svara för uppställningsplatserna. Det upplystes att uppställningsplatser för flyttade fordon redan har anordnats på flera håll och att i vissa fall kommunen men i andra polismyndigheten svarar för dem. Vidare påpekades att ett åtagande från endera myndigheten att anordna uppställningsplats givetvis inte behöver innebära ett övervältrande av verkställighetskostnad på denne, enär överenskommelse kan träffas om hyra och ersättning i övrigt från övriga intressenter.

Med förvaringen av beslagtagna fordon följer skyldighet att vårda fordonet för fordonsägarens räkning. Bestämmelse härom finns i 27 kap. 10 § tredje stycket rättegångsbalken (se avsnitt 11.2.7.1). Särskilt i de fall där förvaringen blir mer långvarig, därför att beslut om förverkande har överklagats eller av annan orsak, kan denna vårdnadsplikt ge upphov till svårigheter. Bl. a. framträder risken för rostskador på fordonen och för frostskador på motorerna. Över huvud taget synes förvaringen av beslagtagna fordon och den apparat, som därmed följer, innebära en beaktansvärd praktisk olägenhet vid fordonsförverkande.

11.2.7.6 *Skall beslag kunna undvikas genom att säkerhet ställs? Skall den hos vilken sakförverkande av fordonet har skett kunna behålla fordonet genom att betala ett belopp som motsvarar fordonets värde?*

I fråga om kvarstad och skingringsförbud enligt 26 kap. rättegångsbalken, som meddelas till säkerhet för verkställigheten av bötesstraff eller värdet av förverkad egendom, gäller att åtgärden skall hävas om pant eller borgen ställs för den skuld som åtgärden avser (26 kap. 6 § första stycket rättegångsbalken). Vid beslag däremot saknar den som har utsatts för beslaget möjlighet att freda sig mot detta genom att ställa säkerhet. Anledningen är uppenbarligen den att beslag till skillnad från kvarstad och skingringsförbud i princip avser att säkerställa tillgången till visst bestämt föremål.

Sakförverkande av visst föremål innebär att den dömde förlorar föremålet genom att äganderätten övergår till kronan. Någon rätt för den som har utsatts för förverkandet att behålla föremålet genom att betala ett belopp som motsvarar fordonets värde finns i princip inte.

Emellertid kan man överväga att vid fordonsförverkande på grund av rattfylleri införa en särreglering sålunda att man *dels* ger den misstänkte rätt att slippa beslag av fordonet eller få ett meddelat beslag hävt såvida säkerhet i form av pant eller borgen ställs för fordonet och *dels* – i följd härav – ger den mot vilken sakförverkande av fordonet har skett rätt att omedelbart utfå och behålla fordonet, om han betalar ett belopp som motsvarar fordonets värde. Gärningsmannen drabbas då i allt fall av de ekonomiska konsekvenserna av förverkandet. Som positivt skäl för en sådan särreglering kan anföras att det skulle vara av praktiskt värde om myndigheterna i de angivna fallen, där säkerhet skulle komma att ställas eller ersättningsbelopp betalas, inte behövde dra försorg om fordonet. Vidare kan det för den misstänkte vara en fördel att inte bli frånhänd ett fordon som han kanske är i stort behov av. Det kan t. ex. vara fråga om en lastbil som han behöver i sin rörelse. Även om hans eget körkort återkallas, kan en anställd köra fordonet. Vidare tillkommer den synpunkten att man genom möjligheten att ställa säkerhet skulle kunna i viss utsträckning motverka de olägenheter för fordonsägaren som följer av att beslag läggs på fordon som sedermera går fritt från förverkande.

Emellertid talar flera skäl mot att i dessa hänseenden särreglera fordonsförverkande vid rattfylleri. Till en början bör därvid nämnas att den från kriminalpsykologisk och pedagogisk synpunkt värdefulla hopkopplingen av fordon och brottssanktion skulle framträda i mindre grad än annars. Vidare skulle man förlora den politirättsliga bieffekten av förverkandesanktionen, dvs. det förhållandet att rattfylleristen – i de fall där han äger fordonet – avskärs från möjligheten att bruka detta. I viss mån skulle också den repressiva effekten av förverkandet försvagas genom att rattfylleristen aldrig skulle behöva undvara fordonet. Därtill kommer att en särreglering skulle ge domstolarna visst merarbete. För att fastställa det belopp som betalningen skall avse skulle det bli nödvändigt att införa en regel om att helt värdeförverkande skall tillämpas i stället för sakförverkande om yrkande därom framställs. Domstolen skulle alltså i dessa fall alltid behöva utlåta sig om fordonsvärdet, låt vara att denna värdering måste ske efter schablonmässiga normer. Tvister om fordonsvärdet skulle troligen bli vanliga. Härtill kommer att rattfylleristens intresse av att behålla fordonet inte sällan torde vara obetydligt eftersom han på grund av körkortsåterkallelsen inte själv får föra fordonet. (Detta gäller dock bara om han inte kan låta annan person föra fordonet för hans räkning.) Och när det gäller de fall där intresse att behålla fordonet finns, torde detta tillgodoses såtillvida att det beslagtagna fordonet i de flesta fall torde komma att kvarbli i fordonsägarens besittning intill dess förverkande har beslutats (avsnitt 11.2.7.4). Vidare kan nämnas att den mot vilken sakförverkande av fordonet har skett i och för sig har möjlighet att sedermera återförvärva fordonet, om detta utbjuds till försäljning för kronans räkning.

Med hänsyn till vad sålunda har anförts synes övervägande skäl tala för att i de fall som det är fråga om – och i enlighet med vad som allmänt gäller om beslag och sakförverkande – inte tillåta ställande av säkerhet eller erläggande av ersättningsbelopp.

11.2.7.7 *Verkställighet av förverkande*

Det torde böra ankomma på utmätningsman att verkställa beslut om sakförverkande och värdeförverkande av fordon vid rattfylleri. Såväl sak- som värdeförverkande befordras till verkställighet genom anteckning i saköreslängd. I förekommande fall bör domstolen därvid upplysa huruvida för fordonet gäller ägareförbehåll på grund av avbetalningsköp. En sådan anteckning bör göras inte bara vid sakförverkande utan också vid värdeförverkande i de fall där fordonet får tas i anspråk.

Sedan beslut om sakförverkande av fordonet har vunnit laga kraft, bör fordonet försäljas genom utmätningsmannens försorg (Strömberg, a. a., s. 344, 347). Försäljningen synes böra ske på offentlig auktion. I förslaget till beslagslag har bestämmelser härom införts i 3 § första stycket (se avsnitt 11.2.10).

I de fall där gärningsmannen äger fordonet men domstolen ändå beslutar om värdeförverkande, närmast då partiellt värdeförverkande, bör man söka ta i anspråk fordonet såsom säkerhet och i sista hand exekutionsobjekt för verkställigheten av värdeförverkandet. En särskild föreskrift härom bör införas i lagtexten, 3 § andra stycket förslaget till beslagslag. Därav bör framgå att beslaget får fortfara i avbidan på att den som har ålagts värdeförverkandet betalar det belopp som förverkandet avser. Om inte betalning sker inom viss tid, lämpligen två månader efter det att saken slutligen har avgjorts, bör det beslagtagna fordonet få försäljas genom utmätningsmannens försorg på offentlig auktion för ersättningsbeloppets uttagande ur köpeskillingen. Därvid redovisas eventuellt överskott till den dömde. En liknande reglering förekommer i 22 § andra stycket lagen år 1960 om straff för varusmuggling. I detta sammanhang kan anmärkas att det bör vara av intresse för den som har ålagts värdeförverkande att bevaka sina intressen vid försäljningen så att fordonet inte säljs till underpris och han därigenom åsamkas onödig förlust.

Vad angår de fall där gärningsmannen

inte äger fordonet kommer enligt vad tidigare har utvecklats en förverkandeförklaring mot denne alltid att avse helt eller partiellt värdeförverkande. I dessa fall får värdeförverkandet verkställas enligt de regler som allmänt gäller om verkställighet av värdeförverkande. Om beloppet inte betalas frivilligt, kommer verkställigheten i regel att ske genom utmätning av gäldenären tillhörig egendom.

11.2.7.8 *Ersättningsrätt för fordonsägare som har drabbats av beslag fastän förverkande inte sker?*

Det kan sättas i fråga om man inte borde införa möjlighet för fordonsägare som har drabbats av beslag att i vissa fall då förverkande uteblir erhålla ersättning av allmänna medel för den förlust som han har lidit genom beslaget. Skäl härtill skulle kunna vara när det har förelegat lagligt hinder för förverkande (t. ex. rattfylleri befinnes inte föreligga eller fordonet visas inte ha tillhört rattfylleristen) fastän beslaget har varit rättsenligt, däremot knappast när domstolen med stöd av förverkanderegelns fakultativa karaktär har ansett sig böra underlåta förverkande. Emellertid är man i svensk rätt mycket restriktiv när det gäller att medge ersättning för skada som har uppkommit genom straffprocessuella ingripanden. Sålunda är lagen år 1945 om ersättning i vissa fall åt oskyldigt häktade eller dömda m. fl. inte tillämplig i fråga om beslag. Troligen skulle det föra för långt att införa en ersättningsrätt i nu förevarande fall. En annan sak är att man vid bestämmande av såväl brottspåföljd som förverkande i anledning av rattfylleri ibland kan finna det naturligt att ta skälig hänsyn till den repression som rattfylleristen redan kan ha tillfogats genom att hans fordon har varit beslagtaget. Man kan här jämföra med möjligheten enligt 33 kap. 3 § brottsbalken att avräkna häktningstid på brottspåföljd som ådömes.

11.2.8 **Speciella frågor**

I fråga om förverkande på grund av brott anses gälla att rätten självmant skall pröva frågan om förverkande skall ske.[1] Detta innebär att om rätten vid prövning av åtal för brottet underlåter förverkandeförklaring, någon sådan förklaring inte torde kunna meddelas senare på ny talan mot den tilltalade[2] (Kommentar till brottsbalken, III, s. 364 och 401). Att denna princip obetingat bör gälla i fråga om fordonsförverkande vid rattfylleri är tydligt.

Mot bakgrund av det anförda uppkommer frågan vilken betydelse bestämmelsen i 36 kap. 9 § brottsbalken om preskription av förverkandetalan (bestämmelsen är uttryckligen tillämplig även utanför brottsbalkens område) kan ha när det gäller fordonsförverkande vid rattfylleri. Härom är följande att nämna. Bestämmelsen innebär bl. a. att om påföljd för brottet (dvs. fängelse osv.) inte längre kan ådömas på grund av att brottet är preskriberat (vilket vid rattfylleri sker om åtal inte har väckts inom två år från brottets begående) förverkande utan hinder härav kan ske även därefter, dock endast under förutsättning att i mål därom stämning har delgivits inom fem år från det brottet begicks. Tillämpat på fordonsförverkande vid rattfylleri innebär detta att det i och för sig är möjligt att föra sådan särskild förverkandetalan mot gärningsmannen varvid förutsättningen alltså är att frågan om ansvar för brottet på grund av brottets preskription över huvud taget inte har prövats av domstol. Att i detta läge föra särskild förverkandetalan mot den som är misstänkt för rattfylleri bör emellertid med hänsyn till att förverkandesanktionen är avsedd att fungera som en slags straffsanktion inte förekomma. Kanske är det inte nödvändigt att i lagtexten uttryckligen förbjuda förverkande i dessa fall. Genom den särskilda taleprövning som är föreskri-

[1] Detta hindrar självfallet inte att åklagaren, om han anser att förverkande bör äga rum, framställer yrkande därom. Att så sker framstår tvärtom som naturligt.

[2] En annan sak är att om visst föremål har förverkats (sakförverkande av fordonet), men föremålet inte finnes i behåll vid verkställigheten, och därför i stället värdet finnes böra förklaras förverkat, särskild talan om värdeförverkande kan föras utan hinder av den föregående sakförverkandeförklaringen (Kommentar till brottsbalken, III, s. 365).

ven i 36 kap. 9 § kan nämligen förverkande undvikas.

11.2.9 Avslutande synpunkter på alternativ A

I detta avsnitt skall lämnas vissa avslutande synpunkter på frågan huruvida fordonsförverkande – sådant detta har utformats enligt kommitténs förslag – utgör en lämplig form för en straffbetonad ekonomisk sanktion vid rattfylleri.

Med hänsyn till det sätt på vilket förverkandeinstitutet är utformat har det obestridligen visat sig föreligga avsevärda svårigheter att konstruera en regel om fordonsförverkande som skall kunna tjäna som en straffbetonad ekonomisk sanktion. Dessa svårigheter föreligger också när man på andra håll i lagstiftningen använder förverkanderegler, särskilt straffbetonade sådana. Vid utformningen av förverkandesanktionen vid rattfylleri har kommittén sökt begränsa de svårigheter som sålunda hänger samman med förverkande. I vissa väsentliga hänseenden har detta visat sig möjligt. Sålunda har uppnåtts att förverkande inte skall få riktas mot annan än gärningsmannen. Detta betyder att sakförverkande av fordonet får ske bara i de fall där gärningsmannen äger fordonet. Vidare har uppnåtts att förverkande skall kunna ske hos varje gärningsman. Detta har kunnat lösas genom att värdeförverkande får ske hos sådan gärningsman som inte äger fordonet. Vidare kan genom partiellt värdeförverkande såtillvida motverkas de ojämna och slumpmässiga följderna av förverkande att detta kan minskas när ett totalt förverkande skulle drabba alltför hårt. Härigenom kan man i denna riktning i viss mån nyansera förverkandet, varvid hänsyn kan tas både till omständigheterna vid brottet och till gärningsmannens ekonomiska förhållanden. Å andra sidan bör framhållas att någon egentlig straffmätning – såsom vid dagsbotssystemet – inte går att genomföra.

Emellertid finns två olägenheter kvar, vilka dels medför ojämnheter i effekten av förverkande och dels är ägnade att försvaga förverkandets repressiva effekt. Den ena är att man måste räkna med vissa fall där förverkandet kommer att få en obetydlig effekt på grund av att fordonsvärdet är mycket lågt. Den andra olägenheten är att i de fall där fordonet som sådant inte kan tas i anspråk, därför att annan än gärningsmannen äger fordonet, förverkandet – i form av värdeförverkande – kan bli verkningslöst om gärningsmannen saknar utmätningsbara tillgångar. Bortsett från dessa olägenheter, som i flertalet fall inte torde göra sig gällande, är det tydligt att fordonsförverkandet är ägnat att utöva en stark allmänpreventiv verkan.

En principiell nackdel med fordonsförverkandet är att det medför en rättspolitiskt omotiverad uppspaltning av rattfylleristerna i två olika grupper beroende på den tillfälligheten om rattfylleristen har fört eget eller annans fordon. Denna uppspaltning visar sig i olika hänseenden, nämligen när det gäller frågan huruvida sak- eller värdeförverkande skall tillämpas och om fordonsbeslag och exekution i fordonet skall äga rum. Särskilt får skillnaden betydelse när det gäller fordonsbeslaget, som uteslutande kommer att drabba den grupp rattfyllerister som har fört eget fordon.

En regel om fordonsförverkande vid rattfylleri kommer även att föra med sig vissa svårigheter i den praktiska tillämpningen. I första hand är att nämna sådana svårigheter som beror på sanktionens principiella anknytning till fordonet och på att förverkandet närmast är avsett att tillämpas i ett relativt stort antal fall. Sålunda kommer polis- och åklagarmyndigheterna samt domstolarna att besväras av talrika frågor om fordonsbeslag. Polismyndigheterna måste dessutom i åtskilliga fall sörja för förvaringen av beslagtagna fordon. Och när det gäller verkställigheten av förverkande kommer kronofogdemyndigheterna att inte oväsentligt belastas. Samtliga dessa svårigheter är naturligtvis överkomliga, men frågan inställer sig om den apparat som fordonsförverkandet för med sig står i proportion till den uppgift som fordonsförverkandet avser att tjäna. Svaret på den frågan beror

på en kriminalpolitisk bedömning av hur pass angeläget det är att vid rattfylleri införa en sanktion av typen fordonsförverkande.

Vidare kan förverkandefrågan komma att vålla svårigheter i domstolstillämpningen. Det gäller ju för domstolen att i det enskilda fallet avgöra om och i så fall i vilken omfattning förverkande skall tillämpas tillsammans med andra sanktioner. Domstolen får alltså ta ställning till ett flertal olika kombinationsmöjligheter. Att dra upp närmare riktlinjer för domstolstillämpningen torde knappast vara möjligt. Onekligen föreligger därför en viss risk för ojämnhet i tillämpningen. Dock kan det häremot invändas att en liknande risk föreligger redan vid tillämpningen av det allmänna påföljdssystemet i brottsbalken.

När det gäller att bedöma om fordonsförverkande utgör en lämplig form för en ekonomisk sanktion vid rattfylleri torde man inte heller kunna se bort ifrån att betänkligheter inställer sig mot att på ett nytt rättsområde införa och utveckla ett rättsinstitut – förverkande – som allmänt sett tenderar att få minskad användning i den funktion som det här är fråga om, dvs. den straffrättsliga. Man måste därför räkna med ett visst naturligt motstånd mot att införa en sådan principiell nyhet i trafiknykterhetslagstiftningen. Erfarenheten visar att man, inom rättslivet, hellre söker bygga vidare inom det gällande systemets ram än att införa nyheter som saknar förankring i den hävdvunna ordningen.

Kommitténs ställningstagande till de ifrågasatta tre alternativen till en särskild ekonomisk sanktion kommer att behandlas i avsnitt 11.5 efter redogörelsen för de olika alternativen.

11.2.10 Sammanfattning av förslaget om fordonsförverkande (alternativ A) med författningsförslag

Enligt brottsbalkens terminologi utgör förverkande särskild rättsverkan av brott.

Förverkande, sådan sanktionen har utformats av kommittén, hänför sig till det fordon som fördes vid rattfylleribrottet. Fordonsförverkande får ske i någon av följande tre former, antingen förverkande av fordonet (sakförverkande) eller förverkande av fordonets hela värde (helt värdeförverkande) eller förverkande av del av fordonets värde (partiellt värdeförverkande). Vid sakförverkande tillfaller fordonet med äganderätt kronan. Vid värdeförverkande förpliktas den mot vilken förverkandet riktas att till kronan utge det belopp som värdeförverkandet avser. Förverkande skall inte vara obligatoriskt. En grundläggande regel är att förverkande får riktas endast mot gärningsmannen. Detta betyder att sakförverkande av fordonet får ske bara i de fall där gärningsmannen äger fordonet. Med ägare av fordonet avses även avbetalningsköpare, varvid är att märka att avbetalningssäljares rätt till fordonet består trots förverkande, utan att särskilt förbehåll behöver göras. En annan grundläggande regel är att förverkande skall kunna ske hos varje gärningsman. Detta möjliggörs genom att *värde*förverkande hos gärningsmannen får ske utan hinder av att han inte ägde fordonet vid tiden för brottet. Värdeförverkande är vidare nödvändigt om fordonet efter brottet har överlåtits, förstörts eller gömts undan. Partiellt värdeförverkande är avsett att tillämpas om sakförverkande eller helt värdeförverkande i det enskilda fallet anses träffa för hårt med hänsyn till omständigheterna vid brottet, de ekonomiska konsekvenserna eller till den påföljd som ådöms enligt brottsbalken.

I verkställighetshänseende är att skilja mellan å ena sidan de fall där fordonet tillhör gärningsmannen och sakförverkande alltså i princip får ske hos denne samt å andra sidan de fall där så inte är förhållandet.

I de fall där fordonet tillhör gärningsmannen gäller följande. Fordonet skall i allmänhet tas i beslag av polis- eller åklagarmyndighet så snart som möjligt efter brottsupptäckten för att säkerställa verkställigheten av sakförverkande eller (partiellt) värdeförverkande som kan komma att ske hos den misstänkte. Innan förverkandeförklaring

har meddelats av domstolen, får, om inte särskilda skäl är däremot, beslaget verkställas genom att fordonet lämnas kvar i innehavarens besittning och denne meddelas skingringsförbud. Annars skall beslagtaget fordon i regel omhändertas av polismyndighet. Om sakförverkande sker, skall utmätningsmannen försälja det förverkade fordonet för kronans räkning på offentlig auktion. Sker (partiellt) värdeförverkande, skall fordonet få vara under beslag för att utgöra säkerhet för beloppets betalning. Om beloppet inte betalas inom två månader sedan saken slutligen har avgjorts, skall utmätningsmannen försälja fordonet på offentlig auktion för beloppets uttagande ur köpeskillingen, varefter eventuellt överskott redovisas till den dömde.

I de fall där fordonet inte tillhör gärningsmannen, varvid endast värdeförverkande (helt eller partiellt) kan ske, får fordonet inte tas i anspråk i verkställighetshänseende. Värdeförverkande får i dessa fall verkställas i enlighet med vad som allmänt gäller om värdeförverkande. Om beloppet inte betalas frivilligt, blir utmätning av den dömde tillhörig egendom den regelmässiga verkställighetsformen.

Kommittén har utarbetat följande förslag till lagtext avseende alternativ A.

Förslag till
Lag om ändring i lagen om straff för vissa trafikbrott

(Nytt moment:)

4 § 3 mom. Vid rattfylleri, som ej är att hänföra till ringa fall, må det fordon som fördes vid brottet eller också dess värde helt eller delvis förklaras förverkat till kronan.

Förverkande må ske endast hos gärningsmannen. Förverkande hos gärningsmannen av fordonets värde eller del därav må ske utan hinder av att vid brottet fordonet ej tillhörde denne.

Om beslag av fordonet och om verkställighet av förverkande gäller i vissa hänseenden särskilda bestämmelser.

Förslag till
Lag med särskilda bestämmelser om fordonsbeslag och verkställighet av förverkande vid rattfylleri

1 §. Är någon skäligen misstänkt för rattfylleri enligt 4 § 1 mom. lagen om straff för vissa trafikbrott, och är brottet ej att hänföra till ringa fall, får det vid brottet förda fordonet, om detta tillhör den misstänkte, tagas i beslag till säkerhet för verkställande av förverkande som enligt 4 § 3 mom. nämnda lag kan komma att ske hos honom.

2 §. Intill dess förverkande skett, får beslagtaget fordon kvarlämnas i innehavarens besittning, om ej särskilda skäl är däremot. I övrigt gäller om förfarandet med beslagtaget fordon bestämmelserna i 27 kap. 10 § rättegångsbalken.

3 §. Sedan slutligen avgjorts att fordon skall vara förverkat, skall fordonet genom utmätningsmannens försorg försäljas på offentlig auktion.

Har hos den som fordonet tillhör skett förverkande av fordonets värde eller del därav, och erlägges det belopp förverkandet avser inom två månader efter det att saken slutligen avgjorts, skall fordonet, om det är taget i beslag, återställas. Betalas ej beloppet enligt vad nu sagts, får fordonet för beloppets uttagande försäljas i den ordning som i första stycket föreskrives.

11.3 *Alternativ B: rattfylleribot med regler om exekution i fordonet*

11.3.1 Inledande jämförelse mellan fordonsförverkande och en särskild bötessanktion, rattfylleribot

Av de tre alternativen till utformningen av en särskild ekonomisk sanktion vid rattfylleri har hittills behandlats alternativ A, dvs. fordonsförverkande. Utmärkande för denna sanktion är att den är konstruerad med utgångspunkt från det vid brottet förda fordonet. Detta gäller både vid sak- och värdeförverkande. Fordonet eller vid värdeförverkande dess värde bestämmer ramen för sanktionens omfattning. Detta innebär att förverkandet aldrig kan avse mer än fordonsvärdet. Om detta är mycket lågt, får förverkandet i regel inte någon nämnvärd ekonomisk effekt. Är fordonsvärdet å andra sidan så högt att ett totalt förverkande skulle drabba alltför hårt, kan visserligen tillämpas partiellt värdeförverkande, men någon egentlig straffmätning i vanlig bemärkelse, såsom vid dagbotsstraffet, är inte möjlig.

En möjlighet att ta tillvara fördelarna med förverkande och samtidigt undgå de nyss berörda olägenheterna som är förbundna med förverkande skulle vara att skapa en speciell bötessanktion av ekonomiskt strängare karaktär än dagsbotsstraffet och kombinera sanktionen med regler om exekution i fordonet. Sanktionen skulle lämpligen kunna benämnas rattfylleribot för att utmärka att det är fråga om en för rattfylleri speciell konstruktion. Rattfylleriboten skulle närmare vara utformad på följande sätt.

Rattfylleriboten fastställes i penningar inom en i lagen angiven skala, förslagsvis 500–10 000 kronor. Liksom vid förverkande ådöms den vid sidan av brottspåföljd enligt brottsbalken, således bl. a. dagsböter. Genom att rattfylleribotens storlek bestäms oberoende av fordonsvärdet kan en straffmätning i egentlig mening ske. Utfåendet av sanktionen säkerställes genom att man – liksom vid fordonsförverkandet – får ta i anspråk det fordon som har förts vid brottet. Detta sker sålunda att fordonet efter beslag får tjäna som säkerhet för rattfylleribotens betalning och i sista hand som exekutionsobjekt. En förutsättning härför skall emellertid vara – liksom vid fordonsförverkandet – att fordonet tillhör gärningsmannen.

11.3.2 Kan ändamålet med en särskild ekonomisk sanktion uppnås genom ändringar i dagsbotssystemet utan införande av rattfylleribot?

Till en början kan man resa frågan om man inte – i stället för att införa en rattfylleribot – skulle inom dagsbotssystemets ram kunna genomföra sådana ändringar att man kan uppnå samma allmänpreventiva verkan som med en sådan sanktion. Härom är följande att anföra.

Eftersom någon allmän översyn av dagsbotsstraffet inte är aktuell måste de ändringar i detta straff som diskuteras begränsas till dagsböter som ådöms för rattfylleri. Till en början kan övervägas att vid detta brott medge höjning av det maximala antalet dagsböter från 120 till exempelvis 180 vid ensamt brott. Vidare kan övervägas att vid rattfylleri dagsbotens belopp skulle få sättas dubbelt så högt som annars. Emellertid torde det möta principiella betänkligheter att på dessa sätt särreglera dagsbotsstraffet vid ett visst brott. Dagsbotssystemet är en alltigenom enhetligt reglerad sanktion.[1] Vidare kan det synas tveksamt om man genom sådana ändringar i dagsbotsstraffet skulle kunna uppnå en tillräckligt förstärkt allmänpreventiv effekt. Härvid är att märka att allmänheten knappast skulle uppfatta ett förhöjt dagsbotsstraff som en extra påföljd för rattfylleri.

När det gäller frågan om man bör införa dubbel dagsbot vid rattfylleri tillkommer den synpunkten att – enligt en tanke som kom till uttryck i förarbetena till dagsbotslagstiftningen – en dagsbot skulle mot-

[1] Här bortses från de brott där man *inom* skalan 1—120 dagsböter har angett visst minimum för antalet dagsböter. Sådana särskilda bötesminima tenderar dock att försvinna.

svara det belopp som den dömde med iakttagande av den allra största sparsamhet skäligen bör kunna avstå per dag till betalning av böterna (NJA II 1931 s. 21). Även om de principer som tillämpas i praxis för dagsbotsbeloppets bestämmande inte har konsekvent fullföljt denna tanke – dagsbotsbeloppet torde sättas lägre – skulle det kanske ändå med hänsyn till det sagda te sig mindre följdriktigt att införa en dubbel dagsbot.

Vidare är det emellertid av intresse att se om man kan effektivisera verkställigheten av dagsbotsstraffet vid rattfylleri, så att detta straff framstår som mera snabbt och påtagligt verkande än f. n. Att införa kortare avbetalningstider torde inte lämpligen böra ske. Den möjlighet som kan synas ligga nära är att – i likhet med fordonsförverkandet och den form av rattfylleribot som avses i förevarande avsnitt – låta fordonet efter beslag tjäna som säkerhet och exekutionsobjekt för dagsböternas betalning. Emellertid skulle en sådan lösning komma att komplicera bötesverkställighetssystemet. Bl. a. skulle svårigheter uppstå i de fall där dagsböter ådöms såsom gemensam påföljd för rattfylleri och annat brott.

Med hänsyn till vad sålunda har anförts torde man knappast böra införa en för rattfylleri avsedd särreglering inom dagsbotssystemets ram. Återstår alltså rattfylleriboten.

11.3.3 Rattfylleribotens konstruktion, bortsett från verkställighetsfrågor

En lagregel om rattfylleribot bör enligt kommitténs mening placeras i anslutning till ansvarsbestämmelserna om trafiknykterhetsbrott i 4 § lagen om straff för vissa trafikbrott och där ingår som ett tredje moment av denna paragraf, se lagtextförslaget under avsnitt 11.3.7.

Rattfylleriboten bör kunna ådömas vid rattfylleri som inte är att hänföra till ringa fall. Vid ringa fall av rattfylleri och vid rattonykterhet skall rattfylleriboten således inte vara tillämplig. Den bör kunna ådömas endast gärningsmannen. Vidare bör den ådömas tillsammans med påföljd för brottet enligt brottsbalken och skall alltså kunna ådömas också tillsammans med dagsböter. Rattfylleriboten skall inte vara obligatorisk. I samtliga nu angivna hänseenden kommer rattfylleriboten att stämma överens med de regler som har föreslagits vid fordonsförverkande enligt alternativ A.

Rattfylleriboten bör – till skillnad från dagsböter – lämpligen bestämmas omedelbart i penningar. Därvidlag kommer den alltså att likna de nuvarande penningböterna. För rattfylleriboten bör gälla maximi- och minimibelopp. För att rattfylleriboten skall kunna tjäna det avsedda ändamålet bör den i varje särskilt fall kunna sättas så högt att den innebär en kraftig ekonomisk reaktion. Med hänsyn härtill synes maximibeloppet förslagsvis böra sättas till 10 000 kronor. Minimibeloppet föreslås satt till 500 kronor.

Det antas att rattfylleriboten – i likhet med böter i allmänhet – bör hänföras till brottspåföljd enligt brottsbalkens terminologi. En annan möjlighet är att hänföra rattfylleriboten till samma kategori som förverkande, nämligen särskild rättsverkan av brott, men kommittén har funnit det vara riktigare att hänföra rattfylleriboten till brottspåföljd. Om rattfylleriboten anses böra vara brottspåföljd blir frågan om en ändring av 25 kap. 1 § brottsbalken aktuell. Enligt denna bestämmelse ådöms böter i dagsböter; är för böter utsatt visst högsta belopp ej över 500 kronor eller är böterna normerade ådöms de dock omedelbart i penningar. Rattfylleriboten, som är avsedd att kunna ådömas till högre belopp än 500 kronor omedelbart i penningar, strider alltså mot detta stadgande. En ändring i stadgandet kan lämpligen ske genom ett tillägg av innehåll att om rattfylleribot är särskilt stadgat.

Rattfylleribotens storlek i varje särskilt fall bör inom den fastställda skalan bestämmas med hänsyn till såväl omständigheterna vid brottet[1] som den tilltalades ekonomiska förhållanden. Såsom förut har an-

[1] Om brottet utgör återfall i rattfylleri, bör också detta kunna beaktas.

förts blir möjligheterna till en nyanserad straffmätning större än när det gäller förverkande. I det avseendet kommer rattfylleriboten att likna dagsbotssystemet i sitt sätt att fungera. Vid bestämmande av rattfylleribotens storlek bör man – såsom vid fordonsförverkande – också beakta den påföljd enligt brottsbalken som ådöms för brottet.

Att ge några mera ingående anvisningar rörande rattfylleribotens storlek i varje särskilt fall synes med hänsyn till de växlande förhållandena svårt. Ofta torde dock omständigheterna vara sådana att det framstår som naturligt att bestämma rattfylleriboten till ett belopp som ungefärligen motsvarar ett *dubbelt dagsbotsstraff eller, om dagsböter ådöms samtidigt,* ett belopp som *åtminstone motsvarar dagsbotsstraffet.* Men uppenbarligen måste det finnas utrymme för variationer.

Det bör anmärkas att påföljdstillämpningen i viss mån blir enklare vid rattfylleriboten än vid fordonsförverkandet. Sålunda saknas vid rattfylleriboten problemet hur man skall förfara i de fall där fordonsvärdet är så lågt att sanktionen inte skulle få någon påtaglig effekt. Anledningen härtill är givetvis att rattfylleribotens belopp bestäms oberoende av fordonsvärdet. I linje härmed ligger att det vid rattfylleriboten är lättare än vid förverkandet att komma fram till en viss enhetlighet när det gäller att bestämma sanktionens storlek i det enskilda fallet. Detta underlättar i sin tur att det skapas en praxis hur rattfylleriboten skall inverka på påföljdsfrågan i dess helhet.

Med hänsyn till att kommittén såsom framgår av ett senare avsnitt inte anser sig kunna föreslå ett införande av en särskild ekonomisk sanktion enligt något av de diskuterade alternativen anser sig kommittén inte böra lägga fram något detaljerat förslag hur en rattfylleribot skall användas vid påföljdsbestämningen. I denna fråga kan väsentligen hänvisas till vad som har anförts beträffande förverkande (avsnitt 11. 2.6).

11.3.4 Principer för verkställighet av rattfylleriboten

Verkställigheten av rattfylleribot enligt alternativ B bör enligt kommitténs mening regleras i en särskild lag, se förslag till lag med särskilda bestämmelser om verkställighet av rattfylleribot (avsnitt 11.3.7).

11.3.4.1 *Förvandling till fängelse vid utebliven eller bristande betalning?*

Med hänsyn till att rattfylleriboten avses utgöra en bötessanktion uppstår fråga om rattfylleriboten vid utebliven eller bristande betalning skall – i likhet med böter i allmänhet – kunna förvandlas till fängelse. Härom följande.

Förvandlingsstraff för oguldna böter åläggs enligt gällande bestämmelser med fängelse i lägst 10 och högst 90 dagar beroende på antalet dagsböter eller, vid penningböter, bötesbeloppets storlek. Det kan antas att rattfylleribot ofta kommer att ådömas tillsammans med dagsböter. Om antalet dagsböter därvid sätts till exempelvis 100, kommer enligt gällande regler dagsbotsstraffet vid helt utebliven betalning att leda till ett förvandlingsstraff på 64 dagar, således drygt två månader. Av vad sålunda upptagits torde framgå att det i detta och liknande lägen inte kommer att finnas något verkligt behov eller utrymme att förvandla även rattfylleriboten till fängelse. Å andra sidan kan naturligtvis sägas att om i ett visst fall väl dagsböterna men inte rattfylleriboten har betalats man i fråga om denna bot kommer att sakna det påtryckningsmedel som förvandlingshotet utgör. Men detta kan kanske motverkas genom en föreskrift av innebörd att betalning av böter i första hand skall avräknas på rattfylleribot.

Vidare är att märka att rattfylleribotens storlek bestäms med hänsyn bl. a. till den tilltalades ekonomiska förhållanden. Detta gör att förvandlingsstraffets längd – om en särreglering inte införs – skulle komma att påverkas av den dömdes ekonomi, vilket inte förefaller rimligt.

Med hänsyn till vad sålunda har anförts bör föreskrivas att rattfylleribot inte får vid bristande betalning förvandlas till fängelse, se 4 § förslag till verkställighetslag (avsnitt 11.3.7).[1] Enligt 25 kap. 4 § brottsbalken må gemensamt straff i böter inte avse brott för vilket har stadgats böter som inte må förvandlas till fängelse. Om rattfylleriboten inte får förvandlas, leder denna bestämmelse i brottsbalken till att när någon samtidigt skall dömas för flera rattfylleribrott, rattfylleribot måste ådömas särskilt för varje brott för vilket sådan påföljd anses böra förekomma. Detta synes inte vara någon olägenhet. Med hänsyn till den speciella fordonsexekutionen, som anknyts till det vid varje brott förda fordonet, är det tvärtom en fördel att ådöma separata rattfylleribotsstraff.

11.3.4.2 *Verkställighet av rattfylleriboten genom att det vid brottet förda fordonet – om detta tillhör gärningsmannen – efter beslag får tjäna som säkerhet och exekutionsobjekt (fordonsexekution)*

11.3.4.2.1 Allmänt om fordonsexekution

Verkan av rattfylleriboten blir slutligt beroende av hur pass effektivt den kan komma att indrivas. Effektiviteten tillgodoses främst genom att boten faktiskt indrivs men också genom att indrivningen sker så snabbt som möjligt. Även om effektiviteten i nu gällande bötesindrivningssystem i och för sig är tillfredsställande, skulle det vara en fördel om man genom att införa vissa särregler för rattfylleriboten kan göra denna till en mera påtagligt och snabbt verkande sanktion än ett vanligt bötesstraff.

Den lösning som synes ligga närmast till hands är att verkställigheten av rattfylleriboten i första hand inriktas på att ta i anspråk det fordon som har använts vid rattfylleribrottet, på det sättet att fordonet efter beslag får dels tjäna som säkerhet för botens betalning och dels, om betalning inte sker, användas som exekutionsobjekt. Det sistnämnda innebär att fordonet får försäljas tvångsvis för rattfylleribotens utgående ur köpeskillingen.

Genom en dylik konstruktion kommer rattfylleriboten att på ett markant sätt skilja sig från traditionella bötesstraff. Genom anknytningen till fordonet kommer rattfylleriboten att i verkställighetshänseende likna förverkandesanktionen. Man kan tänkas uppnå inte bara en effektiv och snabb verkställighet utan också – och det framstår som inte minst viktigt – en pedagogisk och psykologisk verkan som är värdefull från allmänpreventiv synpunkt.

Det bör anmärkas att vid bötesindrivning enligt de allmänna reglerna därom utmätning kan ske av egendom som tillhör den dömde. Naturligtvis kan den dömdes motorfordon därvid utmätas, såvida fordonet inte är utmätningsfri egendom (3 § andra stycket lagen år 1964 om verkställighet av bötesstraff) eller det finns utmätningsbar egendom som bör gå före i utmätningsordningen. Det skulle därför kunna invändas att skillnaden inte blir så stor mellan vanlig bötesindrivning och den speciella fordonsexekutionen. Emellertid torde den speciella fordonsexekutionen vid rattfylleribot göra indrivningen både snabbare och effektivare än som är möjligt enligt de allmänna reglerna. Sålunda säkras på ett tidigt stadium tillgången till exekutionsobjektet. Anstånds- och avbetalningsbeslut blir därför inte aktuella. Härtill kommer den nyss berörda pedagogiska och psykologiska effekten.

11.3.4.2.2 Fordonsexekution endast i de fall där fordonet tillhör gärningsmannen

En förutsättning för att fordonet skall få tas i anspråk för verkställighet av rattfylleriboten bör liksom vid förverkande enligt alternativ A vara att fordonet tillhör gärningsmannen. De synpunkter som där har anlagts på denna fråga (avsnitt 11.2.5.1) torde vara tillämpliga också här. Sålunda bör framhållas att rattfylleriboten – även formellt sett – är ett straff och därför bör

[1] Det bör vidare här anmärkas att år 1969 har tillsatts en särskild utredning – förvandlingsstraffutredningen – med uppdrag att utreda frågan om avskaffande av förvandlingsstraff för böter.

drabba den som ådöms straffet. Den principen bör alltså gälla att fordonet skall få användas som säkerhet och exekutionsobjekt endast om det tillhör gärningsmannen. Detta framgår av 1 § förslaget till verkställighetslag (avsnitt 11.3.7).

Vad angår avbetalningsköpare torde sådan – i likhet med vad fallet är i fråga om förverkande – böra jämställas med ägare till fordonet, se 1 § andra stycket förslaget till verkställighetslag. Till skydd för avbetalningssäljaren bör föreskrivas att fordonet inte får försäljas till förfång för dennes rätt, 3 § nyssnämnda lagförslag.

Enligt de undersökningar som har redovisats i avsnittet om fordonsförverkande betyder de angivna grundsatserna att fordonet beräknas kunna användas som säkerhet och exekutionsobjekt i 2/3–3/4 av samtliga rattfyllerifall. Om exekution i övriga fall se avsnitt 11.3.4.3.

11.3.4.2.3 Fall där efter brottet uppstår hinder för fordonsexekution mot gärningsmannen

I de fall där fordonet vid tiden för brottet tillhör gärningsmannen kan efter brottet inträffa olika omständigheter som medför hinder för fordonsexekution mot gärningsmannen. Problemet finns också vid förverkande och har där den innebörden att det uppstår hinder för sakförverkande mot gärningsmannen (avsnitt 11.2.5.2.2).

Sådant mellankommande hinder kan vara av rent faktisk art. Rattfylleristen kan sålunda gömma fordonet i avsikt att dra undan det från fordonsexekutionen, eller också kan fordonet förstöras genom olyckshändelse eller bli frånstulet rattfylleristen.

Hindret kan också vara av rättslig art. Så är fallet om rattfylleristen överlåter fordonet till annan. Följden härav blir att om fordonsexekution skulle ske, denna skulle komma att drabba, inte rattfylleristen utan förvärvaren. Då emellertid – enligt vad förut har sagts – en förutsättning för fordonsexekutionen bör vara att rattfylleristen äger fordonet, bör en överlåtelse efter brottet leda till att fordonet inte kan tas i anspråk. Det kunde sättas i fråga – liksom vid fordonsförverkande – att göra undantag härifrån i de fall där förvärvaren hade vetskap eller skälig anledning till antagande om fordonets samband med gärningen. Detta skulle betyda att om gärningsmannen har överlåtit fordonet till sådan förvärvare, rattfylleriboten skulle trots överlåtelsen kunna indrivas genom fordonsexekution. Avsikten med en sådan undantagsbestämmelse skulle vara att förhindra skenöverlåtelser. Emellertid synes – liksom vid fordonsförverkande – en sådan bestämmelse inte behöva införas. De synpunkter som i fråga om förverkande har lämnats på denna fråga är i princip tillämpliga också vid rattfylleriboten. Särskilt bör framhållas att fordonet i regel torde komma att tas i beslag omedelbart efter brottet. Med hänsyn härtill torde de fall bli relativt få där hinder för fordonsexekution uppstår på grund av överlåtelse eller annat mellankommande hinder.

11.3.4.3 *Tillämpning av allmänna bötesindrivningsregler*

I den mån indrivning inte kan ske genom fordonsexekution synes de allmänna bötesindrivningsreglerna böra tillämpas. Särskild bestämmelse härom föreslås, se 4 § förslaget till verkställighetslag (avsnitt 11.3.7). Närmare bestämt blir de allmänna bötesindrivningsreglerna tillämpliga dels i de fall (cirka 1/3–1/4) där fordonet inte är tillgängligt i verkställighetshänseende på grund av att det tillhör annan än gärningsmannen och dels i de fall där fordonsexekution visserligen får ske men rattfylleriboten uppgår till högre belopp än fordonsexekutionen inbringar.

11.3.5 **Fordonsexekutionens genomförande**

11.3.5.1 *Beslag såsom tvångsmedel för säkerställande av fordonsexekution*

Otvivelaktigt föreligger – liksom vid förverkande – behov av ett tvångsmedel varigenom det allmännas tillgång till fordonet säkerställs i de fall där fordonet får använ-

20—014360

das som säkerhet och exekutionsobjekt. Innan tillgången till fordonet har säkrats, föreligger en risk för att gärningsmannen på olika sätt förfogar över fordonet med påföljd att man vid verkställighet av rattfylleriboten uteslutande blir hänvisad till de vanliga bötesindrivningsreglerna. Av vikt är därför att man gör det möjligt att tillgripa tvångsmedlet så snart som möjligt efter brottets upptäckt. Behovet härav är lika framträdande vid rattfylleriboten som i fråga om förverkande (avsnitt 11.2.7.2).

Vid förverkande är beslag det tvångsmedel genom vilket det allmänna försäkrar sig om fordonet. När det gäller rattfylleriboten, som till karaktären är en bötessanktion, kan det däremot synas ligga närmast till hands att som tvångsmedel tillämpa kvarstad (och skingringsförbud) enligt 26 kap. rättegångsbalken. Enligt 1 § nämnda kap. må nämligen, om någon är skäligen misstänkt för brott och det skäligen kan befaras att han undandrar sig att gälda bl. a. böter, kvarstad läggas å så mycket av hans lösa egendom som svarar mot skulden (eller också om det är tillfyllest, egendomen ställas under förbud att säljas eller skingras). Emellertid är institutet kvarstad av olika skäl mindre ägnat att tjäna som tvångsmedel när det gäller den speciella fordonsexekutionen vid rattfylleribot. Härom är först att framhålla att själva beslutet om kvarstad i princip avser inte viss specificerad egendom utan endast egendom till visst värde. Först vid utmätningsmans verkställighet av kvarstadsbeslutet avgörs vilken egendom som skall beläggas med kvarstad. Detta förhållande är föga ändamålsenligt vid rattfylleribot, eftersom tvångsmedlet bör avse just fordonet. Vidare är förfarandet vid kvarstad en tämligen omständlig procedur. Beslut om kvarstad meddelas sålunda av rätten efter särskild förhandling (26 kap. 2 § och 4 § rättegångsbalken). I avbidan på rättens beslut får undersökningsledaren eller åklagaren, samt, om fara är i dröjsmål, polisman ta lös egendom i förvar. I sådant fall skall förhandlingen inför rätten äga rum inom särskilt angiven kort tid. Ytterligare är att märka, vilket redan har antytts, att verkställigheten av rättens beslut om kvarstad ankommer på utmätningsman vid särskild förrättning.

Beslagsreglerna i 27 kap. rättegångsbalken (avsnitt 11.2.7.1) synes i jämförelse med kvarstadsreglerna öppna möjlighet till en smidigare och ändamålsenligare utformning av fordonsexekutionen vid rattfylleribot. Beslag avser sålunda visst bestämt föremål. Beslut om beslag kan meddelas – förutom av rätten – av undersökningsledaren eller åklagaren. Om fara är i dröjsmål får polisman ta föremål i beslag utan sådant beslut. Vidare sker verkställigheten av beslag inte genom utmätningsmannen utan genom polisen. Detta synes vara en fördel med hänsyn till att tvångsmedlet i regel kommer att aktualiseras på ett tidigt stadium innan rattfylleriboten har ådömts och innan indrivningen av denna ännu har börjat.

Visserligen kan sägas att beslag – sådant detta har utformats i rättegångsbalken – till skillnad från kvarstad i princip inte avser att säkerställa verkställighet av ekonomiska förpliktelser, bortsett från sakförverkande, och att beslag därför från principiell synpunkt skulle passa mindre väl vid den ekonomiska sanktion som rattfylleriboten innebär. Emellertid synes denna invändning inte vara avgörande. Bl. a. kan påpekas, såsom har anförts i fråga om fordonsförverkande (avsnitt 11.2.7.7), att i lagen år 1960 om straff för varusmuggling den konstruktionen förekommer att beslag tjänar som säkerhet för verkställighet av värdeförverkande, fastän kvarstad (och skingringsförbud) är de tvångsmedel som enligt rättegångsbalken (26 kap.) avser att trygga verkställigheten av värdeförverkande.

Med hänsyn till det anförda synes – i överensstämmelse med vad som avses gälla vid fordonsförverkande – det tvångsmedel varigenom tillgången till fordonet säkerställs böra vara beslag, se 1 § förslaget till verkställighetslag (avsnitt 11.3.7). Beslagsreglerna i 27 kap. rättegångsbalken kommer därvid att bli tillämpliga i den mån avvikande bestämmelser inte ges. En erinran härom föreslås i lagtexten. I det följande skall behandlas de avvikelser som synes påkallade.

11.3.5.2 *Under vilka förutsättningar skall beslag av fordonet äga rum?*

Givetvis krävs – såsom en motsvarighet till 27 kap. 1 § rättegångsbalken – en särskild bestämmelse där man anger förutsättningarna för beslag av fordonet, se 1 § förslaget till verkställighetslag. Bestämmelsen synes böra innehålla att om någon är skäligen misstänkt för rattfylleri som inte utgör ringa fall, får det vid brottet förda fordonet, om detta tillhör den misstänkte, tas i beslag till säkerhet för betalning av rattfylleribot som kan komma att ådömas honom. Med ägare av fordonet skall avses även den som innehar fordonet på grund av avbetalningsköp. De angivna förutsättningarna synes nära ansluta till vad som avses gälla i fråga om beslag vid förverkande (avsnitt 11.2.7.3).

Uppenbarligen kan fall inträffa där fordonet tas i beslag fastän rattfylleribot inte kommer att ådömas. Samma är förhållandet i fråga om fordonsförverkande. De synpunkter på denna fråga som har framförts i fråga om förverkande (avsnitt 11.2.7.3) gäller också vid rattfylleribot. Sammanfattningsvis kan sägas följande. I de fall där den misstänkte – enligt vad senare visar sig – går fri från ansvar för rattfylleri är det viktigt att beslag såvitt möjligt undviks. Förutsättningarna härför ökar om man genom apparater för alkoholanalys av utandningsluften kan redan vid ingripandet mot den misstänkte få en något så när säker uppfattning om blodalkoholhalten. (Här avses andra apparater än Alcotest, se vidare avsnitt 12.4). När det gäller de fall där domstolen, utifrån rattfylleribotens fakultativa karaktär, underlåter att döma till rattfylleribot, har man i regel att räkna med att polisen har tagit fordonet i beslag utan någon förhandsbedömning av rattfylleribotsfrågan. Otillfredsställande resultat kan i viss mån undvikas genom att den misstänkte omedelbart kan begära rättens prövning av beslaget. Slutligen är att nämna att beslag på fordonet förutsätter en undersökning av den misstänktes äganderätt till fordonet. Naturligen bör man vid beslag på förundersökningsstadiet kräva mindre utredning i äganderättsfrågan än senare när domstolen prövar rattfylleribotsfrågan.

11.3.5.3 *Skall beslag kunna verkställas genom att fordonet lämnas kvar i innehavarens besittning och skingringsförbud meddelas?*

Såsom tidigare har utvecklats i fråga om fordonsförverkande (avsnitt 11.2.7.4) synes det önskvärt att i större utsträckning än som förutsätts i rättegångsbalkens beslagsregler kunna verkställa fordonsbeslag vid rattfylleri sålunda att fordonet lämnas kvar i innehavarens besittning och skingringsförbud meddelas. Den reglering som härvidlag har valts i fråga om förverkandet synes lämplig även vid rattfylleribot. Sålunda bör föreskrivas att intill dess rattfylleribot har ådömts beslagtaget fordon får lämnas kvar i innehavarens besittning om inte särskilda skäl är däremot, se 2 § förslaget till verkställighetslag (avsnitt 11.3.7). I övrigt gäller om förfarandet med beslagtaget fordon vad i 27 kap. 10 § rättegångsbalken är föreskrivet. Sedan rattfylleribot har ådömts skall sålunda beslagtaget fordon i regel omhändertas.

11.3.5.4 *Förvaring av beslagtagna fordon*

Vad härom har anförts i fråga om fordonsförverkande (avsnitt 11.2.7.5) äger sin tillämpning också vid rattfylleribot. Sammanfattningsvis kan sägas följande. Beslagtagna fordon som inte lämnas kvar i innehavarens besittning måste omhändertas genom polismyndighets försorg. Särskilda uppställningsplatser måste anordnas, varvid man bör undersöka möjligheten till en samordning med de uppställningsplatser som skall finnas enligt lagen år 1967 om flyttning av fordon i vissa fall. Den vårdnadsplikt som följer med förvaringen av beslagtagna fordon kan medföra vissa svårigheter, särskilt i de fall där förvaringen blir mer långvarig.

11.3.5.5 *Undvikande av beslag genom att säkerhet ställs?*

I fråga om fordonsförverkande har övervägts (avsnitt 11.2.7.6) att införa en särreg-

lering av beslagsreglerna sålunda, att man i överensstämmelse med vad som gäller vid kvarstad och skingringsförbud enligt 26 kap. rättegångsbalken skulle ge den misstänkte rätt att slippa beslag av fordonet eller att få ett meddelat beslag hävt under förutsättning att säkerhet i form av pant eller borgen ställs för fordonet. Övervägande skäl ansågs därvid tala för att man borde avvisa en sådan lösning.

Vid bedömande av denna fråga när det gäller rattfylleriboten är till en början att framhålla att de skäl som vid förverkande har anförts *till förmån för* en rätt att ställa säkerhet till undvikande av beslag synes kunna åberopas även vid rattfylleribot.

Vad angår skälen *mot* en sådan särreglering av beslagsreglerna kan erinras om att frågan om ställande av säkerhet vid förverkande var direkt hopkopplad med frågan huruvida den som har ådömts *sak*förverkande av fordonet skall kunna få behålla detet genom att betala ett belopp som motsvarar fordonets värde. Som ett skäl mot en sådan rätt att utlösa fordonet anfördes att det skulle bli nödvändigt att om så yrkades, i stället för sakförverkande av fordonet föreskriva ett värdeförverkande som avser fordonets hela värde så att man därigenom skulle få fastställt det belopp som betalningen skulle avse. Ett sådant förfaringssätt skulle ge domstolarna visst merarbete. Nu är det tydligt att detta argument mot en utlösningsrätt – och därmed mot en rätt att ställa säkerhet – saknar tillämpning vid rattfylleriboten eftersom denna alltid avser förpliktande att utge visst penningbelopp. Såtillvida kan alltså sägas att det vid rattfylleriboten finns ett skäl mindre än vid fordonsförverkandet att vägra ställande av säkerhet.

I övrigt synes emellertid de skäl som i fråga om fordonsförverkande har anförts mot en rätt att ställa säkerhet väsentligen vara tillämpliga också vid rattfylleribot. Med hänsyn härtill och då det rent sakligt sett knappast är anledning att lösa frågan på annat sätt vid rattfylleriboten än vid förverkande, synes man inte böra medge ställande av säkerhet till undvikande av beslag vid rattfylleribot.

11.3.5.6 *Verkställighet genom fordonsexekution av dom varigenom rattfylleribot har ådömts*

Reglerna om verkställighet av rattfylleribot genom särskild fordonsexekution utgår från det förhållandet att fordonet är beslagtaget och därigenom tillgängligt för verkställighet.

När domstol dömer till rattfylleribot har den att pröva beslagsfrågan, bl. a. de förutsättningar för beslag som innebär att fordonet skall ha förts vid rattfylleribrottet och att det skall tillhöra gärningsmannen. Om dessa förutsättningar brister, skall domstolen häva meddelat beslag. Givetvis skall beslag hävas också i de fall där domstolen inte dömer till rattfylleribot. Särskild föreskrift om denna domstolsprövning torde inte erfordras med hänsyn till stadgandet i 27 kap. 8 § rättegångsbalken.

Verkställighet av rattfylleribot genom fordonsexekution torde – i likhet med vad som allmänt gäller om bötesindrivning – böra ankomma på utmätningsman.

I första hand bör naturligen eftersträvas att rattfylleriboten betalas frivilligt. I avbidan på att så sker bör fordonet vara under beslag. Beslaget utgör då ett påtryckningsmedel för den dömde att betala.

Om betalning inte sker inom viss tid, vilken lämpligen bör bestämmas till två månader sedan rattfylleriboten har förfallit till betalning, bör det beslagtagna fordonet för rattfylleribotens uttagande försäljas genom utmätningsmannens försorg, se 3 § förslaget till verkställighetslag (avsnitt 11.3.7). Försäljningen bör lämpligen ske på offentlig auktion. Eventuellt överskott redovisas till den dömde. Denna reglering överensstämmer med vad som föreslagits för visst fall vid (partiellt) värdeförverkande i de fall där fordonet tillhör gärningsmannen (avsnitt 11.2.7.7).

Föreskrift synes påkallad till skydd för särskild rätt till fordonet i likhet med vad som gäller enligt brottsbalkens förverkanderegler. Närmast är det här fråga om avbetalningssäljares rätt. Bestämmelsen bör innehålla att fordonet inte får försäljas till förfång för avbetalningssäljares rätt eller an-

nan särskild rätt till fordonet, se 3 § förslaget till verkställighetslag.

11.3.6 Avslutande synpunkter på alternativ B

Rattfylleriboten har konstruerats såsom en penningbot, vars storlek i det enskilda fallet bestäms oberoende av fordonsvärdet. Detta innebär betydande fördelar i förhållande till fordonsförverkandet. Fördelarna visar sig dels däri att man kan åstadkomma en kännbar repression även i de fall där fordonsvärdet är ringa, och dels däri att det i samtliga fall blir möjligt att göra en straffmätning i egentlig bemärkelse.

Risken för ojämnhet i domstolarnas tillämpning av rattfylleribot torde bli mindre än vid fordonsförverkandet. En viss praxis torde nämligen kunna utvecklas rörande rattfylleribotens storlek i olika fall. Tidigare har anförts att det ofta torde komma att framstå som naturligt att bestämma rattfylleriboten till ett dubbelt dagsbotsstraff, eller, om dagsböter ådöms samtidigt, ett belopp som åtminstone motsvarar dagsbotsstraffet.

I verkställighetshänseende kommer rattfylleribot med regler om exekution i fordonet att i väsentliga hänseenden likna fordonsförverkandet. Sålunda skall det vid brottet förda fordonet efter beslag få tas i anspråk som säkerhet och exekutionsobjekt för rattfylleribotens betalning, under förutsättning att fordonet tillhör gärningsmannen. I övriga fall skall indrivningen ske enligt allmänna bötesindrivningsregler. Liksom vid fordonsförverkandet kommer dock den olägenheten att finnas att i de fall, där fordonet inte kan tas i anspråk, rattfylleriboten kan bli verkningslös om gärningsmannen saknar utmätningsbara tillgångar. Därvidlag är att märka att rattfylleriboten i likhet med förverkandet inte skall kunna förvandlas till fängelse. Bortser man från nämnda olägenhet, som inte torde framträda i flertalet fall, är det tydligt att rattfylleriboten är ägnad att utöva en stark allmänpreventiv effekt.

Vid rattfylleribot med regler om exekution i fordonet framträder – liksom vid fordonsförverkandet – den principiella nackdelen att rattfylleristerna uppdelas i två olika grupper, beroende på den i detta sammanhang från rättspolitisk synpunkt oväsentliga tillfälligheten om de har fört eget eller annans fordon. En sådan uppspaltning synes – låt vara att den vid rattfylleriboten till skillnad från förverkandet hänför sig endast till verkställighetsreglerna – föga tilltalande.

Rattfylleribot med regler om exekution i fordonet kommer i likhet med fordonsförverkandet att föranleda en del svårigheter i den praktiska tillämpningen. Dessa svårigheter hänför sig till det stora antal fall där fordonsexekution kommer att tillämpas. Det gäller här en extra belastning för polis- och åklagarmyndigheter samt domstolar och kronofogdemyndigheter. Vad därom har sagts i fråga om fordonsförverkandet synes vara tillämpligt även vid rattfylleriboten.

Slutligen torde man helt allmänt kunna rikta den invändningen mot rattfylleriboten att det inte synes tilltalande att vid sidan av sanktionssystemet enligt brottsbalken införa en ny rättsfigur, vars användning är begränsad till ett särskilt brott, rattfylleri.

11.3.7 Sammanfattning av förslaget om rattfylleribot med regler om exekution i fordonet (alternativ B) med författningsförslag

Rattfylleriboten är konstruerad som ett bötesstraff av speciell karaktär, som – liksom fordonsförverkande – är avsett att ådömas vid sidan av brottspåföljd enligt brottsbalken, således bl. a. dagsböter. Rattfylleriboten får – liksom fordonsförverkande – ådömas endast gärningsmannen. Den fastställes omedelbart i penningar till belopp mellan 500 och 10 000 kronor. Vid beloppets bestämmande skall hänsyn tas till omständigheterna vid brottet och den tilltaladés ekonomiska förhållanden samt till påföljd som i övrigt bestäms för brottet. Rattfylleriboten skall inte vara obligatorisk.

I verkställighetshänseende är en särskild verkställighetsform, s. k. fordonsexekution,

Förslag till
Lag om ändring i lagen om straff för vissa trafikbrott

(Nytt moment:)

4 § 3 mom. Dömes för rattfylleri, som ej är att hänföra till ringa fall, må, om skäl därtill äro, utom annan påföljd för brottet dömas till rattfylleribot. Sådan påföljd må ådömas endast gärningsmannen. Boten fastställes omedelbart i penningar till belopp från och med femhundra till och med tiotusen kronor. Vid beloppets bestämmande skall hänsyn tagas till omständigheterna vid brottet, gärningsmannens inkomst, förmögenhet, försörjningsskyldighet och ekonomiska förhållanden i övrigt samt till påföljd som i övrigt bestämmes för brottet.

Om beslag av det vid brottet förda fordonet till säkerhet för betalning av rattfylleribot samt om verkställighet i övrigt av rattfylleribot gäller särskilda bestämmelser.

Förslag till
Lag med särskilda bestämmelser om verkställighet av rattfylleribot

1 §. Är någon skäligen misstänkt för rattfylleri enligt 4 § 1 mom. lagen om straff för vissa trafikbrott, och är brottet ej att hänföra till ringa fall, får det vid brottet förda fordonet, om detta tillhör den misstänkte, tagas i beslag till säkerhet för betalning av rattfylleribot som kan komma att ådömas honom. I den mån ej annat föreskrives skall i fråga om beslag som nu sagts bestämmelserna i 27 kap. rättegångsbalken tillämpas.

Med ägare av fordonet avses även den som innehar fordonet på grund av avbetalningsköp.

2 §. Intill dess rattfylleribot ådömts, får beslagtaget fordon kvarlämnas i innehavarens besittning, om ej särskilda skäl är däremot.

3 §. Dömes till rattfylleribot och erlägges denna inom två månader efter det att boten förfallit till betalning, skall fordonet, om det är taget i beslag, återställas. Betalas ej boten enligt vad nu sagts, får fordonet för rattfylleribotens uttagande försäljas på offentlig auktion genom utmätningsmannens försorg. Försäljning får ej ske till förfång för avbetalningssäljares rätt eller annan särskild rätt till fordonet.

4 §. I den mån bestämmelserna i denna lag ej annat föranleder, skall i fråga om verkställighet av rattfylleribot gälla vad i allmänhet är föreskrivet om verkställighet av böter. Rattfylleribot får dock ej förvandlas till fängelse.

---

anordnad för de fall där gärningsmannen äger det fordon som har förts vid brottet. Med ägare av fordonet avses även avbetalningsköpare. Fordonsexekutionen går ut på att fordonet skall efter beslag tjäna som säkerhet för rattfylleribotens betalning och användas som exekutionsobjekt om boten inte betalas frivilligt. Fordonsexekutionen liknar den verkställighet av fordonsförverkande som sker i de fall där gärningsmannen äger fordonet. Den närmare regleringen av fordonsexekutionen vid rattfylleribot är följande. Fordonet skall i allmänhet tas i beslag så snart som möjligt efter brottsupptäckten till säkerhet för betalning av rattfylleribot som kan komma att ådömas den misstänkte. Innan rattfylleribot har ådömts, får, om inte särskilda skäl är däremot, beslagtaget fordon lämnas kvar i innehavarens besittning och denne meddelas skingringsförbud. Annars gäller att beslagtaget fordon i regel skall omhändertas av polismyndighet. Döms till rattfylleribot (och ägs fordonet av den dömde), bör domstolen

förordna att beslaget skall bestå.

Om rattfylleriboten betalas inom två månader sedan boten har förfallit till betalning, skall fordonet återställas. Betalas inte rattfylleriboten, får utmätningsmannen försälja fordonet på offentlig auktion för botens uttagande ur köpeskillingen, varvid eventuellt överskott redovisas till den dömde. Fordonet får inte försäljas till förfång för avbetalningssäljares rätt till fordonet. Om rattfylleriboten uppgår till högre belopp än försäljningen inbringar, får det överskjutande beloppet indrivas enligt vanliga bötesindrivningsregler.

I de fall där gärningsmannen inte äger fordonet kommer de allmänna bötesindrivningsreglerna att helt tillämpas.

Rattfylleribot får inte förvandlas till fängelse.

Kommittén har utarbetat följande förslag till lagtext i fråga om rattfylleribot med regler om exekution i fordonet (alternativ B), se föregående sida.

11.4 *Alternativ C: rattfylleribot utan regler om exekution i fordonet*

11.4.1 **Inledning**

Ett väsentligt drag hos den rattfylleribot som har utformats enligt alternativ B är den s. k. fordonsexekutionen, dvs. att det vid brottet förda fordonet – om detta tillhör gärningsmannen – efter beslag får tjäna som säkerhet för rattfylleribotens betalning och i sista hand försäljas tvångsvis för botens uttagande ur köpeskillingen. Endast i de fall där fordonsexekution inte kan ske eller denna inte täcker rattfylleribotens hela belopp kommer indrivning att ske enligt de allmänna bötesindrivningsreglerna.

Ett alternativ som här skall behandlas är att man – med behållande av rattfylleribotens konstruktion i övrigt – ej inför någon fordonsexekution utan helt tillämpar allmänna bötesindrivningsregler. Man avlägsnar då den sida av rattfylleriboten som i viss mån liknar fordonsförverkandet. Rattfylleriboten får då karaktären av en mer vanlig penningbot, dock med det undantaget att den inte får förvandlas till fängelse. Detta är innebörden av alternativ C till utformningen av en särskild ekonomisk sanktion vid rattfylleri, dvs. rattfylleribot utan regler om exekution i fordonet.

11.4.2 **Rattfylleribotens konstruktion, bortsett från verkställighetsfrågor**

Med undantag för verkställigheten är denna rattfylleribot helt identisk med rattfylleriboten enligt alternativ B, se förslag till lagtext (avsnitt 11.4.5).

Rattfylleriboten får alltså ådömas vid rattfylleri som inte är att hänföra till ringa fall. Vid ringa fall av rattfylleri och vid rattonykterhet skall således rattfylleribot inte förekomma. Endast gärningsmannen får dömas till rattfylleribot. Boten ådömes tillsammans med påföljd för brottet enligt brottsbalken. Den fastställs omedelbart i penningar till belopp mellan 500 och 10 000 kronor. Vid beloppets bestämmande skall hänsyn tas till omständigheterna vid brottet, gärningsmannens ekonomiska förhållanden samt till påföljd som i övrigt bestäms för brottet. Ofta torde det vara naturligt att sätta rattfylleriboten till ett belopp som ungefär motsvarar ett dubbelt dagsbotsstraff eller, när dagsböter ådöms samtidigt, åtminstone motsvarar dagsbotsstraffet.

I fråga om användningen vid påföljdsbestämningen av rattfylleribot enligt förevarande alternativ C kan i allt väsentligt hänvisas till vad som i denna fråga har anförts vid rattfylleribot enligt alternativ B (avsnitt 11.3.3 slutet).

11.4.3 **Verkställighet av rattfylleriboten**

Utmärkande för denna form av rattfylleribot är att de allmänna bötesindrivningsreglerna blir helt tillämpliga, se förslaget till lagtext (avsnitt 11.4.5). Någon fordonsexekution skall alltså inte förekomma.

Liksom vid rattfylleribot med regler om exekution i fordonet (avsnitt 11.3.4.1) bör förvandling till fängelse inte få ske.

11.4.4 Avslutande synpunkter på alternativ C

Rattfylleribot enligt förevarande alternativ C skiljer sig i sin konstruktion från rattfylleribot enligt alternativ B i det avseendet att fordonsexekutionen saknas. Allmänna bötesindrivningsregler skall alltså helt tillämpas.

Till förmån för en rattfylleribot utan regler om fordonsexekution kan följande skäl anföras. En rattfylleribot som är konstruerad på detta sätt kommer att få en enhetlig utformning även i verkställighetshänseende. Sättet för verkställigheten blir inte beroende av den i detta sammanhang från rättspolitisk synpunkt oväsentliga tillfälligheten om gärningsmannen har fört eget eller annans fordon. Att kunna undvika en sådan uppdelning av rattfylleristerna i två grupper måste vara en fördel. Eftersom rattfylleribot utan regler om fordonsexekution kommer att träffa den som har fört eget fordon och den som fört annans lika, är det troligt att man i det allmänna medvetandet kommer att uppfatta sanktionen som mera rättvis.

En betydande fördel ligger också däri att man slipper hela den apparat som fordonsexekutionen för med sig. Polis- och åklagarmyndigheterna samt domstolarna kommer inte att besväras med frågor om fordonsbeslag, och polismyndigheterna behöver inte sörja för förvaringen av beslagtagna fordon. Den extra arbetsbelastning för kronofogdemyndigheterna som fordonsexekutionen skulle föranleda undviks också.

Mot rattfylleribot utan regler om fordonsexekution talar följande omständigheter. Till en början bör framhållas att svårigheterna att indriva rattfylleriboten kommer att bli större än vid en rattfylleribot där fordonsexekution kan ske. Detta gäller särskilt i de fall där den enda praktiska utvägen att nå ett mera positivt indrivningsresultat är att ta i anspråk fordonet. Vidare kommer man över huvud taget inte att uppnå den särskilda snabbhet som kännetecknar fordonsexekutionen. Allt detta gör att rattfylleriboten i verkställighetshänseende inte kommer att framstå som en mera påtagligt verkande sanktion än ett vanligt bötesstraff, kanske i själva verket mindre, eftersom man vid vanligt bötesstraff har möjlighet att förvandla obetalt belopp till fängelse. Att märka är också att man vid denna form av rattfylleribot, som saknar anknytning till fordonet, inte tar tillvara den psykologiska och pedagogiska effekt som man kan uppnå genom hopkopplingen av brottssanktion och »brottsverktyg». Från allmänpreventiv synpunkt kommer rattfylleriboten antagligen att framstå som mindre verkningsfull än annars.

Mot bakgrund av vad sålunda har anförts inställer sig frågan om rattfylleribot utan regler om fordonsexekution kommer att vara tillräckligt repressiv, så att man uppnår det kriminalpolitiska syftet med en särskild ekonomisk sanktion vid rattfylleri. Härvidlag kan man naturligtvis göra olika bedömningar. Emellertid kan framhållas att redan det förhållandet att rattfylleriboten är en fristående just för rattfylleri avsedd ekonomisk sanktion har ett visst allmänpreventivt värde. Sanktionens existens inskärper hos allmänheten vikten av laglydnad just vid detta brott. Vad angår indrivningssvårigheterna framgår visserligen av de undersökningar som förut har redovisats att de som döms för rattfylleri ofta har låga inkomster och att det därför är anledning förmoda att indrivningen hos rattfylleristerna i många fall kommer att möta svårigheter. Här kan dock sägas att den omständigheten att vederbörande inte har betalningsförmåga inte behöver betyda att hotet om rattfylleribot saknar avhållande effekt mot honom. Det är nämligen inte säkert att vetskapen hos en potentiell rattfyllerist att en rattfylleribot inte kan indrivas hos honom, verkligen står i blickpunkten för honom när han står i begrepp att begå brottet. Vidare kan framhållas att med hänsyn till rattfylleribotens allmänpreventiva syfte det väsentliga är hur möjligheterna till indrivning gestaltar sig hos motorfordonsförarna i allmänhet. Dessa befinner sig i en bättre ekonomisk situation än de som döms för rattfylleri. Kanske kan det

därför antas att för motorfordonsförare i allmänhet hotet om rattfylleribot kommer att uppfattas som en allvarlig konsekvens av rattfylleri.

Avslutningsvis kan helt allmänt riktas den invändningen mot rattfylleribot enligt förevarande alternativ C att det inte synes tilltalande – lika litet som vid rattfylleribot enligt alternativ B – att vid sidan av sanktionssystemet enligt brottsbalken införa en ny rättsfigur, vars användning är begränsad till ett särskilt brott, rattfylleri.

11.4.5 Sammanfattning av förslaget om rattfylleribot utan regler om exekution i fordonet (alternativ C) med författningsförslag

Denna form av rattfylleribot är – utom i fråga om verkställigheten – identisk med rattfylleribot enligt alternativ B.

Verkställigheten av nu förevarande form av rattfylleribot skall ske helt enligt allmänna bötesindrivningsregler. Den s. k. fordonsexekutionen skall alltså inte förekomma. I likhet med den andra formen av rattfylleribot skall inte heller denna rattfylleribot kunna förvandlas till fängelse.

Kommittén har utarbetat följande förslag till lagtext i fråga om rattfylleribot utan regler om exekution i fordonet (alternativ C), se nedan.

11.5 *Kommitténs ställningstagande till frågan om det bör införas en särskild ekonomisk sanktion*

När det gäller att ta ställning till frågan om det bör införas en särskild ekonomisk sanktion vid trafiknykterhetsbrott får hänsyn i första hand tas till behovet och värdet i och för sig av en sådan sanktion. Man måste vidare ta hänsyn till de konsekvenser i skilda hänseenden som har visat sig uppstå vid ett genomförande av de tre olika alternativen till utformning av sanktionen, nämligen fordonsförverkande, rattfylleribot med regler om exekution i fordonet och rattfylleribot utan regler om exekution i fordonet.

Vad först angår konsekvenserna i skilda hänseenden av de olika sanktionsformerna har dessa behandlats i det föregående vid varje särskilt alternativ. Svårigheter av olika slag har därvid visat sig uppkomma vid samtliga sanktionsformer. Särskilt skulle olägenheter uppkomma vid de sanktionsformer som har anknytning till det vid brottstillfället brukade fordonet, dvs. fordonsförverkande och rattfylleribot med regler om exekution i fordonet (alternativ A och B). Hur man än konstruerar dessa sanktioner kommer de att drabba slumpmässigt och ojämnt. Svårigheter av detta slag uppträder inte vid

Förslag till

Lag om ändring i lagen om straff för vissa trafikbrott

(Nytt moment:)

4 § 3 mom. Dömes för rattfylleri, som ej är att hänföra till ringa fall, må, om skäl därtill äro, utom annan påföljd för brottet dömas till rattfylleribot. Sådan påföljd må ådömas endast gärningsmannen. Boten fastställes omedelbart i penningar till belopp från och med femhundra till och med tiotusen kronor. Vid beloppets bestämmande skall hänsyn tagas till omständigheterna vid brottet, gärningsmannens inkomst, förmögenhet, försörjningsskyldighet och ekonomiska förhållanden i övrigt samt till påföljd som i övrigt bestämmes för brottet.

I fråga om verkställighet av rattfylleribot gäller vad i allmänhet är föreskrivet om verkställighet av böter. Rattfylleribot må dock ej förvandlas till fängelse.

rattfylleribot utan regler om exekution i fordonet (alternativ C). Vid denna sanktion framträder däremot den olägenheten att den ekonomiska effekten skulle bli svag i alla de fall där rattfylleristen har dålig betalningsförmåga.

Från allmänna synpunkter kan göras invändningar mot samtliga tre sanktionsformer. Mot fordonsförverkandet kan sålunda invändas att förverkande i bestraffande syfte tenderar att få en alltmera begränsad användning. Och mot rattfylleriboten – i dess båda former – kan invändas att dess berättigande vid sidan av dagsbotssystemet synes om än försvarligt så dock tveksamt.

När det gäller frågan om behovet och värdet i och för sig av en särskild ekonomisk sanktion har detta visat sig vara mindre framträdande än vad som från början har antagits. Kommittén har nämligen funnit – enligt vad som i annat sammanhang har utvecklats – att man även utan en särskild ekonomisk sanktion kan uppnå en tillräckligt stark allmänpreventiv effekt. En sådan sanktion synes inte heller vara behövlig för att man skall kunna begränsa fängelsestraffets användning och få en mer nyanserad påföljdsbestämning. Väsentligt i detta sammanhang är det förhållandet att enligt kommitténs undersökningar rattfylleriklientelet till den alldeles övervägande delen har visat sig utgöra ett specialklientel som är i behov av en individualpreventivt inriktad behandling. Detta gör att de allmänpreventiva kraven i viss mån blir mindre framträdande. (Se närmare härom avsnitt 8.5.)

Mot bakgrunden av vad sålunda har anförts kan kommittén inte förorda att det införes en särskild ekonomisk sanktion vid trafiknykterhetsbrott.

12 Utandningsprov

Inledning. Olika slag av utandningsprov

Vid ingripanden mot motorfordonsförare som misstänks för trafiknykterhetsbrott har under senare år i allt flera länder kommit att användas alkoholanalys av utandningsluften (utandningsprov).

Alkoholanalys av utandningsluften bygger på det förhållandet att det normalt råder en viss bestämd relation (1: 2100) mellan alkoholhalten i blodet och den utandningsluft som kommer från lungan, den så kallade alveolarluften. Bestämningen av alkoholmängden sker i regel genom att man leder en känd luftmängd, som skall analyseras, genom ett kemiskt preparat, som ändrar färg på grund av den alkohol som finns i den avmätta luften. Ju större alkoholmängden är desto mer utbredd och mer intensiv blir i princip färgförändringen.

Åtskilliga olika slags utandningsapparater har konstruerats. De flesta är hänförliga till grövre s. k. »screeningmetoder» eller *kvalitativa prov*. Dessa har till huvudsakligt ändamål att påvisa närvaro eller frånvaro av alkohol i blodet eller att ge en grov uppfattning huruvida blodalkoholhalten har uppnått ett visst gränsvärde, t. ex. 0,5 ‰ eller 0,8 ‰. Utmärkande för dessa apparater är att de är mycket enkla i sin konstruktion (de utgör förbrukningsmateriel), att de är relativt billiga i anskaffningskostnad (några kronor), att de är lätta att använda ute i trafiken och att de inte fordrar någon tillsyn. Till denna grupp hör bl. a. Alcotest, Alcolinger (Alcomille), Alcolyzer, Luckey Alcohol Indicator och Pluralcol. Till en annan grupp hänförs de s. k. *kvantitativa apparaterna*. Dessa är så konstruerade att de kan ge ett betydligt noggrannare närmevärde på blodalkoholhalten. Hit hör bl. a. Breathalyzer–Ethanograph och Kitagawa–Wright Alcohol Analyzer. Utmärkande för dessa apparater är att de är dyrare (själva apparaten kostar flera tusen kronor), att de är mer skrymmande, att de endast i begränsad utsträckning kan användas ute i trafiken, att de fordrar kontinuerlig tillsyn och kontroll av specialutbildad personal samt att de som använder dessa apparater måste specialutbildas.

Den apparat som hittills har använts i Sverige är – liksom numera i Danmark, Finland och Norge – Alcotest, alltså en apparat tillhörig den först beskrivna typen.

Alcotest-apparaten består av ampull, gummimunstycke och plastblåsa. Ampullen – cirka 7 cm lång – är av glas och tillsmält i båda ändar. Den innehåller ett reaktionspreparat, som har formen av gula kristaller. Före användningen bryts ampullens båda spetsar av. Den ena ändan av ampullen sätts på plastblåsans öppning. Blåsan skall dessförinnan vara tom och tillplattad. På

den andra ändan av ampullen sätts härefter ett gummimunstycke. Den som skall undergå Alcotest-prov blåser genom munstycket blåsan full med luft. Om utandningsluften innehåller alkohol färgas kristallerna i ampullen mer eller mindre gröna. Grönfärgningen börjar vid den ända av ampullen varifrån luftströmmen kommer. På ampullen finns en vit markeringsring som delar kristallskiktet i två delar och som på den version som används i Sverige markerar en blodalkoholhalt av 0,5 ‰. Om kristallerna färgas gröna upp till eller över denna ring, tyder detta enligt tillverkarens bruksanvisning på en blodalkoholhalt av 0,5 ‰ eller däröver. Om grönfärgningen blir mindre anges detta innebära en blodalkoholhalt under 0,5 ‰. Sker det inte alls någon grönfärgning, tyder detta enligt bruksanvisningen på att det inte finns någon alkoholhalt.

Den Alcotest som här ovan har beskrivits utgör den s. k. 0,5 ‰-ampullen. Emellertid finns också en s. k. 0,8 ‰-ampull som inte används här i landet men är gängse i en rad andra länder. På 0,8 ‰-ampullen har markeringsringen gul färg. I fråga om denna ampull, se vidare avsnitt 12.2.5.4.

Kommittén har låtit göra en omfattande undersökning (se bilaga 5) av olika utandningsmetoder för bestämning av alkohol. Denna undersökning har främst gått ut på att studera den nu i Sverige använda Alcotest-ampullens noggrannhet, felkällor och praktiska användbarhet och även att göra vissa undersökningar av andra såväl kvalitativa som kvantitativa metoder. Emellertid är det angeläget att fortsatta undersökningar av olika utandningsapparater äger rum, varvid det bör uppmärksammas om nya konstruktioner kommer fram som i olika hänseenden kan vara bättre än de hittillsvarande. Lämpligen bör dessa undersökningar bedrivas genom rikspolisstyrelsens försorg.

I den följande framställningen kommer först under avsnitt 12.1 att redogöras för nuvarande användning av utandningsprov på *misstänkt* påverkade förare. Därefter behandlas i avsnitt 12.2 frågan om införande av rutinmässiga utandningsprov, dvs. prov på förare som *inte* är *misstänkt* påverkade

12.1 *Nuvarande användning av utandningsprov på misstänkt påverkade förare*

12.1.1 Allmänt om syftet med utandningsproven och dess användning i Sverige

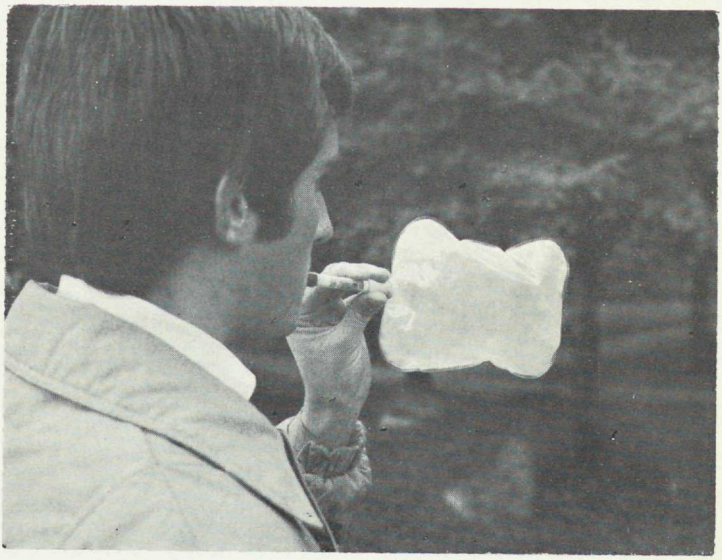
Utandningsprov infördes av polisen i Sverige år 1956. De används vid ingripanden i trafiken – såsom vid trafikkontroller och trafikolyckor – mot motorfordonsförare som på grund av alkohollukt, andra tecken på alkoholpåverkan eller i övrigt kan skäligen misstänkas för trafiknykterhetsbrott. Utandningsproven tjänar som ledning för polisen när det gäller att ta ställning till om blodprov bör tas. De utgör alltså förorienteringsmedel till blodprov. I allmänhet tas utandningsproven redan ute på den plats där polisingripandet har skett.

Närmare bestämt kan utandningsproven sägas ha ett dubbelt syfte. Det ena syftet är att man i möjligaste mån skall kunna lagföra sådana straffbara förare som, om utandningsprov inte fanns, skulle slippa blodprov därför att de inte verkar tillräckligt påverkade för att polisen skall anse sig kunna besluta att företa den för den misstänkte relativt besvärande blodprovstagningen. Syftet är alltså då att effektivisera ingripandena. Det andra syftet med utandningsproven är att man i möjligaste mån skall kunna omedelbart »sålla bort» sådana från början misstänkta förare som inte har gjort sig skyldiga till trafiknykterhetsbrott, så att dessa undgår det hårdare ingripande som blodprovstagning innebär. I dessa fall kan utandningsproven anses tjäna ett rättssäkerhetsintresse, under det att den förstnämnda funktionen avser effektivitetsintresset.

Från polisens synpunkt kan utandningsproven ha ett särskilt värde därigenom att polismannen genom tillgången till sådana prov känner sig säkrare i sitt förhållande till den misstänkte och i sin bedömning om blodprov skall tas.



Figur 1. Alcotest-ampull 0,5 promille (naturlig storlek)
Onumrerad ampull: kontrollförsök utan alkohol
1—3 Exempel på olika färgförändringar vid promillevärden mellan 2,0 och 0,9.
4 Blodalkoholhalten i detta försök 0,17 promille



Figur 2. Utandningsprov med Alcotest

12.1.2 Tillvägagångssättet vid ingripanden mot misstänkt påverkade förare, särskilt i fråga om användningen av utandningsprov

Ingripanden mot misstänkt påverkade förare i trafiken görs i olika situationer. Främst kan nämnas ingripanden vid trafikkontroller av olika slag, såväl fasta som rörliga, samt vid trafikolyckor och trafiköverträdelser. Vidare sker ingripanden på grund av anmälningar om onyktra förare i trafiken, bl. a. när fordon har förts vingligt eller när föraren har iakttagits alkoholpåverkad på väg till eller från fordonet. I de olika situationer där ingripanden sålunda görs mot misstänkt påverkade förare används utandningsprov regelmässigt.

Av en undersökning av kommitténs expert universitetslektor Klette (bilaga 3) framgår att ingripandena vid misstänkta trafiknykterhetsbrott procentuellt fördelas på följande upptäcktsorsaker, nämligen (i ungefärliga tal) trafikkontroller 25 %, trafikolyckor 25 %, trafikförseelser 15 %, vingliga körningar 15 % och annat yttre tecken på alkoholpåverkan 15 %. Slutligen tillkommer motorfordonstillgrepp med 5 %.

Vid ingripanden i olika situationer mot misstänkt påverkade förare i trafiken är polisen primärt sett hänvisad att göra en på yttre iakttagelser grundad bedömning av förarens nykterhetstillstånd. Omständigheter som därvid kan ge skäl att misstänka trafiknykterhetsbrott är alkohollukt från andedräkten eller andra tecken på alkoholpåverkan, såsom sluddrande tal, fumlighet, balansrubbningar, hög ansiktsfärg och glansiga ögon. Även förarens allmänna uppträdande är naturligtvis till ledning vid bedömandet, liksom det sätt på vilket fordonet har förts. Om polismannen på grund av en eller flera sådana omständigheter finner att föraren kan skäligen misstänkas för trafiknykterhetsbrott anmodar han föraren att göra ett utandningsprov. Sådant prov brukar dock underlåtas i de fall där alldeles klara rattfyllerisymtom föreligger och där alltså beslut om tagande av blodprov omedelbart kan fattas. Vidare kan något utandningsprov över huvud taget inte göras om vid trafikolycka föraren är svårare skadad; i sådant fall kan således endast blodprov tas. Utandningsprovet tas i allmänhet ute på platsen för ingripandet och äger i regel rum i en polisbil eller i en särskild utredningsbuss. Av hänsyn till den misstänkte vill man inte gärna låta utandningsprovet försiggå fritt ute på vägen eller gatan. I undantagsfall lär dock motorcykelpolis ta utandningsprov.

I det följande skall närmare redogöras för tillvägagångssättet vid fasta trafikkontroller, eftersom kontrollen av förares nykterhetstillstånd där förekommer i en mer renodlad form än annars.

Fasta trafikkontroller – som ofta ingår som led i av rikspolisstyrelsen, länspolischef eller polischef upplagda trafikövervakningsaktioner – kan avse bl. a. en kontroll av förares innehav av körkort och andra handlingar som skall medföras under färd (74 § vägtrafikförordningen) eller en kontroll av fordons beskaffenhet (9 och 23 §§ samma förordning). Vid dessa kontroller uppmärksammas också eventuell alkoholpåverkan hos förarna. De kontroller som är inriktade på en körkorts- och nykterhetskontroll brukar oftast anordnas under kvällar vid veckosluten, när man förväntar att det relativa antalet alkoholpåverkade förare i trafiken är större än normalt.[1] Kontrollerna brukar på en och samma plats pågå några timmar. På platsen finns ett polisbefäl, som leder trafikkontrollen, och ett antal polismän. Ur den framflytande fordonsströmmen stoppar en polisman så många bilar som hinner kontrolleras utan att besvärande köbildning uppstår. Även om det skulle ha uppstått kö stoppas emellertid också sådana fordon som på avstånd verkar att vara i tvivelaktigt skick och som det därför finns särskild anledning att kontrollera. Taxibilar med passagerare och bussar i linjetrafik brukar nog ofta släppas förbi för att inte irritera lojala trafikanter. Varje fordon kontrolleras av i regel *en* polisman.

[1] Frågan hur den faktiska trafiknykterhetsbrottsligheten fördelar sig i tiden behandlas i bilaga 2 avsnitt 3.2.1.

Sedan en bil har stoppats brukar kontrollen tillgå på följande sätt. Föraren får veva ned sidorutan eller också öppnas dörren. Polismannen ber därefter föraren att visa körkort, besiktningsinstrument och skattekvitto. I de flesta fall vill polismannen också se bilens namnskylt. Körkort och besiktningsinstrument lämnar föraren över till polismannen. Även skattekvittot lämnas över i de fall där kvittot förvaras löst i bilen. Genom att jämföra foto och uppgifter i körkortet med förarens utseende kontrollerar polismannen att föraren är identisk med den person för vilken körkortet har utfärdats. Om skattekvitto och namnskylt är fästade bakom solskyddet, vrids detta fram så att namnskylten och skattekvittot blir synliga. Polismannen står då fortfarande utanför bilen och föraren sitter kvar på sin plats. I de fall där skattekvittot och namnskylten sitter under instrumentbrädan i närheten av pedalerna måste dörren alltid öppnas och föraren ofta gå ur bilen för att polismannen skall kunna se. När det gäller en summarisk kontroll av fordonets skick förekommer det mindre ofta att föraren måste stiga ur bilen. Under det att handlingar, förare och fordon sålunda granskas söker polismannen att bilda sig en uppfattning om det kan finnas skäl att misstänka föraren för trafiknykterhetsbrott. Detta sker genom samtal med föraren, genom att bedöma förarens utseende och uppträdande och genom att utröna om andedräkten luktar alkohol. I fråga om uppträdandet brukar man ha uppmärksamheten riktad på sådana detaljer som att föraren vänder bort ansiktet, att han blir tillknäppt, att han tänder en cigarett eller att han äter halstabletter eller tuggar tuggummi. När det gäller kontroll av andedräkten anses det – inte minst av hygieniska skäl – att polismannen inte utan vidare skall »sticka sin näsa» under förarens näsa eller mun. Om föraren inte i övrigt ger anledning till misstanke, brukar nog polismannen i allmänhet inte undersöka andedräkten mer närgånget. Någon anmodan att andas på polismannen ges inte i sådana fall. Om däremot en misstanke har dykt upp hos polismannen, försöker nog denne undersöka andedräkten närmare.

Om nu polismannen finner att föraren luktar alkohol från andedräkten eller det i övrigt föreligger misstanke om alkoholpåverkan, tillfrågas föraren om han har något att erinra emot att utandningsprov tas på honom. Vid vägran, som lär vara sällsynt, kan blodprov tas. Föraren får därefter stiga in i det polisfordon, som finns uppställt på platsen. Om polisfordonet är en s. k. utredningsbuss finns i allmänhet dricksvatten, och föraren får då skölja munnen med vatten i syfte att vissa eventuella felkällor i provet skall undanröjas. Därefter får föraren blåsa i utandningsapparaten. Sedan föraren har blåst avläses provet. Med ledning av provet avgörs om föraren skall föras till polisstation för blodprovstagning eller om han får fortsätta färden.

I fråga om Alcotest – som är den hittills i Sverige tillämpade utandningsmetoden – skall enligt de arbetsanvisningar som har upprättats av trafikmålskommittén och som försöksvis har prövats i vissa polisdistrikt – följande gälla. Om ampullen färgas grön upp till undre kanten av den ring som enligt bruksanvisningen indicerar en blodalkoholhalt av omkring 0,5 ‰, beslutas blodprovstagning. Om grönfärgningen blir mindre skall blodprov beslutas endast om särskilda skäl föreligger. Om grönfärgning inte alls sker skall blodprov inte tas.

För att få en uppfattning hur utfallet av Alcotest-provet inverkar på polisens beslut om blodprov skall tas, har kommittén gjort en enkät hos ett stort antal polismän i befälsställning över hela landet, vilka har erfarenhet av Alcotest. Enkäten visar följande. Om grönfärgning sker upp till eller över den vita ring som markerar 0,5 ‰, beslutas praktiskt taget alltid blodprov. Om grönfärgning visserligen sker men denna inte når upp till ringen, förekommer ändå beslut om blodprov. De omständigheter som i sådana fall avgör att blodprov beslutas varierar. Nästan genomgående synes emellertid blodprov tas om föraren genom andra symtom än alkohollukt gör ett mer eller mindre påtagligt intryck att vara påverkad av alkohol eller av alkohol i förening med

annat påverkansmedel. Om slutligen grönfärgning inte alls sker, förekommer att blodprov tas i de fall där man har anledning att misstänka påverkan av annat påverkansmedel än alkohol.

Kommittén har hänvänt sig till rikspolisstyrelsen med förfrågan hur många minuter det i genomsnitt tar att kontrollera ett fordon vid en fast trafikkontroll dels om Alcotest inte tas och dels om Alcotest tas. I sistnämnda fall skulle tiden räknas från det bilen stoppas till dess att polisen har avläst Alcotest-ampullen, varvid i båda fallen skulle bortses från den tidsutdräkt som blir följden av att föraren saknar körkort eller andra handlingar. Med anledning härav har tid tagits vid en större trafikkontroll i Stockholm, varjämte polismän har tillfrågats om sin uppfattning. På grundval härav har man överslagsmässigt beräknat att kontrollen tar omkring två minuter utan Alcotest och omkring sex minuter, eller alltså tredubbla tiden, om Alcotest tas.[1]

I de fall där blodprov beslutas, tar polisen bilnycklarna från den misstänkte. Om han inte har någon passagerare i fordonet som kan föra fordonet från platsen, tar polisen hand om fordonet. Den misstänkte förs därefter i polisbil eller eventuellt i sitt eget fordon till närmaste polisstation för blodprov. Vid intagningen verkställs först ett kortare förhör. Om munnen inte har sköljts med vatten före utandningsprovet sker detta på polisstationen. Därefter tas nytt utandningsprov innan blodprov definitivt beslutas. Läkare finns inte alltid närvarande på polisstationen när den misstänkte anländer dit. Det händer därför ibland att det drar ut på tiden innan blodprov tas. Förutom blodprovstagning verkställs s. k. klinisk läkarundersökning av den misstänkte för utrönande av alkoholpåverkan.

Sedan undersökningen på polisstationen är avslutad får den misstänkte lämna stationen (om han inte hålls kvar på annan grund än misstanke om trafiknykterhetsbrott). På förfrågan har det upplysts från rikspolisstyrelsen att det i gynnsammaste fall tar omkring en timme från det blodprovstagning har beslutats på platsen för trafikkontrollen till dess att förfarandet på polisstationen är avklarat. Med hänsyn bl. a. till skilda avstånd till polisstationerna samt till väntan på läkare m. m. varierar emellertid tiderna betydligt. Ofta tar förfarandet sammanlagt ett par timmar i anspråk. I fråga om förfarandet på polisstation se vidare avsnitt 13.3.

Resultatet av blodprovet brukar vara klart efter en vecka. Om den misstänkte inte självmant hör sig för om resultatet hos polisen, dröjer det emellertid ofta betydligt längre innan han blir underrättad om utgången.

De fasta trafikkontroller som här har beskrivits företas ofta med ett stort uppbåd av personal. Huvudsakligen sker emellertid trafikkontrollerna i andra former, framför allt genom rörliga trafikpatruller i polisbil. Sådana trafikpatruller har regelbundet till uppgift att företa trafikkontroll. Därvid tillgår i allmänhet så att de stannar kortare stunder på parkeringsfickor eller andra lämpliga platser och anordnar en mer tillfällig fast kontroll. Naturligen stoppar man därvid alltid de fordon som redan på håll verkar bristfälliga eller som förs vingligt eller i övrigt på egendomligt sätt. I övrigt torde fordonen stoppas som det faller sig. Själva kontrollen av förare och fordon tillgår på ungefär samma sätt som vid de större fasta trafikkontrollerna.

På hemställan av kommittén har rikspolisstyrelsen redovisat resultat av de trafikkontroller som har ägt rum vid en för hela riket samordnad trafikövervakning under tiden den 21–24 maj och den 4–7 juni 1969. En sammanställning visar att totalt kontrollerades 57 640 förare, att utandningsprov på grund av misstänkt trafiknykterhetsbrott togs på 290 förare (0,5 %) och att 145 av dessa sistnämnda förare (0,25 %) uppvisade positivt utandningsprov med blodprovstagning som följd. Därtill kom blodprovstagning utan föregående utandningsprov i 14 fall. Av siffrorna framgår att antalet blodprovsundersökta förare i relation till antalet kontrollerade förare var

[1] I vissa undantagsfall kan dock förfarandet ta längre tid, se avsnitt 12.1.3.2 andra och tredje styckena.

1/362 (= 2,80 ‰). Variationerna vid olika tider på dygnet var emellertid stora. Det högsta antalet blodprovsundersökta förare i relation till antalet kontrollerade förare förelåg kl. 20–6 och det lägsta antalet förelåg kl. 6–20. En förklaring härtill är att det relativa antalet påverkade förare är störst under kvälls- och nattimmarna.

I fråga om ingripanden mot misstänkt påverkade förare i andra situationer än vid trafikkontroller skall här endast nämnas följande.

Ingripanden vid *trafiköverträdelser*, t. ex. överskridande av hastighetsbegränsning eller körning mot rött ljus eller i förbjuden färdriktning, görs ofta på bar gärning av polis i bil eller till fots. Även i dessa sammanhang uppmärksammas förarens nykterhetstillstånd. I själva undersökningssituationen föreligger här den skillnaden i förhållande till trafikkontrollerna att föraren nästan alltid får stiga ur fordonet. Om föraren misstänks vara påverkad tas utandningsprov på platsen, om polisbil finns eller kommer tillstädes.

När det gäller *trafikolyckor* är att märka att endast en mindre del av samtliga trafikolyckor kommer till polisens kännedom och blir polisundersökta. Om någon i olyckan inblandad förare verkar onykter torde dock personer som är närvarande på olycksplatsen i allmänhet tillkalla polis. Vid polisundersökta olyckor finns i allmänhet polisbil tillstädes. Om emellertid olyckan är av lindrigare natur, görs inte sällan utredningen av fotpatrullerande polis eller motorcykelpolis. Vid polisens granskning av nykterhetstillståndet hos föraren är situationen väsentligen annorlunda än vid trafikkontroller. Polisen kommer sålunda i en nära och relativt långvarig kontakt med föraren. Närvarande vittnen lämnar också ofta upplysningar till ledning för bedömningen. När det gäller medvetslösa eller skadade förare kan dock nykterhetstillståndet i stort sett bedömas endast på grundval av alkoholluft från andedräkten. En särskild omständighet som polisen har att beakta är om förarens uppträdande beror – inte på alkoholpåverkan – utan på att han är chockad eller uppskärrad av olyckan. Såsom förut har nämnts kan utandningsprov inte tas på sådana misstänkt påverkade förare som är medvetslösa eller i övrigt svårt skadade. På sådana förare kan således endast tas blodprov, vilket då sker på det sjukhus dit föraren transporteras.

Vid *anmälningar* från allmänheten om onyktra förare gäller det för polisen att först spåra upp fordonet och föraren. Om fordonet stoppas ute i trafiken söker man ofta bedöma nykterhetstillståndet medan föraren sitter kvar i bilen. Polisen går i regel mycket modest tillväga, särskilt som anmälningarna från allmänheten ibland är falska.

Antalet utandningsprov som årligen tas av polisen i vårt land kan inte närmare utrönas. Årligen inköps emellertid cirka 70 000 ampuller. Antalet blodprov per år är avsevärt lägre, omkring 20 000. Att utandningsproven är så många fler beror dels på att många utandningsprov ger negativt utslag och således inte följs av blodprov och dels på att det ofta tas dubbla utandningsprov – först ute i trafiken och sedan på polisstation – innan polisen slutligt bestämmer om blodprov skall tas.

12.1.3 Värdet av utandningsprov i dess nuvarande användning på misstänkt påverkade förare

Kommittén har låtit verkställa en omfattande undersökning (bilaga 5) i fråga om tillförlitligheten, noggrannheten och användbarheten av olika utandningsmetoder. Denna undersökning har särskilt inriktats på den i vårt land hittills tillämpade Alcotestmetoden. Undersökningen har tillgått sålunda att man under varierande betingelser har jämfört utfallet av å ena sidan Alcotest och andra utandningsprov samt å andra sidan blodprov som har tagits samtidigt med utandningsproven. Proven har omfattat, dels laboratorieprov på frivilliga försökspersoner, dels fältförsök på frivilliga försökspersoner, och dels prov på fyllerister.

Genom de resultat som har erhållits vid undersökningen har det bl. a. blivit möjligt att närmare bedöma vilket värde utandningsprov med Alcotest har vid nuvarande

användning, dvs. vid prov på misstänkt påverkade förare.[1]

12.1.3.1 *Effektivitetsintresset*

Såsom har anförts i avsnitt 12.1.1 är ett av syftena med utandningsprov att man i möjligaste mån skall kunna lagföra sådana straffbara förare som, om utandningsprov inte fanns, skulle slippa blodprov därför att de inte verkar tillräckligt påverkade. Frågan i vad mån detta syfte uppnås vid användning av Alcotest i dagens läge skall behandlas i detta avsnitt.

Till en början kan nämnas följande. Eftersom utandningsprov både med hänsyn till tillvägagångssättet vid proven och den korta tid som går åt för proven är ett för föraren lindrigare ingrepp än blodprov, är det naturligt att man i den praktiska tillämpningen tar utandningsprov redan vid svagare indicier på straffbar påverkan än när det gäller blodprov. Sålunda torde utandningsprov i allmänhet tas även om föraren inte har andra tecken på alkoholpåverkan än t. ex. en obetydlig alkohollukt från andedräkten. Troligt är att polisen i fall av detta slag, där misstanken ter sig som ganska svag, skulle dra sig för att direkt förordna om blodprovsundersökning.

I vilken utsträckning kan då Alcotest avslöja de förare som har straffbar blodalkoholhalt, så att dessa blir blodprovsundersökta? Detta kan bedömas om man beräknar andelen falskt negativa Alcotest-prov, dvs. sådana utandningsprov som indicerar en blodalkoholhalt *under* ansvarsgränsen vid 0,5 ‰, trots att blodalkoholhalten enligt blodprovet överstiger denna gräns. Tydligt är att ju mindre andelen falskt negativa prov är, desto effektivare måste Alcotest i detta hänseende anses vara.

Laboratorieproven på Alcotest visar enligt tabell I andelarna falskt negativa prov vid olika blodalkoholhalter, varvid är att märka att blodalkoholhalterna – här liksom i fortsättningen – är beräknade med sådant avdrag om 0,14 ‰ som med hänsyn till de med blodanalysförfarandet förenade felmöjligheterna görs av statens rättskemiska laboratorium.

Tabell I. 0,5-ampull

Blodalkoholhalt med avdrag om 0,14 ‰ för de med analysförfarandet förenade felmöjligheterna	Andel falskt negativa Alcotest-prov (%) i laboratorieförsök
0,50—0,59	20
0,60—0,69	7
0,70—0,79	1
0,80—0,89	0

Av denna tabell framgår att de falskt negativa proven är begränsade till området strax ovanför ansvarsgränsen vid 0,5 ‰ och att de därvid utgör endast en mindre del av samtliga prov inom detta område. Vid blodalkoholhalter över 0,70 ‰ saknas nästan helt falskt negativa prov. Praktiskt kan detta uttryckas sålunda att man fångar in nästan alla skyldiga förare på vilka utandningsprov tas.

Tar man dessutom hänsyn till att under praktiska förhållanden blodalkoholhalten på grund av alkoholens förbränning i kroppen i de allra flesta fall hinner sjunka något under tiden mellan utandningsprovet och det senare tagna blodprovet får man ännu gynnsammare resultat. Det inträffar då en del fall där blodalkoholhalten väl har varit över 0,5 ‰ då körningen avslutades och utandningsprov togs men har hunnit sjunka under 0,5 ‰ vid den tidpunkt då blodprov togs. Om avdrag för förbränning sker med 0,15 ‰ (= 1 timme) erhålls de siffror som framgår av tabell II.

Dessa siffror visar att under de angivna betingelserna Alcotest förmår avslöja praktiskt taget alla förare med straffbar blodalkoholhalt, dvs. från 0,5 ‰ och uppåt.

De resultat som ovan har redovisats baseras på laboratorieprov. Emellertid måste man – vilket framgår av fältförsöken – under praktiska förhållanden räkna med en

[1] I fråga om den del av expertundersökningen som avser utandningsprov vid rutinmässig användning (rutinprov) hänvisas till avsnitt 12.2.5.4.

Tabell II. 0,5-ampull

Blodalkoholhalt med dels avdrag om 0,14 ‰ för de med analysförfarandet förenade felmöjligheterna och dels avdrag om 0,15 ‰ avseende minskning av blodalkoholhalten under tiden mellan utandningsprov och blodprov	Andel falskt negativa Alcotest-prov (%) i laboratorieförsök
0,50—0,59	3
0,60—0,69	1
0,70—0,79	0

påtagligt större andel falskt negativa Alcotest-prov, dock att dessa falskt negativa prov företrädesvis gör sig gällande vid lägre straffbara blodalkoholhalter. Viktiga orsaker till förekomst av fler falskt negativa prov ute på fältet än vid laboratorieprov är dels att proven tas utomhus under andra temperaturförhållanden än vid laboratorieprov, dels att själva blåsningen i apparaterna ofta sker felaktigt och dels att avläsningen sker mindre noggrant på grund av belysningsförhållanden, polismännens varierande vana att handha apparaturen och andra omständigheter.

När det särskilt gäller avläsningen av Alcotest under praktiska förhållanden på fältet bör följande framhållas. Många gånger är det svårt att avläsa Alcotest-ampullen korrekt, särskilt i de fall där provet tas i mörker eller under besvärliga väderleksförhållanden. Det måste därför inte sällan inträffa – vilket bestyrks av fältförsöken – att ett positivt Alcotest-prov felaktigt avläses som negativt med resultat att blodprov inte tas. I motsatt riktning verkar å andra sidan det förhållandet att polisen i många fall låter ta blodprov även om Alcotest-provet indicerar lägre blodalkoholhalt än 0,5 ‰. Så sker när föraren gör ett mer eller mindre påtagligt intryck av att vara påverkad (avsnitt 12.1.2 ovan). Det har visat sig att i flertalet av dessa fall blodalkoholhalten har uppgått till eller överskridit 0,5 ‰.[1] Polisens bedömning av förarens nykterhetstillstånd utgör alltså här ett värdefullt komplement till Alcotest.

Sammanfattningsvis torde kunna sägas att man i den praktiska tillämpningen av Alcotest visserligen måste räkna med ett antal falskt negativa prov men att den ändå i det stora flertalet fall förmår avslöja förare med straffbar blodalkoholhalt. Alcotest-metoden kan därför i detta hänseende anses ganska effektiv.

I detta sammanhang bör uppmärksammas att Alcotest – i likhet med andra typer av utandningsapparater – inte reagerar på andra påverkansmedel än alkohol. Om en förare företer starka påverkanssymtom men utandningsprovet inte visar någon färgförändring, kan det därför ofta finnas anledning att misstänka drograttfylleri. Värdet med utandningsprovet ligger då däri att den ger anledning att inrikta blod- och urinprovsundersökningen på andra medel än alkohol.

12.1.3.2 *Rättssäkerhetsintresset*

Det andra syftet med utandningsprov – enligt vad som har anförts i avsnitt 12.1.1 – är att polisen i möjligaste mån skall kunna från blodprovsundersökning »sålla bort» sådana från början misstänkta förare, som inte har gjort sig skyldiga till trafiknykterhetsbrott. Frågan vilket värde Alcotest har från denna synpunkt behandlas i det följande.

Vad först angår frågan om personer som *inte alls har förtärt alkohol* kan råka ut för en färgförändring i Alcotest så att en alkoholpåverkan felaktigt anges har detta undersökts ingående. Proven har därvid inriktats på att utröna inverkan på Alcotest av andra ämnen än alkohol, såsom alla slags halstabletter, tuggummi, karameller och chokladpraliner, punsch- och whisky-»chokladflaskor» samt munvatten, vidare olika slag av läskedrycker och fruktjuicer

[1] Detta synes framgå av diagrammet till en särskild fältundersökning av Alcotest som tidigare har gjorts av kommitténs experter R. Andréasson, K. Bjerver och R. Bonnichsen. Undersökningen är publicerad på engelska i Alcohol and Traffic Safety (s. 190 ff), Proceedings of the Fourth International Conference on Alcohol and Traffic Safety, Bloomington, Indiana, USA, 1966.

samt rökning av cigaretter. Det har visat sig att åtskilliga av dessa ämnen ger en viss ospecifik färgförändring om Alcotest tas omedelbart eller inom de närmaste 2–5 minuterna efter tillförseln. Om man väntar med provet 10–15 minuter efter tillförseln, uppträder emellertid inte någon färgförändring. Om munnen sköljs med vatten före provet påskyndas »nollställningen».

I bruksanvisningen för Alcotest har beaktats såväl det förhållandet att den kan ge färgförändring för andra ämnen än alkohol som det förhållandet att det efter färsk alkoholförtäring kan finnas kvar alkohol i saliven i munhålan och att sådan alkohol ger färgförändring i provet. Eftersom alkoholen i munhålan inte härrör från den egentliga utandningsluften (alveolarluften) blir Alcotest-provet missvisande. För att undvika färgförändring som beror på andra ämnen än alkohol eller på alkohol i munhålan skall enligt bruksanvisningen den person, på vilken Alcotest tas, före provet starkt gurgla och skölja munnen med vanligt dricksvatten. Vidare föreskrivs att, om undersökningspersonen har rökt, provet inte får tas förrän 15 minuter efter det att rökningen har avslutats och att provet får tas tidigast 15 minuter efter det att undersökningspersonen har druckit alkoholhaltiga eller aromatiska drycker (fruktsaft) eller använt s. k. »munspray».

Av vad sålunda har anförts framgår att om Alcotest tas på personer som inte alls har förtärt alkohol någon färgförändring inte uppträder, under förutsättning att provet utförs på rätt sätt med bl. a. munsköljning. Detta betyder att Alcotest kan från blodprovstagning fria sådana från början misstänkta förare som inte alls har förtärt alkohol. Med nu gällande förutsättningar för utandningsprov, nämligen skälig misstanke om trafiknykterhetsbrott, torde det, bortsett från drograttfyllerifall (se avsnitt 12.1.3.1), ganska sällan inträffa att utandningsprov tas på personer som inte alls har förtärt alkohol. Detta kan emellertid förekomma när föraren är sjuk eller uttröttad så att han uppvisar symtom som påminner om alkoholpåverkan.

Tabell III. 0,5-ampull

Blodalkoholhalt med avdrag om 0,14 ‰ för de med analysförfarandet förenade felmöjligheterna	Andel falskt positiva Alcotest-prov (%) i laboratorieförsök	
0,20—0,29	11	
0,30—0,39	28	40
0,40—0,49	54	

Härefter till sådana förare som visserligen har *förtärt alkohol* men vilkas blodalkoholhalt ändå ligger under ansvarsgränsen vid 0,5 ‰. Frågan i vad mån Alcotest kan från vidare misstanke fria dessa förare besvaras genom att man undersöker andelen falskt positiva utandningsprov, dvs. sådana utandningsprov som anger en blodalkoholhalt *över* 0,5 ‰, trots att blodalkoholhalten enligt blodprovet inte når upp till denna gräns.[1] Uppenbarligen är därvid önskemålet att andelen falskt positiva prov är så liten som möjligt.

Laboratorieproven visar enligt tabell III andelarna falskt positiva Alcotest-prov vid olika blodalkoholhalter.

Av denna tabell framgår att andelen falskt positiva prov är påtagligt hög. Av de förare som har en blodalkoholhalt mellan 0,30 och 0,49 ‰ och som blir föremål för Alcotest får inte mindre än 40 % ett falskt positivt prov som föranleder blodprovsundersökning innan de frias från vidare misstanke.

Beaktar man dessutom att under praktiska förhållanden, på grund av förbränning, blodalkoholhalten i de allra flesta fall hinner sjunka något under tiden mellan utandningsprov och blodprov, får man ännu flera fall där utandningsprovet till skillnad från blodprovet anger straffbar blodalkoholhalt.

[1] Uttrycket falskt positiva prov är egentligen inte helt adekvat. Som falskt positiva prov tänker man sig närmast sådana fall där försökspersonen inte alls har förtärt alkohol men provet ändå ger ett positivt utslag (grönfärgning). I den meningen finns emellertid inte några falskt positiva prov, under förutsättning att provet tas på rätt sätt. Här används uttrycket falskt positiva prov för sådana fall där alkohol har förtärts och Alcotest-provet anger att blodalkoholhalten ligger vid eller över 0,5 % men blodprovet sedan visar att blodalkoholhalten inte har nått 0,5 ‰.

Tabell IV. 0,5-ampull

Blodalkoholhalt med dels avdrag om 0,14 ‰ för de med analysförfarandet förenade felmöjligheterna och dels avdrag om 0,15 ‰ motsvarande minskning av blodalkoholhalten under tiden mellan utandningsprov och blodprov	Andel falskt positiva Alcotest-prov (%) i laboratorieförsök
0,20—0,29	41
0,30—0,39	67
0,40—0,49	87

Emellertid är det då inte fråga om fel i Alcotest-provet, eftersom detta har visat rätt i förhållande till den samtidiga blodalkoholhalten. Beräknas förbränningen under tiden mellan utandningsprov och blodprov genomsnittligt utgöra 0,15 ‰ (= 1 timme) erhålls de siffror på avvikelserna mellan positiv Alcotest och blodalkoholhalt som anges i tabell IV.

De avvikelser mellan positiv Alcotest och blodprov som enligt tab. IV beror på att blodprovet har tagits senare än Alcotest – dvs. förbränningsfaktorn – torde inte föranleda betänkligheter från rättssäkerhetssynpunkt. Om nämligen föraren har haft straffbar blodalkoholhalt vid tiden för körningen bör han inte kunna rikta invändning emot att han har blivit utsatt för blodprovstagning.[1]

Även om man beaktar vad sist anfördes är det emellertid tydligt att andelen falskt positiva Alcotest-prov (enligt tab. III) är så stor, att förhållandet kan synas otillfredsställande från rättssäkerhetssynpunkt, främst med hänsyn till de olägenheter och obehag för de misstänkta som förorsakas genom blodprovstagningen. Å andra sidan måste beaktas att till grund för beslutet om blodprov ligger i dagens läge inte bara det positiva utandningsprovet utan också andra omständigheter som ger anledning till misstanke om trafiknykterhetsbrott, såsom alkohollukt från andedräkten eller andra tecken på alkoholpåverkan. Detta gör att man inte med fog kan hävda att från rättssäkerhetssynpunkt Alcotest-metoden framstår som otillbörlig. Själva den omständigheten att utandningsprov tas endast på sådana förare som redan före provet verkar misstänkt alkoholpåverkade gör vidare att polisen relativt sett endast i ett mindre antal fall ingriper mot förare som har en blodalkoholhalt under 0,5 ‰. Det är därför relativt sett inte så många förare under denna promillegräns som blodprovsundersöks.[2]

12.1.3.3 *Avslutande synpunkter*

Av det föregående synes framgå att utandningsproven med Alcotest i dess nuvarande användning på misstänkt påverkade förare ganska väl förmår tillgodose det ena syftet med sådana prov, nämligen att åstadkomma större effektivitet i ingripandena. Den hittills tillämpade Alcotest-metoden synes så-

[1] De undersökningar som här ovan har refererats är så upplagda att man inom varje promilleområde under 0,5 ‰ (t. ex. 0,40—0,49 ‰) redovisar antalet falskt positiva prov inom promilleområdet. Här bör omnämnas en undersökning som har upplagts efter andra grunder. Undersökningen, som utfördes åren 1964—1965 av kommitténs experter R. Andréasson, K. Bjerver och R. Bonnichsen (se avsnitt 12.1.3.1 not. 1), baserades på ett material av 1 148 för trafiknykterhetsbrott misstänkta förare som hade blivit föremål för Alcotest och blodprov. Man kom därvid fram till att 5,4% av Alcotest-proven var falskt positiva. Denna siffra beräknades emellertid på samtliga Alcotest-prov som ingick i undersökningen. Eftersom endast ett fåtal av för trafiknykterhetsbrott misstänkta förare har under 0,5 ‰, finns det i ett sådant material som undersökningen omfattade över huvud taget inte så stort utrymme för falskt positiva prov.

En beräkning på grundval av detta undersökningsmaterial ger vidare vid handen att i de fall där blodprovet visade under 0,5 ‰ andelen falskt positiva Alcotest var 57 % (62/109) och att inom promilleområdet 0,40—0,49 ‰ andelen falskt positiva Alcotest var 73 % (27/37). Jämför tabell IV ovan.

[2] Av det totala antalet blodprov som år 1968 inkom till statens rättskemiska laboratorium i anledning av misstanke om trafiknykterhetsbrott visade sig omkring 15 % understiga 0,5 ‰ efter avdrag för de med analysförfarandet förenade statistiska felmöjligheterna. Ser man till blodalkoholhalten vid tidpunkten för polisingripandet, som ju ligger före blodprovstagningen, är andelen fall under 0,5 ‰ med säkerhet avsevärt lägre, enligt beräkningar nedåt 5 %. Anledningen till denna skillnad är den förbränning som hinner ske mellan polisingripande och blodprovstagning.

lunda ganska effektivt kunna avslöja förare med straffbar blodalkoholhalt. Vad angår det andra syftet med utandningsprov, nämligen att avskilja de från början misstänkta, oskyldiga förarna synes Alcotest visserligen sämre, men bristerna synes inte vara mer framträdande än att de kan godtas med hänsyn till att utandningsprov i dagens läge endast tas på sådana förare som redan före provet ger anledning till misstanke om trafiknykterhetsbrott.

Kommittén föreslår därför att den nuvarande användningen av utandningsprov på misstänkt påverkade förare skall fortsätta. Tills vidare bör därvid liksom hittills tillämpas Alcotest i enlighet med de arbetsanvisningar som har upprättats av trafikmålskommittén.

I det föregående har frågan om värdet av utandningsprov med Alcotest behandlats enbart med tanke på provens användning på misstänkt påverkade förare. När det gäller frågan om utandningsprov på förare som inte är misstänkta, dvs. rutinmässiga prov, gör sig särskilda synpunkter gällande. Frågan härom behandlas i avsnitt 12.2.5.3.

När det gäller utandningsprovens rättsliga ställning är denna, såsom närmare utvecklas i följande avsnitt 12.1.4, i viss mån oklar. Frågan om en särskild lagreglering av dessa prov kommer att behandlas senare i avsnitt 12.3, sedan frågan om införande av rutinmässiga utandningsprov har behandlats.

12.1.4 Utandningsprovens rättsliga ställning

Särskilda bestämmelser som uttryckligen tar sikte på att reglera utandningsprovens användning saknas. Detta gör att utandningsprovens rättsliga ställning i olika hänseenden är oklar.

Den uppfattningen har uttalats att utandningsprov är – liksom blodprovstagning – att hänföra till kroppsbesiktning. Om kroppsbesiktning finns bestämmelser i 28 kap. rättegångsbalken. Där föreskrivs att på den som skäligen kan misstänkas för brott varå fängelse kan följa (sådan påföljd kan följa på rattfylleri och rattonykterhet) får kroppsbesiktning företas till utrönande av omständighet, som kan äga betydelse för utredning om brottet. Om det erfordras får därvid tas blodprov och utföras annan undersökning som kan ske utan nämnvärt men. Om fara är i dröjsmål får kroppsbesiktning beslutas av polisman. Protokoll skall föras, vari anges ändamålet med kroppsbesiktningen och vad därvid har förekommit. Förrättning, som är av mer väsentlig omfattning, skall verkställas inomhus och i avskilt rum. Kroppsbesiktning på kvinna får ej verkställas eller bevittnas av annan än kvinna eller läkare. Om i lag eller författning har getts avvikande bestämmelser om kroppsbesiktning gäller dessa.

Av dessa bestämmelser framgår uttryckligen att blodprovstagning är att hänföra till kroppsbesiktning. För blodprovstagning krävs således att föraren kan skäligen misstänkas för trafiknykterhetsbrott. I sakens natur ligger att vid vägran att undergå blodprov kan fysiskt tvång användas för att genomföra åtgärden. Vägran lär dock endast sällan förekomma.

Även den i samband med blodprovstagningen företagna s. k. kliniska läkarundersökningen för utrönande av alkoholpåverkan är uppenbarligen att hänföra till kroppsbesiktning. Denna undersökning kan i vissa delar genomföras tvångsvis. En del särskilda prov som ingår i undersökningen, såsom t. ex. Rombergs skärpta prov och baklängesräkning, förutsätter dock den misstänktes frivilliga medverkan.

Om utandningsprov – i likhet med blodprov och klinisk läkarundersökning – är att hänföra till kroppsbesiktning blir följden att det också för tagande av utandningsprov krävs skälig misstanke om trafiknykterhetsbrott. Till skillnad från såväl blodprov som läkarundersökning kan emellertid utandningsprov inte alls genomföras med fysiskt tvång. Utandningsprov förutsätter nämligen, åtminstone som de i dagens läge fungerar, frivillig medverkan av den som skall undergå provet.[1] Vägrar han att medverka kan

[1] Enligt uppgift kan pump användas för att ta prov på utandningsluft. Tillförlitligheten torde dock i vissa fall vara mindre än om personen själv blåser.

han, eftersom han är skäligen misstänkt för trafiknykterhetsbrott, underkastas blodprovstagning.

Uppfattningen att utandningsprov är att hänföra till kroppsbesiktning har uttalats av första lagutskottet vid 1957 års riksdag (1LU 1957: 16 s. 17) och av tredje lagutskottet vid 1966 års riksdag (3LU 1966: 21 s. 3 f). Samma uppfattning synes ligga bakom de överväganden om användningen av utandningsprov som gjordes av 1957 års trafiknykterhetskommitté (SOU 1963: 72, bl. a. s. 133).

Trafikmålskommittén har grundat sina under försöksverksamhet år 1966 prövade arbetsanvisningar för Alcotest på uppfattningen att utandningsprov närmast är att hänföra till kroppsbesiktning. I arbetsanvisningarna (SOU 1968: 19 s. 24 ff) har sålunda uttalats följande.

Metoden är rättsligt sett närmast att hänföra till kroppsbesiktning enl. RB 28: 12. De grundläggande kraven är således desamma. Det krävs samma grad av misstanke som för blodprovstagning dvs. skälig misstanke om rattfylleri eller rattonykterhet för att använda alcotest. Polisman måste därför alltid göra en bedömning, innan metoden används.

Om nu angivna förutsättningar föreligger, skall metoden alltid användas vid tveksamhet om förare av bil, motorcykel (även moped) eller traktor med släpfordon gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott.

Möjligheterna att använda alcotest begränsas av att metoden förutsätter förarens egen medverkan. Vägrar föraren att använda apparaten kan någon alcotest ej tas. För polismannen återstår då beslut om läkarundersökning och provtagning.

Begär misstänkt alcotest skall polisman alltid medverka till att sådant prov tas.

Trafikmålskommittén har därefter i betänkandet Förundersökning (SOU 1967: 59), i anslutning till en redogörelse för dess försöksverksamhet, återkommit till frågan om utandningsprovens rättsliga ställning. Sålunda upplyses (s. 55 ff) att det från vissa polisvaktdistrikt i Stockholm och Göteborg har uttalats tveksamhet och förvåning över trafikmålskommitténs uppfattning att utandningsprov närmast är att hänföra till kroppsbesiktning. Härom anförs vidare i betänkandet.

En konsekvens av kommitténs ställningstagande blir att »skälig misstanke» i sådant fall krävs för provtagning, dvs. samma grad av misstanke som för tagande av blodprov. Vissa formföreskrifter i 28 kap. RB synes enligt dessa remissyttranden även tala för att dessa bestämmelser ej är avsedda att reglera provtagning med alcotest. Sålunda får t. ex. enligt 28: 13 RB kroppsvisitation eller kroppsbesiktning å kvinna ej verkställas eller bevittnas av annan än kvinna eller läkare. Vidare skall enligt samma lagrum protokoll föras vid kroppsbesiktning.

I fortsättningen anför trafikmålskommittén att den inte finner anledning att gå ifrån sin i samband med försöksverksamheten uttalade uppfattning att utandningsprov närmast är att hänföra till kroppsbesiktning men att detta ställningstagande inte innebär att kommittén i och för sig anser bestämmelserna i 28 kap. RB väl lämpade att tillämpas även vid utandningsprov. Vidare uttalas följande.

Med hänsyn till att en begäran om alcotest får anses innebära ett visst ingrepp i den personliga integriteten har kommittén emellertid ansett att rättssäkerhetssynpunkter starkt talar för att om denna metod skall användas så måste i allt fall en analog tillämpning av vissa av reglerna om kroppsbesiktning ge den enskilde vissa rättssäkerhetsgarantier. Detta har även förutsatts då frågor om alcotest prövats i lagstiftningssammanhang. Ett förhållande som kommittén självfallet ej ansett sig kunna underlåta att beakta.

I en bilaga (10) till det nyssnämnda betänkandet har biträdande professorn Carl M. Elwing behandlat frågor om vissa tvångsmedel inom straffprocessen. Om utandningsprov sägs (s. 301) att denna provtagningsmetod uppenbarligen svarar väl mot bestämningen av begreppet straffprocessuellt tvångsmedel och att den tydligen är att hänföra till det i kroppsbesiktningsstadgandet i rättegångsbalken angivna uttrycket »annan undersökning som kan ske utan nämnvärt men». Det uttalas att parallellen med blodprovstagning är, trots det ringa fysiska ingreppet, iögonenfallande. Vidare sägs följande (s. 307).

Vad (– – –) beträffar den misstänktes samtycke till alcotest torde man (– – –) våga påståendet, att samtycket utgör tillräcklig grund

för dylikt prov och kommer frågan om lagliga förutsättningar i övrigt för åtgärden att förfalla. Även om alcotesten – såsom här antagits – måste betecknas som ett tvångsmedel, innefattar åtgärden ett tämligen blygsamt ingrepp i den personliga integriteten. I jämförelse med övriga tvångsmedel är detta förhållande än mer tydligt. Dessutom bör beaktas alcotestens karaktär av enbart föråtgärd till annan tvångsåtgärd i bevisningssyfte (blodprovtagning).

JO har i ett uttalande år 1967 (1968 års ämbetsberättelse s. 79 ff) – i likhet med rikspolisstyrelsen som yttrade sig i frågan – starkt satt i fråga om reglerna i rättegångsbalken om kroppsbesiktning är tillämpliga på utandningsprov. JO menar emellertid – liksom rikspolisstyrelsen – att polisen inte bör begära utandningsprov i andra fall än då skälig misstanke om trafiknykterhetsbrott föreligger. JO uttalar följande.

Alcotestprovet förutsätter medverkan av den person, å vilken provet skall tagas. I motsats till förhållandet vid blodprov är det icke tekniskt möjligt att genomföra undersökningen tvångsvis. Provtagningen som sådan är varken förenad med något fysiskt tvång eller något ingrepp i den kroppsliga integriteten. Med hänsyn härtill anser jag i likhet med rikspolisstyrelsen, att det kan starkt ifrågasättas om reglerna om kroppsvisitation och kroppsbesiktning är tillämpliga på alcotestprov.

I brist på lagbestämmelse i annan riktning kan någon skyldighet för den enskilde att medverka vid alcotestprov icke anses föreligga. Det enda tvångsmedel som står till buds är hotet att – om vederbörande ej medverkar till alcotestprov – läkarundersökning och blodprovstagning i stället tillgripes. Så kan ske endast om vederbörande skäligen kan misstänkas för trafikonykterhetsbrott (28: 12 RB). Med hänsyn till de allmänna principerna för förundersöknings bedrivande (jfr 23: 12 RB om förhör) följer härav, enligt min mening, att begäran om alcotestprov från polisens sida ej bör göras i andra fall än då sådan misstanke föreligger. Om alcotest ifrågasättes i andra fall bör vederbörande i allt fall ha klart för sig, att provtagningen är beroende av hans frivilliga medverkan. Sådan frivillig medverkan kan säkerligen påräknas i åtskilliga fall, exempelvis från personer som blivit inblandade i allvarliga trafikolyckor och önskar säkra sig mot eventuella senare misstankar om att de varit spritpåverkade. En begäran från vederbörande själv om alcotestprov i dylika situationer bör självfallet om möjligt tillmötesgås.

Av vad ovan har anförts framgår att olika uppfattningar har framförts om utandningsprovens rättsliga ställning. Gemensamt för de olika uppfattningarna synes emellertid vara att polisen – sådant rättsläget är i dag – inte bör begära utandningsprov på andra än sådana förare som redan före provtagningen kan skäligen misstänkas för trafiknykterhetsbrott. Så synes utandningsproven också tillämpas i det praktiska polisarbetet.

För egen del vill kommittén uttala den uppfattningen att utandningsprov enligt ett naturligt betraktelsesätt är hänförligt till kroppsbesiktning och därvid utgör »annan undersökning som kan ske utan nämnvärt men», såsom sägs i 28 kap. 12 § rättegångsbalken. Å andra sidan är det tydligt att utandningsprov innebär endast ett förhållandevis obetydligt ingrepp i den personliga integriteten. Vidare föreligger det såtillvida en skillnad mellan utandningsprov och andra former av kroppsbesiktning, såsom blodprovstagning och klinisk läkarundersökning, att utandningsprov – åtminstone som de i dagens läge fungerar – i praktiken förutsätter att den som skall undergå provet aktivt medverkar. Med hänsyn till vad sålunda har anförts synes bestämmelserna i rättegångsbalken om kroppsbesiktning i väsentliga delar inte passa in på utandningsproven.

Redan på grund härav framstår det som nödvändigt att användningen av utandningsprov regleras i en särskild lag. Frågan om innehållet i denna lagreglering tas upp i samband med behandlingen i det följande av frågan om rutinmässiga utandningsprov.

12.2 *Införande av rutinmässiga utandningsprov, dvs. utandningsprov på förare som inte är misstänkt påverkade*

Den föregående framställningen har enbart hänfört sig till den nuvarande användningen av utandningsprov, dvs. prov på förare som redan före provet kan anses skäligen misstänkta för trafiknykterhetsbrott. Emellertid har kommittén att ta ställning till den i direktiven berörda frågan om det bör infö-

ras en befogenhet för polisen att ta utandningsprov rutinmässigt, dvs. prov på förare som inte kan anses skäligen misstänkta för sådant brott. Denna fråga skall behandlas i det följande. Rutinmässig användning av utandningsprov benämns därvid för enkelhetens skull rutinprov.[1]

Redan här bör förutskickas att om man skall genomföra rutinprov detta förutsätter att utandningsproven ger så pass tillförlitliga resultat att de kan anses acceptabla från rättssäkerhetssynpunkt. Frågan hur denna förutsättning kan uppfyllas behandlas i ett särskilt avsnitt, 12.2.5.4.

12.2.1 Tidigare behandling av frågan om rutinprov. Direktiven

Frågan om rutinmässiga utandningsprov behandlades redan av *1949 års trafiknykterhetsutredning* (SOU 1953: 20 s. 191 ff). Utredningen föreslog att det skulle införas en bestämmelse om att polisman må, för kontroll av nykterhetstillståndet hos förare av motordrivet fordon, ta prov på dennes utandningsluft. Det anfördes att sådan befogenhet borde föreligga inte bara vid trafikolycka eller vid annan särskild anledning utan även vid polisens stickprovsvis företagna trafikkontroller. Förslaget föranledde emellertid inte någon lagstiftning.

Frågan togs på nytt upp av *1957 års trafiknykterhetskommitté* (SOU 1963: 72 s. 133 f). Kommitténs majoritet fann att den inte kunde förorda införande av sådana prov. Man hänvisade bl. a. till vad första lagutskottet hade uttalat vid 1957 års riksdag, nämligen att det syntes betänkligt att utöka användningsområdet för utandningsprov till fall där skälig misstanke om trafiknykterhetsbrott inte föreligger, att det kunde väcka irritation hos lojala motorfordonsförare att så vidsträckt begagna utandningsprov samt att ytterligare erfarenhet borde vinnas om utandningsapparaternas bruk och det mottagande de röner hos berörda medborgargrupper. Kommittémajoriteten framhöll att något påtagligt praktiskt behov av rutinmässiga utandningsprov inte torde föreligga och att det inte kunde vara riktigt att ge polisen rätt att underlåta varje slags bedömning av förarens nykterhetstillstånd innan tvångsmedel tillgrips.

En reservant i 1957 års kommitté, herr Alemyr, ansåg emellertid att polisman borde få rätt att ta utandningsprov rutinmässigt (SOU 1963: 72 s. 199 f). Reservanten uttalade bl. a. att efterlevnaden av trafiknykterhetslagstiftningen inte övervakas på tillfredsställande sätt. Det framstod enligt honom som särskilt anmärkningsvärt att endast en försvinnande liten del av trafiknykterhetsbrotten uppdagas genom de särskilda kontroller, som polisen anordnar. Annan orsak härtill kunde han inte finna än att utandningsprov förekommer i för ringa omfattning. Detta i sin tur ansåg han bero på att utandningsprov inte företas såvida inte polismannen har kunnat iaktta symtom på alkoholpåverkan. Reservanten framhöll därvid att utåt märkbara symtom på alkoholpåverkan vanligen inte uppträder förrän vid en blodalkoholhalt som ligger betydligt över den gräns vid 0,4 ‰ vid vilken ansvar alltid skulle inträda enligt 1957 års kommittés förslag.

Kommittémajoritetens argument att det inte torde föreligga något påtagligt praktiskt behov av rutinmässiga utandningsprov bör väl närmast tolkas så, att enligt dess uppfattning förare med straffbar blodalkoholhalt som stoppas vid polisens trafikkontroller vanligen blir avslöjade. En sådan uppfattning synes emellertid svår att förena med den mening som samma kommitté hade uttalat tidigare i betänkandet (SOU 1963: 72 s. 67) nämligen att ingripanden mot lindrigt påverkade förare sker med ringa effektivitet. Reservanten synes däremot ha utgått ifrån att det finns ett praktiskt behov av rutinprov därför att förare med låg straffbar blodalkoholhalt ofta undgår upptäckt. Hur det nu faktiskt förhåller sig med polisens möjligheter att vid kontroller avslöja

[1] Här bör anmärkas att det självfallet inte är aktuellt att införa rutinmässiga *blodprov*. Även i fortsättningen får alltså blodprov tas endast på den som kan skäligen misstänkas för trafiknykterhetsbrott. I fråga om blodprov på den som *vägrar* att undergå rutinmässigt utandningsprov, se dock avsnitt 12.2.6.6 nedan.

förare med straffbar blodalkoholhalt har utretts av denna kommitté och kommer att behandlas i avsnitt 12.2.4. Svaret på den frågan har naturligen en grundläggande betydelse för frågan om rutinprov.

Vid *remissbehandlingen* av 1957 års kommittés betänkande var remissopinionen mycket splittrad i frågan om rutinprov. Tre olika meningar framkom.

Vissa remissinstanser var i likhet med kommittémajoriteten negativt inställda till rutinprov. Som skäl härför anfördes dels att sådana prov kunde skada förhållandet mellan polisen och allmänheten och dels att den utandningsmetod som polisen använder, Alcotest, från teknisk synpunkt inte är speciellt lämplig för användning vid trafikkontroller. I detta hänseende uttalades bl. a. att Alcotest är en relativt grov metod för påvisande av alkohol och att på grund därav man inte kan förvänta några mer noggranna resultat.

Större var den grupp remissinstanser som – i likhet med reservanten i 1957 års kommitté – var positivt inställd till införande av rutinprov. Flertalet av dessa remissorgan underströk att man därigenom skulle få möjligheter att förbättra och effektivisera trafikövervakningen. Statspolisintendenten anförde att det uppenbarligen är svårt för polismannen att under ofta dåliga ljus- och väderleksförhållanden bedöma om en fordonsförare är alkoholpåverkad. Eftersom den nuvarande övervakningen i huvudsak bygger på direkta iakttagelser om alkoholpåverkan menade statspolisintendenten att det är naturligt att misstanke om trafiknykterhetsbrott i viss utsträckning uppkommer slumpmässigt.

En del remissinstanser, slutligen, ansåg att frågan om rutinprov skulle utredas särskilt. Därvid hänvisades till att den hittills tillämpade Alcotest-metoden bör kunna ersättas med andra, överlägsna metoder. En sådan ståndpunkt intog bl. a. lärarkollegiet vid Karolinska institutet samt medicinalstyrelsen och lärarkollegiet vid Medicinska högskolan i Umeå. Medicinalstyrelsen uttalade, under hänvisning till ett yttrande som professor Goldberg hade avgett, att eftersom vissa nya konstruktioner på området synes ha tillkommit, en utredning i fråga om utandningsproven bör företas och att hithörande frågor bör tas upp till förnyad prövning när resultatet av utredningen föreligger. I Goldbergs yttrande uttalades bl. a. att under de senaste åren ny apparatur har kommit fram som på ett helt annat sätt än vad som tidigare har varit möjligt medger bestämning av alkoholhalter i utandningsluften, även av låga halter. Vidare anförde Goldberg att kännedomen om att polisen i större omfattning – som ett led i en ökad övervakning – är utrustad med en apparatur som ute på fältet med en viss grad av säkerhet kan konstatera inte bara närvaro av alkohol utan också ge en uppfattning om alkoholhalten, torde ha en psykologisk verkan och därmed bidra till det allmänpreventiva syfte som lagstiftningen på detta område eftersträvar.

Såsom förut har anförts har i *direktiven* till kommittén departementschefen berört frågan om utandningsprov som ett medel att uppdaga trafiknykterhetsbrott. Därvid har uttalats att en befogenhet för polisen att rutinmässigt företa utandningsprov i samband med trafikkontroll kan få stor betydelse för övervakningen av nykterheten i trafiken, om det visar sig möjligt att få fram en bättre provtagningsmetod än Alcotest. Huruvida polisen bör utrustas med nya befogenheter beror emellertid enligt direktiven också på om provtagning med en ny metod kan ske så smidigt och i övrigt på ett sådant sätt att en rutinkontroll inte framstår som ett anstötligt ingrepp i den personliga integriteten.

Därefter har i motion till *1966 års riksdag* förslagits att polisen för att effektivare än för närvarande kunna bekämpa brotten mot trafiknykterhetslagstiftningen skall erhålla rätt att stickprovsvis kontrollera bilisternas nykterhet genom att ta prov på vederbörandes utandningsluft. Tredje lagutskottet (3 LU 1966: 21 s. 4) hemställde att motionen inte måtte föranleda någon riksdagens åtgärd under motivering bl. a. att man inte borde föregripa den utredning av frågan som skulle företas av kommittén. Riksdagen biföll

vad utskottet sålunda hade hemställt.

Om man tar del av 1957 års kommittés betänkande och remissbehandlingen framgår därav att diskussionen om rutinprov till stor del har förts med utgångspunkt från antaganden vilkas riktighet var oklara och att de olika synpunkter som kan läggas på frågan inte har blivit närmare belysta. Det har därför gällt för kommittén att söka klargöra vilka problem som är väsentliga när det gäller att ta ställning till frågan om rutinprov och att utreda de faktiska förhållanden som inverkar på frågans bedömning.

12.2.2 Förekomst av rutinprov i andra länder

I England genomfördes år 1967 en lagreglering av utandningsproven. Denna reglering innebär att polisen kan kräva utandningsprov av förare (1) som skäligen kan misstänkas för att ha alkohol i kroppen eller (2) som skäligen kan misstänkas för att under färd med fordonet ha gjort sig skyldig till trafikförseelse, eller (3) som har varit inblandad i en trafikolycka. Regleringen innebär sålunda att vid trafikförseelser (2) och trafikolyckor (3) utandningsprov får tas rutinmässigt, dvs. utan att föraren behöver vara misstänkt för trafiknykterhetsbrott. Om föraren vägrar att medverka till utandningsprov, anmodas han att medverka till blodprov eller urinprov. Medverkar han inte heller till sådant prov, straffas han som om han hade haft straffbar blodalkoholhalt.

I Frankrike föreligger befogenhet att ta utandningsprov rutinmässigt vid alla trafikolyckor och vid vissa angivna lagöverträdelser. Även i Tjeckoslovakien förekommer rutinprov vid trafikolyckor.

I det betänkande med förslag till ändrad trafiknykterhetslagstiftning som den danska færdselssikkerhedskommissionen avlämnade år 1969 berördes också frågan om införande av rutinmässiga utandningsprov i Danmark. Enligt betänkandet hade rikspolischefens medlem av kommissionen upplyst att värdet av utandningsproven vid trafikkontroller skulle öka om utandningsprov kunde användas inte bara vid tillfällen där det är fråga om konkret grundad misstanke om trafiknykterhetsbrott utan över huvud taget på alla motorförare utan konkret sådan misstanke. Då kommissionen inte ansåg sig kunna se bort från denna synpunkt föreslog kommissionen att frågan skulle närmare övervägas i belysning bl. a. av de undersökningar om det praktiska behovet av rutinprov som pågick i Sverige.

12.2.3 Jämförelser med andra slags rutinkontroller än sådana som avser utandningsprov

Som huvudregel gäller i svensk rätt att tvångsmedel och andra åtgärder som krävs för att genomföra straffrättsskipningen inte får användas i andra fall än där den mot vilken ingripandet görs är misstänkt för det brott som det är fråga om. Graden av den misstanke som krävs varierar. I fråga om de åtgärder som regleras i rättegångsbalken förekommer fyra olika grader av misstanke, nämligen att vederbörande (1) kan misstänkas, (2) är skäligen misstänkt (skäligen kan misstänkas), (3) är på sannolika skäl misstänkt eller att (4) tillräckliga skäl (till åtal) föreligger.

I vissa särskilda fall – som regleras utanför rättegångsbalken – föreligger emellertid i brottsbekämpande syfte befogenhet att ingripa mot enskild utan att denne behöver vara misstänkt för brott. Det gäller här olika former av stickprovskontroller (rutinkontroller).

På trafikrättens område är i första hand att nämna polismans, trafikinspektörs och bilinspektörs rätt att *kontrollera om förare av motordrivet fordon innehar körkort eller annan handling,* som enligt vägtrafikförordningen skall medföras under färd (74 § vägtrafikförordningen). Denna befogenhet för polisen gäller inte bara då särskild anledning föreligger utan också stickprovsvis. Motivet till bestämmelsen, som tillkom år 1951, var att det befanns angeläget att skärpa övervakningen av motorförares körkortsinnehav och att bestämmelsen skulle undanröja varje tvekan om polismans och bilinspektörs behörighet att kontrollera ge-

nom stickprov. I G. Fredrikson, Vägtrafikförordningen (4:e upplag. s. 354) sägs bl. a. följande.

Den körkortskontroll, som sker stickprovsvis, bör givetvis utföras på ett hänsynsfullt och lämpligt sätt. De närmare formerna för denna kontroll har ansetts icke lämpligen kunna göras till föremål för författningsmässig reglering. Enligt förarbetena får man här lita till allmänna direktiv, samt i sista hand till vederbörande förrättningsmäns goda omdöme.

Vidare är att märka bestämmelserna om *flygande inspektion* av motordrivet fordon (23 § vägtrafikförordningen och 53 § vägtrafikkungörelsen). Enligt dessa bestämmelser får polisman, som länsstyrelse har förordnat därtill, så ock trafikinspektör eller bilinspektör undersöka och provköra motordrivet fordon eller släpfordon för kontroll av fordonets beskaffenhet och utrustning, under förutsättning antingen att fordonet anträffas på väg eller också att fordonet anträffas under sådana omständigheter som ger anledning anta att fordonet är bristfälligt och att det i nära anslutning till anträffandet har brukats på väg. I det fall, att fordonet anträffas på väg, möter alltså inte något hinder mot att flygande inspektion företas stickprovsvis utan att någon påtaglig yttre omständighet talar för bristfällighet hos fordonet. Enligt G. Fredrikson, Vägtrafikförordningen, (4:e uppl. s 108) kan det dock förutsättas att flygande inspektion av fordon på väg företas framför allt i sådana fall, där redan fordonets yttre beskaffenhet ger anledning till ingripande.

I skatterätten finns bestämmelser om *taxeringsrevision* (56 § taxeringsförordningen), som omfattar granskning av räkenskaper och andra handlingar. Sådan revision får bl. a. ske hos varje deklarationsskyldig för att bereda beskattningsmyndighet upplysning till ledning vid beslut om taxering. Revisionen får företas stickprovsvis, således inte bara i de fall där det finns anledning misstänka oriktig deklaration. En särskild form av taxeringsrevision är de kontroller av skattskyldigas banktillgodohavanden som varje år centralt planeras av riksskattenämnden. Kontrollen kan avse t. ex. personer vilkas efternamn börjar på viss bokstav eller vilkas banktillgodohavanden överstiger ett visst belopp eller vilka under slutet av beskattningsåret har från sina bankkonton tagit ut vissa större belopp.

Gemensamt för de stickprovskontroller som här har behandlats är att de till skillnad från utandningsproven inte riktar sig mot den enskildes person utan avser kontroll av handlingar eller annan egendom.

Vid *tullbevakningen* förekommer emellertid stickprovsvisa kontroller som avser inte bara egendom utan också person. En kortfattad redogörelse för tullbevakningen skall här lämnas.

När det först gäller *bagagevisitation* får sådan ske stickprovsmässigt, dvs. utan att någon misstanke om smuggling föreligger. Vad härefter angår *kroppsvisitation* på resenärer, är huvudregeln i 19 § varusmugglingslagen att sådan får ske om det förekommer anledning att resenären har på sig smuggelgods. Det fordras alltså i olikhet med vad som gäller vid bagagevisitation någon grad av misstanke för ett sådant ingripande. Emellertid kan det också förordnas om stickprovsvisa kroppsvisitationer, som alltså får äga rum utan att misstanke om smuggling förekommer. Sålunda sägs i fortsättningen av 19 § varusmugglingslagen följande:

Om vederbörande chef för tull-, kust- eller gränsbevakning finner skärpning av tullkontrollen å persontrafiken till eller från utlandet med viss lägenhet eller för viss tidrymd å någon plats oundgängligen nödvändig, må efter bevakningschefens förordnande kroppsvisitation verkställas å envar, som med lägenheten eller under tidrymden till platsen ankommer från eller från platsen avreser till utlandet. Sådant förordnande skall ofördröjligen underställas generaltullstyrelsens prövning men går likväl genast i verkställighet.

En högre befattningshavare vid Tullverket i Göteborg har upplyst följande.

Sedan början av 1960-talet tillämpar man i Göteborg ett nyare tänkesätt för tullkontroller. Man söker först kartlägga frekvensen och arten av smuggling på olika tider och olika kommunikationslinjer. Då får man en bas för kontrollverksamheten och kan disponera denna. Kontrollverksamheten leder *dels* till att man

faktiskt upptäcker ett antal smugglingsbrott och *dels* till att allmänheten avskräcks från smuggling, dvs. en allmänpreventiv effekt. Av särskild betydelse för kontrollverksamheten är att den sköts av specialutbildade och i övrigt lämpliga tjänstemän, som kan uppträda på ett habilt och omdömesgillt sätt.

Den allmänna befogenheten till dels stickprovsmässig bagagevisitation och dels kroppsvisitation vid misstanke räcker ganska långt. Kroppsvisitation vid misstanke kan t. ex. ske om smuggelgods påträffas i bagaget eller om kläderna ser misstänkta ut. Man kan rent av tänka sig ett och annat fall där en resenär uppträder på ett egendomligt nervöst sätt. Dock förekommer fall där visitatören har en känsla av att resenären har på sig smuggelgods utan att det finns laglig möjlighet att göra kroppsvisitation.

Vad angår stickprovsmässig kroppsvisitation, dvs. sådan kroppsvisitation som får göras utan att resenären är misstänkt, har i Göteborg under de senaste åren några få gånger förekommit särskilda förordnanden härom. Förordnandena har gällt viss båtlägenhet. Om exempelvis 1 000 resenärer har anlänt med båten har kanske 200 av dem blivit föremål för kroppsvisitation. Allmänheten har i stort sett funnit sig väl och reagerat positivt och förnuftigt. Dock har yppats ett fåtal missnöjda. I allmänpreventivt syfte har man brukat informera pressen om verkställda stickprovskontroller. Generaltullstyrelsens prövning medför att förordnande om stickprovsvisitation är ett omständligt förfarande. Detta har kanske bidragit till att förordnande ges ganska sällan. Kanske ett anmälningsförfarande hos generaltullstyrelsen skulle vara bättre. En orsak till att förordnandena är ganska sällsynta är emellertid också att kroppsvisitation är en allvarlig sak, ett stort intrång i den personliga integriteten. Stickprovsvisa kroppsvisitationer måste därför tillämpas med måtta.

Med hänsyn till den på senare tid framträdande narkotikasmugglingen kunde det kanske finnas skäl att oftare än nu använda stickprovsvisa kroppsvisitationer. Å andra sidan är nog inte detta det effektivaste sättet att angripa narkotikasmugglingen. Man kan inte kroppsvisitera en mängd båtresenärer bara därför att det möjligen kan finnas en narkotikasmugglare bland dem.

Vid tullbevakningen förekommer sålunda stickprovsvisa kontroller – utan att krav på misstanke har uppställts för ingripandet – inte bara i form av bagagevisitation utan också i form av kroppsvisitation. I stort sett synes allmänheten acceptera dessa ingripanden. Att så sker beror väl till stor del på att allmänheten sedan gammalt är inställd på att bli utsatt för tullkontroll vid resor till och från utlandet. Om man jämför med rutinmässiga utandningsprov så torde en kroppsvisitation innebära ett längre gående ingrepp än ett utandningsprov. Vidare är att märka att tullkontrollens syfte i huvudsak är rent fiskaliskt (genom den på senare tid ökade narkotikasmugglingen har dock tullkontrollen i någon mån fått också en annan inriktning) under det att rutinmässiga utandningsprov avses tjäna ett betydelsefullt trafiksäkerhetsintresse. Å andra sidan är det tänkbart att det från allmänpreventiv synpunkt är nödvändigare att ha stickprovsvisa kontroller vid tullbevakningen än vid övervakningen av trafiknykterheten med hänsyn till att smuggling kanske inte för allmänheten ter sig lika klandervärt som att framföra motorfordon i påverkat tillstånd.

12.2.4 Behovet av rutinprov. Polisens upptäcktsmöjligheter. Fördelarna med rutinprov

Till en början bör erinras om följande.

När polisen i olika sammanhang har att bedöma nykterhetstillståndet hos en fordonsförare – såsom vid trafikkontroller, trafikolyckor och trafiköverträdelser – är polisen primärt sett hänvisad att göra en bedömning som grundas på yttre iakttagelser. Den kontrollerande polismannen har därvid att vara uppmärksam på sådana omständigheter som att föraren luktar alkohol från andedräkten eller att han företer andra tecken på alkoholpåverkan. Också förarens allmänna uppträdande är naturligtvis till ledning vid bedömandet. Det sätt på vilket fordonet har förts är också uppenbarligen av betydelse. Om polismannen på grund av en eller flera sådana omständigheter finner att föraren kan skäligen misstänkas för trafiknykterhetsbrott anmodar han föraren att ge ett utandningsprov. Med ledning av utandningsprovet i förening med övriga iakttagelser avgör därefter polisen om föraren skall föras till polisstation för att undergå blodprov eller inte.

Om polismannen däremot vid sin primär-

granskning av föraren inte finner anledning till misstanke så saknas – enligt nu gällande rätt – förutsättningar för att begära utandningsprov av föraren. Denne går då fri från vidare ingripande.

Den fråga som här skall behandlas är om det finns behov av att vidga användningen av utandningsprov genom att införa en befogenhet för polisen att ta utandningsprov även på sådana förare som inte ger anledning till misstanke om trafiknykterhetsbrott, dvs. rutinprov.

Kommittén har funnit att rutinprov kan tjäna två olika syften. Det ena syftet är att *öka upptäcktsmöjligheterna.* Genom rutinprov får man nämligen en möjlighet att avslöja sådana förare med straffbar blodalkoholhalt som inte luktar alkohol och inte heller i övrigt verkar påverkade. Det andra syftet med rutinprov är att *förstärka allmänpreventionen.* Om man nämligen medger rutinprov kan varje förare räkna med att bli utsatt för utandningsprov oberoende av om han har eller tror sig ha möjlighet att dölja sin alkoholpåverkan.

När det gäller att bedöma frågan i vad mån rutinprov kan tjäna dessa båda syften är det av grundläggande betydelse att utröna i vilken omfattning det förekommer att förare med straffbar blodalkoholhalt, vilkas nykterhetstillstånd granskas av polisen vid trafikkontroller m. m., undgår upptäckt därför att de verkar opåverkade.

Kommittén har i denna fråga till en början förhört sig hos ett antal polismän som har erfarenhet av trafikövervakning. Därvid har kommit fram olika meningar. En del polismän har hävdat att polisen vid trafikkontroller och andra ingripanden i trafiken missar många förare med straffbar blodalkoholhalt. Detta har förklarats bl. a. av att bedömningen av nykterhetstillståndet ofta måste ske summariskt och under kort tid, inte sällan i mörker och under ogynnsamma väderleksförhållanden, samt att polismannens förmåga att avslöja alkohollukt kan vara nedsatt på grund av förkylningssjukdomar e. d. Andra polismän åter har förmodat att förare med straffbar blodalkoholhalt praktiskt taget alltid går att avslöja när deras nykterhetstillstånd kontrolleras av polisen, åtminstone i de fall där kontrollen utförs av erfarna polismän. I allmänhet har man emellertid understrukit att man saknar säker vetskap om hur det i verkligheten förhåller sig.

För att söka klarlägga hur det förhåller sig med polisens möjligheter att vid trafikkontroller m. m. avslöja förare med straffbar blodalkoholhalt har kommittén låtit utföra olika försök (se bilaga 4 och bilaga 5). Dessa försök har haft karaktären av simulerande trafikkontroller, under varierande betingelser. Som »bilförare» har fungerat dels personer med blodalkoholhalter av varierande styrka och dels personer som var fria från alkohol. Som kontrollerande polismän har fungerat polismän med i regel längre tids erfarenheter av trafikövervakning. Dessa kontrollanter har inte på förhand informerats om vilka av »förarna» som hade druckit alkohol eller inte.

Att göra sådana försök som dessa simulerade trafikkontroller helt rättvisande är av naturliga skäl svårt. En sammanställning av resultaten från de olika försöken tillåter emellertid den allmänna slutsatsen att de förare som hade straffbar blodalkoholhalt i anmärkningsvärt stor utsträckning undgick polisens misstanke och upptäckt. Detta gällde inte bara förare med lägre straffbara blodalkoholhalter utan i stor utsträckning även förare med blodalkoholhalter mellan 1,0 och 1,5 ‰. Sammanfattningsvis kan resultaten tydas sålunda[1] att i drygt hälften av de observationer som avsåg förare med blodalkoholhalter inom området 0,5–1,0 ‰ och i närmare hälften av observationerna inom området 1,0–1,5 ‰ någon misstanke över huvud taget inte uppkom hos kontrollanten. Påtagligt var att upptäcktsförmågan varierade starkt hos de olika kontrollanterna. Vidare visade sig skillnader föreligga i symtom och uppträdande hos olika »bilförare» med ungefär samma blodalkoholhalt.

Naturligen är det svårt att på grundval av de förhållanden som råder vid en simulerad trafikkontroll få en säker uppfattning om läget under verkliga förhållanden. De

[1] Se s. 422 f och 444 f.

skillnader som därvid föreligger torde emellertid i stort sett verka i den riktningen att upptäcktsmöjligheterna under verkliga förhållanden är ännu mindre än vid de simulerade kontrollerna. Följande kan härom anföras.

Vid de simulerade kontrollerna måste kontrollanterna i större utsträckning än under verkliga förhållanden ha varit inställda på att det skulle finnas alkoholpåverkade förare bland dem som kontrollerades. Man torde därför kunna räkna med att i vissa fall kontrollanten har varit benägen att anse bilföraren misstänkt utan att han skulle ha gjort en sådan bedömning vid en verklig trafikkontroll. Vidare torde i vissa fall kontrollanten ha bemödat sig om en påtagligt mer ingående nykterhetskontroll än som är vanlig vid de verkliga kontrollerna, vilket har underlättat upptäckten av alkoholpåverkan.

Det är också att märka att vid vissa av de simulerade kontrollerna relativt kort tid hade förflutit efter alkoholförtäringen. I sådana fall torde – enligt vad erfarenheter visar – såväl alkohollukt som påverkningssymtom vara mer framträdande än i de fall – med samma blodalkoholhalt – där relativt lång tid har förflutit efter alkoholförtäringen. Om därför under verkliga förhållanden körningen har skett exempelvis morgonen efter alkoholförtäring föregående kväll torde upptäcktsmöjligheterna vara ännu mindre än vad försöken visar.

Bland svårigheter som gör sig särskilt gällande vid trafikkontroller under verkliga förhållanden kan vidare nämnas följande. Inte sällan är den kontrollerande polismannen orutinerad, vilket försvårar hans möjligheter att avslöja förare med straffbar blodalkoholhalt. En annan svårighet hänger samman med att trafikkontrollerna inte sällan måste äga rum i mörker och under ogynnsamma väderleksförhållanden. Man måste också räkna med situationer där polismannens luktförmåga är nedsatt på grund av förkylningssjukdomar e. d. Av betydelse är vidare att polismannen – inte minst av hygieniska skäl – många gånger torde dra sig för att närgånget utforska om förarens andedräkt luktar alkohol.

Fordonsförares nykterhetstillstånd granskas också i andra sammanhang än vid trafikkontroller, exempelvis vid trafikolyckor och trafiköverträdelser. Vid dessa ingripanden torde polisen såtillvida ha något bättre möjligheter att upptäcka förare med straffbar blodalkoholhalt att polisen under en längre tid kommer i en närmare kontakt med föraren. Mot bakgrunden av vad förut har anförts torde man dock ha anledning förmoda att även vid dessa ingripanden många förare med straffbar blodalkoholhalt undgår upptäckt.

Sammanfattningsvis har kommittén på grundval av de försök som ovan har redovisats kommit till den slutsatsen att ett stort antal förare med straffbar blodalkoholhalt, vilkas nykterhetstillstånd kontrolleras av polisen i trafiken, undgår upptäckt och rättsligt ingripande, därför att polisen vid sin på yttre iakttagelser grundade bedömning inte finner några skäl att misstänka alkoholpåverkan. Detta gäller inte bara förare med lägre straffbara blodalkoholhalter utan i stor utsträckning också förare med blodalkoholhalter uppåt 1,5 ‰. Att polisens upptäcktsmöjligheter är så pass små som de har visat sig vara torde i allmänhet inte ha stått klart i den tidigare diskussionen.

Självfallet är det till allvarlig nackdel för själva polisövervakningsarbetet att polisens nuvarande, på yttre iakttagelser grundade kontroll är så ineffektiv att det beror mer eller mindre på en tillfällighet om kontrollen resulterar i upptäckt. Detta bidrar till den också i övrigt låga upptäcktsrisken vid trafiknykterhetsbrott och är ägnat att undergräva respekten för trafiknykterhetslagstiftningen.

Med hänsyn till vad sålunda har anförts föreligger det i och för sig ett starkt behov att införa en befogenhet för polisen att ta utandningsprov rutinmässigt, dvs. oberoende av om föraren utåt föranleder misstanke om trafiknykterhetsbrott. Inför man rutinprov får nämligen polisen i sin hand ett medel varigenom sådana förare kan avslöjas som slipper igenom vid den nuvarande granskningen. Rutinprov innebär sålunda att *upptäcktsmöjligheterna ökar* avsevärt.

Genom att rutinprov är ett effektivt medel att förbättra upptäcktsmöjligheterna är rutinproven också ägnade att öka den faktiska upptäcktsrisken eller upptäcktsfrekvensen. Samtidigt är det tydligt att den ökning i upptäcktsmöjligheterna som rutinproven innebär inte av sig självt leder till en ökad upptäcktsfrekvens, dvs. ökning totalt sett av antalet upptäckta trafiknykterhetsbrott. Rutinprovens inverkan på upptäcktsfrekvensen beror nämligen också av andra faktorer. Sålunda är det av betydelse i vilka situationer, på vilket sätt och i vilken omfattning rutinprov kan komma att användas. Dessa frågor skall behandlas i avsnitt 12.2.6. Vad särskilt angår rutinprov vid sådana trafikkontroller där fordonen kontrolleras i en *jämn ström* skall här endast förutskickas följande. Eftersom kontrollen av en förare – det gäller här kontroll av körkort, nykterhetstillstånd m. m. – tar tre gånger så lång tid om utandningsprov (Alcotest) tas som när utandningsprov inte äger rum, så kan man – om man skulle underkasta *samtliga* stoppade förare rutinprov – inte med samma arbetsinsats hinna kontrollera lika många förare som annars. Olägenheten härav kan dock väsentligen undanröjas om endast en mindre del av de stoppade förarna blir föremål för rutinprov. (Se vidare om denna fråga i avsnitt 12.2.6.2.)

Det andra syftet med att införa en befogenhet för polisen att ta rutinprov är som ovan har anförts att åstadkomma en förstärkt *allmänpreventiv effekt*. Medvetandet hos fordonsförarna att var och en kan riskera att bli utsatt för ett rutinprov, även om han förefaller helt nykter, måste verka starkt avhållande när det gäller att köra motorfordon efter en sådan alkoholförtäring att straffbar blodalkoholhalt kan uppnås. Härigenom måste den för närvarande mycket låga subjektiva upptäcktsrisken ökas, dvs. den risk som en spritpåverkad förare under vissa angivna förutsättningar tror föreligga för att han skall bli upptäckt.[1] Att så sker framstår som i hög grad angeläget. Hur pass hög den allmänpreventiva effekten av rutinprov kan bli är naturligen beroende av i vilka situationer och i vilken omfattning rutinprov kommer att användas. (Se härom avsnitt 12.2.6.)

Slutligen bör anmärkas, även om denna synpunkt naturligen inte har någon avgörande betydelse, att i ett särskilt hänseende tillåtande av rutinprov kan tänkas tillgodose ett behov, nämligen att *underlätta polisens arbete* ute på fältet. I dagens läge torde det ofta innebära ett mycket känsligt avgörande för polisen att ta ställning till om en förare kan skäligen misstänkas för trafiknykterhetsbrott så att utandningsprov får tas. Svårbedömda gränsfall torde inte sällan förekomma, där polismannen är tveksam huruvida utseende eller uppträdande hos föraren eller lukt från andedräkten härrör från alkoholförtäring eller inte. Vid trafikkontroller, där förarna granskas »på löpande band», är det särskilt att märka att polismannen måste fatta sitt avgörande utan någon betänketid. Med hänsyn till dessa förhållanden skulle det otvivelaktigt underlätta polisens arbete att införa en befogenhet att ta rutinprov. Polisen skulle då slippa att i varje särskilt fall bedöma om föraren kan anses skäligen misstänkt.

12.2.5 Vilka invändningar kan från rättspolitiska synpunkter riktas mot rutinprov?

12.2.5.1 *Inledning*

Införs rutinprov innebär detta att utandningsprov kommer att tas också på förare som i avsaknad av alkohollukt och andra tecken på alkoholpåverkan inte verkar misstänkta. I det stora flertalet fall kommer det här att vara fråga om förare som inte alls har förtärt alkohol samt förare som visserligen har förtärt alkohol men i en sådan ringa mängd att blodalkoholhalten ligger på-

[1] Kommitténs expert universitetslektor Klette har på grundval av en intervjuundersökning med ett slumpurval personbilförare (750 st) i Malmöhus län år 1963 beräknat den subjektivt upplevda upptäcktsrisken efter spritkonsumtion till i medeltal 5 på 1 000 eller 0,5 % vid normal körning och 10 på 100 eller 10 % vid något vinglig körning (Nordisk Tidsskrift for Kriminalvidenskab 1964 s. 132 ff).

tagligt under den nedre ansvarsgränsen vid 0,5 ‰. Detta leder fram till frågan vilka invändningar som man med hänsyn till allmän rättsuppfattning kan rikta mot rutinprov. När det särskilt gäller sådana fall där utandningsprovet leder till blodprov men där blodprovsanalysen visar att föraren inte har *straffbar* blodalkoholhalt (har han inte förtärt alkohol alls ger apparaten inte något utslag), kan rutinprovet sägas innebära ett allvarligt personligt ingrepp som gör att rättssäkerhetssynpunkten starkt framträder.

För att närmare bedöma vilka invändningar som man från rättspolitiska synpunkter kan rikta mot rutinprov skall i det följande genomgås hur läget gestaltar sig vid olika förutsättningar.

12.2.5.2 *Situationen för den enskilde vid negativt utandningsprov, dvs. fall där blodprov inte tas*

I detta avsnitt skall behandlas läget i de fall där utandningsprovet ger negativt utslag och föraren alltså klarar sig undan blodprov. Från principiella synpunkter kan mot rutinprov härvidlag invändas att de riktar sig mot personer som, när provet görs, inte är misstänkta för brott.

När det gäller att bedöma vilken betydelse som bör tillmätas denna principiella invändning är till en början att märka att det inom vissa rättsområden förekommer ingripanden som för sin användning inte kräver att den mot vilken ingreppet görs är misstänkt för brott. Det kan erinras om de sticksprovsvisa kroppsvisitationer som förekommer i tullkontrollen och för vilka har redogjorts i avsnitt 12.2.3 ovan. Det förhållandet att rutinprov riktar sig mot personer som inte är misstänkta för brott bör därför inte i och för sig hindra att sådana prov tillåts om detta är påkallat för att bekämpa trafikonykterhet.

För frågans vidare bedömande är det självfallet av betydelse att beakta beskaffenheten av det ingrepp som utandningsprovet som sådant innebär, dvs. när provet ger negativt utslag och alltså inte föranleder någon vidare åtgärd. Rent faktiskt innebär ingreppet att föraren får stiga ur sitt fordon, gå in i polisens utredningsfordon och där blåsa i apparaten. Förfarandet tar sammanlagt omkring sex minuter. Provtagningen kan anordnas på ett både diskret och smidigt sätt och själva blåsningen i apparaten kan inte anses innebära något obehag. Efter det negativa utfallet av provet får föraren fortsätta sin färd. Med hänsyn till att rutinproven i allmänhet torde komma att företas i samband med körkorts- och fordonskontroll kommer de att framträda som endast en del av ett mer allmänt kontrollsystem i trafiken.

Mot bakgrunden av vad sålunda har anförts torde de flesta fordonsförare komma att uppfatta utandningsprov som ett relativt ringa ingrepp. Å andra sidan torde en del förare anse ett utandningsprov som något obehagligt. En sådan inställning kan då delvis bottna i att utandningsprov enligt hittills gällande förutsättningar tas endast på misstänkt påverkade förare och att därför den som blir föremål för rutinprov lätt kan felaktigt få den känslan att han behandlas som misstänkt. För att motverka en sådan inställning är det uppenbarligen angeläget att det bland allmänheten sprids upplysning om innebörden av rutinproven, dvs. att dessa som ett led i bekämpande av trafikonykterheten företas på förare som inte är misstänkta. Om en sådan upplysning tränger igenom är det troligt att rutinproven i allmänhet kommer att uppfattas som något lika naturligt som den rutinmässiga körkorts- och fordonskontrollen. Att den polisman som föranstaltar om provet i förekommande fall har att upplysa föraren om att någon misstanke om trafiknykterhetsbrott inte föreligger utan att provet företas som ett led i en allmän rutinkontroll, behandlas i avsnitt 12.2.5.5.

Även om – enligt vad nu har anförts – invändningar kan resas mot införande av rutinprov anser kommittén att behovet av rutinprov är så starkt att betänkligheterna får vika. Det kan med fog hävdas att fordonsförarna i trafiksäkerhetens intresse får finna sig i den form av kontroll som rutinprov innebär.

12.2.5.3 *Situationen för den enskilde vid falskt positivt utandningsprov, dvs. fall där blodprov tas och detta friar*

Vilka invändningar kan då riktas mot rutinprov i de fall där provet är positivt och föraren därför förs till polisstation för blodprov? De fall där föraren efter blodprovsanalysen befinns skyldig till trafiknykterhetsbrott ger härvidlag inte upphov till några problem, eftersom utandningsprovet då uppenbarligen har fyllt sin uppgift. Annat är förhållandet i de fall där det efter blodprovsanalysen framgår att föraren inte hade *straffbar* blodalkoholhalt och utandningsprovet således var falskt positivt. (Av vad ovan har anförts framgår att falskt positivt prov inte förekommer i sådana fall där föraren inte alls har förtärt alkohol.) Om denna situation är följande synpunkter att anföra.

Till en början bör härvidlag understrykas att ett utandningsprov i bästa fall kan ge ett *närmevärde* på blodalkoholhalten enligt blodprovet. Det är därför helt naturligt att fall inträffar där utandningsprovet är falskt positivt, dvs. att utandningsprovet indicerar straffbar blodalkoholhalt men där blodprovet, sedan blodanalysen föreligger, visar att blodalkoholhalten inte uppgick till straffbarhetsgränsen.

De falskt positiva utandningsproven kan otvivelaktigt föranleda betydande olägenhet och obehag för den enskilde genom den blodprovstagning som följer på ett sådant utandningsprov. Förfarandet (se ovan avsnitt 12.1.2), som ofta innebär en beaktansvärd tidsförlust för den enskilde, i allmänhet en à två timmar, rymmer en rad olika moment: hinder för att fullfölja den pågående körningen, transport till polisstation, omhändertagande av fordonet t. v., polisförhör, blodprovstagning, klinisk läkarundersökning samt slutligen väntan på analysresultatet från statens rättskemiska laboratorium. Det är således här fråga om ett inte obetydligt personligt ingrepp som gör att rättssäkerhetssynpunkten gör sig gällande. Det är därför ett naturligt önskemål att andelen falskt positiva utandningsprov blir relativt liten.

Vid rutinmässig användning av utandningsprov är det av vissa skäl mer angeläget än vid prov på misstänkt påverkade förare att andelen falskt positiva prov hålls på en låg nivå. Härom kan anföras följande.

När det vid rutinmässig användning av utandningsprov gäller att ta ställning till frågan huruvida blodprov skall tas, har man till skillnad från läget vid utandningsprov på misstänkta inte någon annan ledning för beslutet om blodprov än själva resultatet av utandningsprovet. Redan detta gör att man av rättssäkerhetsskäl bör ställa större krav på utandningsprovets riktighet vid rutinmässig användning. Om nu rutinprovet leder till blodprov och blodprovsanalysen friar föraren från straffbar blodalkoholhalt – utandningsprovet är alltså falskt positivt – kommer ingripandet i många fall att te sig obefogat för de förare som har utsatts för rutinprov. Visserligen sätts de inte i sämre läge än de från början misstänkta förarna som efter blodprov visar sig ha straffri alkoholhalt. Men rent subjektivt kommer de antagligen att uppfatta ingripandet som svårare och mer orättvist därför att de inte har företett yttre symtom på alkoholpåverkan. Särskilt gäller detta om de har bemödat sig om att hålla blodalkoholhalten klart under den nedre promillegränsen vid 0,5 ‰.

Ytterligare är att märka att de misstänkt påverkade förarna, som i dagens läge blir föremål för utandningsprov, i de allra flesta fall har straffbar blodalkoholhalt. De falskt positiva proven är därför inte så många om man ser på hela antalet utandningsprov som har föranlett blodprov. Inför man däremot rutinprov kommer dessa i flertalet fall att tas på förare som inte har straffbar blodalkoholhalt. Detta kan medföra att de falskt positiva proven i absoluta tal kommer att öka och bli mer framträdande.

När det gäller att närmare bedöma hur stor andel falskt positiva utandningsprov som från rättssäkerhetssynpunkt kan accepteras vid rutinprov torde följande synpunkter böra anföras. Om föraren har förtärt en så pass obetydlig alkoholmängd att blodalkoholhalten har avsevärt understigit den

nedre ansvarsgränsen, dvs. nått upp till högst 0,20–0,30 ‰, är det självfallet angeläget att utandningsprovet praktiskt taget aldrig ger ett falskt positivt utandningsprov som föranleder blodprov. Om däremot alkoholkonsumtionen har varit så stor att blodalkoholhalten har överstigit 0,30 ‰ och närmar sig den nedre ansvarsgränsen vid 0,5 ‰ har man mindre anledning att rikta invändning mot att utandningsprovet blir falskt positivt. Ofta torde det då vara fråga om fall där föraren medvetet har tagit risken att balansera på promillegränsen. Att han i så fall får underkasta sig ett blodprov och senare blir friad får accepteras. I de fall där blodalkoholhalten har legat nära under 0,5 ‰ torde föraren i själva verket få finna sig i att bli bedömd som om han är skäligen misstänkt för trafiknykterhetsbrott. Självfallet är det emellertid ändå angeläget att man i endast ett mindre antal fall får falskt positiva utandningsprov vid blodalkoholhalter strax under 0,5 ‰.

Mot bakgrunden av vad ovan har anförts synes det tydligt att utandningsproven med Alcotest i sin nuvarande utformning – enligt den framställning som har lämnats ovan i avsnitt 12.1.3.2 – ger alltför stora andelar falskt positiva prov för att de utan vidare skall kunna accepteras vid rutinprov, se tabellerna III och IV. Därmed är emellertid inte avgjort att Alcotest-metoden som sådan skulle vara oanvändbar vid rutinprov om den kan modifieras på ett eller annat sätt. Frågan härom behandlas i följande avsnitt 12.2.5.4.

12.2.5.4 *Möjligheter vid rutinprov att få en tillräckligt liten andel falskt positiva prov*

Kommittén har funnit att de krav från rättssäkerhetssynpunkt som enligt föregående avsnitt 12.2.5.3 bör ställas på utandningsproven för att de skall vara acceptabla vid rutinmässig användning bör tills vidare kunna tillgodoses med Alcotest, under förutsättning att man vid rutinprov går tekniskt tillväga på ett i vissa hänseenden annorlunda sätt än vid prov på misstänkta. Två olika alternativ läggs fram i det följande.

12.2.5.4.1 Alternativ A

Det ena alternativet innebär att man vid *rutinprov* använder samma Alcotest-ampull som annars (0,5 ‰-ampull) men att man föreskriver att *avläsningen* skall ske på annat sätt än vid prov på misstänkta. Härom följande.

Den ändrade avläsningen skulle innebära att rutinprov skall föranleda blodprov endast om grönfärgningen når upp till *överkanten* av den vita markeringsringen. Det skall således inte räcka att grönfärgningen når upp till den undre kanten av ringen.

Vid tveksamhet torde lämpligen tas ett andra Alcotest-prov, varvid samma regler gäller som vid det första provet.

Genomförs denna ändrade avläsning erhålls de andelar falskt positiva Alcotest-prov som anges i tabell V.

Tabell V. 0,5-ampull. Ny avläsningsmetod

Blodalkoholhalt med avdrag om 0,14 ‰ för de med analysförfarandet förenade felmöjligheterna	Andel falskt positiva Alcotest-prov (%) i laboratorieförsök
0,20—0,29	1
0,30—0,39	5 } 8
0,40—0,49	15 }

Dessa siffror torde vara fullt tillfredsställande från rättssäkerhetssynpunkt.

Enligt detta alternativ A skulle arbetsanvisningarna för Alcotest – som då skulle gälla såväl prov på misstänkta som rutinprov – utformas sålunda:

I. Alcotest vid skälig misstanke om trafiknykterhetsbrott:

Om grönfärgningen når upp till *underkanten* av den vita markeringsringen tas blodprov.

Om grönfärgningen blir mindre tas blodprov om särskilda skäl föreligger.

(Detta överensstämmer med gällande praxis.)

II. Alcotest utan föregående misstanke om trafiknykterhetsbrott (rutinprov):

Om grönfärgningen når upp till *överkanten* av den vita markeringsringen tas blodprov.

Om grönfärgningen blir mindre underlåtes blodprov.

Anmärkning: Vid tveksamhet enligt I och II tas ett andra Alcotest-prov.

12.2.5.4.2 Alternativ B

Det andra alternativet skulle innebära att man vid *rutinprov* använder den 0,8 ‰-ampull av Alcotest som är gängse i åtskilliga andra länder samt att avläsningen sker sålunda att blodprov skall tas endast om grönfärgningen når upp till överkanten av markeringsringen (vilken till skillnad från 0,5 ‰-ampullen har gul färg).

Vid detta alternativ erhålls de andelar falskt positiva Alcotest-prov som anges i tabell VI.

Tabell VI. 0,8-ampull

Blodalkoholhalt med avdrag om 0,14 ‰ för de med analysförfarandet förenade felmöjligheterna	Andel falskt positiva Alcotest-prov (%) i laboratorieförsök
0,20—0,29	0
0,30—0,39	1 } 2
0,40—0,49	5 }

Siffrorna visar att man med 0,8 ‰-ampullen får ännu färre falskt positiva prov än vid den under alternativ A förordade avläsningsmetoden.

Enligt detta alternativ B skulle arbetsanvisningarna för Alcotest kunna utformas sålunda:

I. Alcotest vid skälig misstanke om trafiknykterhetsbrott:

0,5-ampull med *vit* markeringsring användes.
Om grönfärgningen når upp till *underkanten* av den vita markeringsringen tas blodprov.
Om grönfärgningen blir mindre tas blodprov om särskilda skäl föreligger.
(Detta överensstämmer med gällande praxis.)

II. Alcotest utan föregående misstanke om trafiknykterhetsbrott (rutinprov):

0,8-ampull med *gul* markeringsring användes.
Om grönfärgningen når upp till *överkanten* av den gula markeringsringen tas blodprov.
Om grönfärgningen blir mindre underlåtes blodprov.

Anmärkning: Vid tveksamhet enligt I och II tas ett andra Alcotest-prov.

12.2.5.4.3 Sammanfattande bedömning av alternativ A och B

När det gäller frågan vilket av alternativen A och B som är att föredra vill kommittén anföra följande synpunkter.

Enligt såväl alternativ A som B synes andelen falskt positiva utandningsprov bli tillräckligt liten. Även om sålunda båda alternativen kan anses acceptabla från rättssäkerhetssynpunkt vill dock kommittén i detta hänseende förorda det alternativ som reducerar andelen falskt positiva prov till en ren obetydlighet, nämligen alternativ B.

Vad angår de rent praktiska synpunkterna talar till förmån för alternativ A närmast att man kan använda samma apparat vid prov på misstänkta och vid rutinprov. Alternativ B innebär däremot den fördelen att man, genom att vid rutinprov använda annan apparattyp än vid prov på misstänkta, inte riskerar att förväxla de avläsningsprinciper som skall tillämpas vid prov på misstänkta och vid rutinprov. Vidare kan det från psykologisk synpunkt tänkas att allmänheten har lättare att acceptera rutinprov om man vid dessa använder annan apparatur än vid prov på misstänkta. Det synes böra ankomma på rikspolisstyrelsen att avgöra vilken lösning som skall väljas och att utforma de arbetsanvisningar för användningen av Alcotest som härvidlag bör gälla. Som mall för dessa anvisningar synes kunna användas de anvisningar som tidigare har utarbetats av trafikmålskommittén.

12.2.5.4.4 Tillägg i fråga om alternativ A och B

Om man inför rutinprov vid trafikkontroller lär proven komma att tillgå så, att föraren anmodas stiga ur bilen och förflytta sig till det polisfordon i vilket provet skall tas. Naturligen kan då i en del fall inträffa att föraren under förflyttningen till polisfordonet röjer alkoholpåverkan. Eftersom han därmed är att anse som skäligen misstänkt bör självfallet utandningsprovet tas, inte som rutinprov, utan enligt de regler som gäller för prov på misstänkta.

12.2.5.4.5 Ökningen av andelen falskt negativa prov vid alternativ A och B

Om man genomför rutinprov med Alcotest enligt något av de tillvägagångssätt som har anvisats i det föregående – vilket enligt alternativ A innebär 0,5-ampull liksom hittills men ändrad avläsning samt enligt alternativ B 0,8-ampull och föreslagen avläsning – erhålls en så pass liten andel falskt positiva prov att Alcotest måste anses vara från rättssäkerhetssynpunkt användbar även vid rutinprov. Emellertid medför den föreslagna avläsningen – på grund av utandningsprovens spridning vid olika blodalkoholhalter – att andelen falskt negativa prov kommer att öka. Med falskt negativa prov avses då sådana prov som anger en blodalkoholhalt *under* 0,5 ‰, trots att blodalkoholhalten enligt blodprovet når upp till eller överstiger denna gräns.

Laboratorieproven visar de andelar falskt negativa Alcotest-prov vid alternativ A och B som anges i tabell VII.

Tabell VII

Blodalkoholhalt med avdrag om 0,14 ‰ för de med analysförfarandet förenade felmöjligheterna	Andel falskt negativa Alcotest-prov (%) i laboratorieförsök	
	Altern. A (0,5-ampull)	Altern. B (0,8-ampull)
0,50—0,59	64	78
0,60—0,69	36	45
0,70—0,79	15	15
0,80—0,89	4	2

Tar man hänsyn till att blodalkoholhalten i de flesta fall hinner sjunka något under tiden mellan utandningsprov och blodprov, varför blodalkoholhalten blir lägre vid blodprovstagningen än vid tiden för utandningsprovet (se avsnitt 12.2.3.1), erhålls enligt tabell VIII gynnsammare siffror än enligt tabell VII.

Jämför man dessa tabeller med de tabeller I och II som avser Alcotest-provens nuvarande tillämpning (avsnitt 12.1.3.1 ovan), visar sig sålunda en ganska markant ökning av de falskt negativa proven. Från effektivitetssynpunkt är detta i och för sig en nackdel. Emellertid torde förhållandet inte spela så stor roll med hänsyn till att det här är fråga om rutinprov. Man torde då få acceptera att en del förare med straffbar blodalkoholhalt undgår upptäckt och vidare ingripande, särskilt som det därvid i huvudsak kommer att röra sig om förare med lägre blodalkoholhalter. Detta kan inte anses i nämnvärd mån försvaga rutinprovens stora värde i övrigt från effektivitetssynpunkt.

Tabell VIII

Blodalkoholhalt med dels avdrag om 0,14‰ för de med analysförfarandet förenade felmöjligheterna och dels avdrag om 0,15 ‰ avseende minskning av blodalkoholhalten under tiden mellan utandningsprov och blodprov	Andel falskt negativa Alcotest-prov (%) i laboratorieförsök	
	Altern. A (0,5-ampull)	Altern. B (0,8-ampull)
0,50—0,59	25	28
0,60—0,69	8	7
0,70—0,79	2	1

12.2.5.5 *Polisen och rutinprov*

I den tidigare debatten kring frågan om rutinprov har en särskild invändning mot rutinprov framförts, nämligen att införandet av rutinprov kan tänkas försämra allmänhetens inställning till polisen. Självfallet är det angeläget att man inte ger polisen uppgifter som inverkar negativt på allmänhetens inställning till polisens viktiga och utsatta verksamhet. Men å andra sidan är det uppenbart att om rutinproven framstår som starkt motiverade kan nu angivna synpunkt inte få vara avgörande. Den risk som eventuellt kan uppstå för en sådan försämring synes kunna motverkas dels genom att det bland allmänheten sprids upplysning om syftet med proven och betydelsen av dessa och dels genom att företagandet av proven sker på ett smidigt sätt och, där så är påkallat, upplysning lämnas om de grunder efter vilka proven tas. I sistnämnda hänseende bör den polisman som föranstaltar om provet i förekommande fall upplysa föraren om att denne inte är misstänkt för

trafiknykterhetsbrott utan att provet företas som en ren rutinkontroll.

Från en synpunkt är det emellertid en direkt fördel för polisen att det medges rutinprov. Sådana prov kan nämligen underlätta polisens arbete ute på fältet genom att polisen slipper att i varje särskilt fall göra den känsliga bedömningen om föraren kan anses skäligen misstänkt. Se härom avsnitt 12.2.4 ovan.

12.2.6 Rutinprov i olika situationer

12.2.6.1 *Inledning*

När det gäller att ta ställning till frågan om man skall medge rutinmässiga utandningsprov är det av vikt att överväga i vilka olika situationer och under vilka närmare förutsättningar i övrigt som rutinprov bör få företas. Denna fråga har inte diskuterats av vare sig 1949 års trafiknykterhetsutredning (SOU 1953: 20), som föreslog en bestämmelse om rutinprov, eller av den reservant i 1957 års trafiknykterhetskommitté (SOU 1963: 72), som uttalade sig för att sådana prov skulle införas.

I det följande skall behandlas frågan om rutinprov i vissa särskilda situationer, nämligen vid trafikkontroller, trafikolyckor och trafiköverträdelser.

Det bör till en början understrykas att frågan om införande av rutinprov närmare bestämt gäller huruvida polisen bör få *befogenhet* att företa sådana prov. Det bör således inte föreskrivas någon skyldighet för polisen att under vissa omständigheter företa rutinprov.

Vidare bör framhållas att oavsett hur man närmare reglerar en befogenhet för polisen att företa rutinprov, polisen självfallet bör ha kvar sin nuvarande möjlighet att vid alla slags ingripanden ta utandningsprov på sådana förare som kan skäligen misstänkas för trafiknykterhetsbrott. I fortsättningen ses bort från dessa fall, i den mån annat inte uttryckligen anges.

12.2.6.2 *I förväg beordrade trafikkontroller*

Till en början bör erinras om att den tidigare debatten om införande av rutinprov hu-

vudsakligen synes ha avsett rutinprov vid *trafikkontroller* av olika slag. Det är också för denna situation som rutinprov har sin egentliga betydelse. De skäl som enligt kommitténs mening talar för att rutinprov bör medges vid trafikkontroller har utförligt redovisats i tidigare avsnitt. Här skall endast anges vissa synpunkter på det praktiska genomförandet av rutinprov vid sådana kontroller.

När det gäller sådana trafikkontroller där fordonen kontrolleras i en *jämn ström* är det inte utan vidare givet att man genom den förbättring av upptäcktsmöjligheterna som rutinprov innebär får en ökad upptäcktsfrekvens, dvs. en ökning totalt sett av antalet upptäckta trafiknykterhetsbrott. Om detta är följande att anföra. Såsom tidigare har anförts tar kontrollen av en förare tre gånger så lång tid om Alcotest tas som när Alcotest inte tas. Detta betyder att om rutinprov skall tas på *samtliga* förare som stoppas vid kontrollen, man med samma arbetsinsats hinner kontrollera endast en tredjedel så många förare som annars. Även om man per antal kontrollerade förare genom rutinproven upptäcker dubbelt så många straffbara förare som annars är det tydligt att man under de i övrigt angivna förutsättningarna får ett mindre antal upptäckta trafiknykterhetsbrott än annars. Genom att man kontrollerar ett mindre antal fordon minskas vidare möjligheterna att upptäcka andra lagöverträdare, såsom körkortslösa förare och biltjuvar. Det bör härvidlag understrykas att de flesta trafikkontroller inte torde kunna anordnas enbart i syfte att företa rutinprov.

Med hänsyn till vad sålunda har anförts torde det ofta vara påkallat att vid sådana kontroller, där fordonen kontrolleras i en jämn ström, ta rutinprov endast på ett mindre antal av de förare som stoppas.

När det gäller frågan vilka av de förare som stoppas vid en trafikkontroll som lämpligen skall undergå utandningsprov vill kommittén lämna vissa synpunkter. Självfallet är det nödvändigt att ta utandningsprov på alla dem som verkar misstänkt påverkade. (Det är då inte fråga om rutinprov.) När

det sedan gäller urvalet av de förare som skall undergå rutinprov kan det tänkas vara lämpligt att man ibland tillämpar helt slumpmässiga grunder. Man kan tänka sig t. ex. var tionde stoppad bilförare eller också de stoppade bilförare vilkas fordons registreringsnummer slutar på en viss eller vissa siffror. En annan möjlighet är kanske att man anordnar en signallampa som med jämna eller ojämna intervaller lyser rött och därmed utmärker vilka av de stoppade förarna som skall bli föremål för rutinprov.

En fördel med att sålunda kunna göra urvalet efter helt slumpmässiga grunder är att det då inte kan invändas att rutinprov på ovidkommande grunder drabbar vissa förare oftare än andra. Vidare kan det från polisens egen synpunkt innebära vissa fördelar att i det särskilda fallet kunna hänvisa till att rutinprovet har bestämts på grundval av ett helt slumpmässigt utfall. Polismannen behöver då inte dra sig för att begära ett rutinprov som annars kanske skulle framstå som obehagligt för honom.

Emellertid medför ett helt slumpmässigt urvalssystem även vissa nackdelar. Rutinprov kommer då att tas i ett antal fall där man erfarenhetsmässigt knappast alls har att räkna med trafiknykterhetsbrott. Från effektivitetssynpunkt kan det därför vara av värde att man har även andra urvalsmöjligheter. Nära till hands ligger därvid att ta rutinprov på sådana förare som visserligen inte är i teknisk mening misstänkt påverkade – varför utandningsprov på misstanke inte får tas – men där föraren ändå genom sitt utseende eller uppträdande ger anledning till den reflexionen att allt kanske inte står rätt till. Å andra sidan kan en intuitiv bedömning av det slag som det här är fråga om medföra vissa risker och olägenheter. Man måste naturligen räkna med många misstag i bedömningen. Helt nyktra förare med hög ansiktsfärg eller vårdslös klädsel kan komma att relativt oftare än andra drabbas av rutinprov och därför känna sig orättvist utpekade. Samtidigt kommer kanske rutinprov att i en relativt mindre utsträckning tas på vissa kategorier förare som ger ett välordnat intryck men som trots detta kan ha straffbar blodalkoholhalt.

Även om man beaktar vad nu har anförts synes det böra vara möjligt att anordna rutinprov vid trafikkontroller utan att tillämpa ett helt slumpmässigt urvalssystem. Lämpligen bör då den polisman som har befälet vid trafikkontrollen avgöra efter vilka grunder rutinproven i de särskilda fallen skall genomföras. Självfallet är det angeläget att avgörandet träffas med omdöme, så att allmänheten inte ens kan få det intrycket att ovidkommande hänsyn spelar in. Otvivelaktigt rör det sig här om en grannlaga uppgift för polismannen.

Av olika skäl torde det vara angeläget att rutinprov vid trafikkontroller genomförs med en viss försiktighet och på ett från olika synpunkter godtagbart sätt. Man torde därför böra göra den begränsningen att rutinprov får företas endast vid sådana trafikkontroller som är i förväg beordrade. Härmed bör avses sådana kontroller som är beordrade av lägst poliskommisarie.

I allmänhet torde rutinprov böra anordnas endast vid s. k. fasta trafikkontroller. Under de i övrigt angivna förutsättningarna bör emellertid rutinprov kunna få förekomma även vid rörlig bilpatrullering.

12.2.6.3 *Trafikolyckor*

Såsom förut har nämnts kommer endast en mindre del av samtliga trafikolyckor till polisens kännedom. Dock torde polisen komma tillstädes vid praktiskt taget alla dödsolyckor och vid det stora flertalet olyckor med svårare personskada.

Starka skäl torde kunna åberopas för att införa en befogenhet för polisen att företa rutinprov vid trafikolyckor. Redan den omständigheten att alkoholens farlighet i trafiken manifesterar sig på ett särskilt konkret sätt i de fall där alkoholpåverkan har bidragit till en trafikolycka synes motivera detta. Vidare torde alkoholpåverkade förare förekomma vid trafikolyckor i ganska stor utsträckning. Såvitt avser dödsolyckor har kommittén gjort en särskild undersökning

härom (se kap. 7). Någon mera exakt siffra på andelen alkoholpåverkade förare i sådana olyckor har därvid inte kunnat erhållas – bl. a. av den anledningen att rutinmässiga utandningsprov i dagens läge inte får företas – men undersökningen torde visa att siffran ligger så pass högt som mellan 10 % och 30 %. Det torde därför från trafiksäkerhetssynpunkt vara angeläget att det införs en möjlighet till rutinprov vid trafikolyckor.

Att det vid trafikolyckor sker en undersökning av inblandade förares nykterhetstillstånd framstår för övrigt som en helt naturlig åtgärd. Med fog kan hävdas att den som med eller utan skuld har varit delaktig i en trafikolycka i trafiksäkerhetens intresse får finna sig i att bli underkastad rutinprov.

Någon gång förekommer att alkoholpåverkade förare, som har skadats så att de behöver läkarvård, av fruktan för upptäckt antingen söker hindra att ambulans kommer till platsen eller också avlägsnar sig från olycksplatsen. Det torde knappast behöva befaras att införandet av rutinprov vid trafikolyckor kommer att öka antalet sådana fall.

När det gäller frågan *i vilken utsträckning* rutinprov bör tas vid trafikolyckor där polis har kommit tillstädes, är först att märka att om föraren är medvetslös eller svårt skadad tekniskt hinder föreligger att företa utandningsprov, eftersom sådant prov i praktiken förutsätter att den på vilken provet skall tas aktivt medverkar. Om emellertid sådant hinder inte föreligger, bör det få ankomma på vederbörande polisman att bedöma om rutinprov skall tas. Av betydelse för bedömningen är bl. a. om det finns ett fordon på platsen i vilket provet kan tas eller om i allt fall en polisbil lätt kan tillkallas. Begär en förare att få avge ett utandningsprov bör självfallet en sådan begäran om möjligt villfaras. För skadestånds- och regressfrågan kan han nämligen ha intresse av att kunna visa att han var opåverkad av alkohol.

Om föraren har förts till sjukhus synes detta i och för sig inte böra hindra att rutinprov får tas på sjukhuset.

12.2.6.4 *Trafiköverträdelser*

Alkoholpåverkade förare som gör sig skyldiga till trafiköverträdelser innebär en särskild trafiksäkerhetsrisk. Från trafiksäkerhetssynpunkt synes det därför vara angeläget att man vid sådana överträdelser – i den mån polisingripande sker – inför möjlighet till rutinprov.

Liksom vid trafikolyckor föreligger vid trafiköverträdelser en sådan situation att det framstår som naturligt att förarens nykterhetstillstånd granskas. Särskilt är här att märka att rutinprov i dessa fall kommer att avse förare som enligt polisens bedömning har gjort sig skyldiga till straffbelagt förfarande i samband med framförande av fordonet.

Fråga uppstår om rutinprov bör få tas vid alla slag av trafiköverträdelser eller begränsas till vissa slag. Lämpligen torde en avgränsning böra ske sålunda att rutinprov får tas vid brott enligt trafikbrottslagen samt vid sådana förseelser enligt vägtrafikförordningen som begås under förande av fordonet.

Det torde – liksom vid trafikolyckor – få ankomma på vederbörande polisman att i varje särskilt fall avgöra om rutinprov lämpligen bör tas vid ingripande mot en förare som har gjort sig skyldig till en trafiköverträdelse. Av betydelse är bl. a. om polismannen har tillgång till ett fordon, i vilken rutinprov kan tas.

12.2.6.5 *Ej generell befogenhet att företa rutinprov*

Av olika skäl har kommittén ansett att en befogenhet för polisen att ta rutinprov tills vidare bör begränsas till de tre situationer som har behandlats i det föregående, nämligen i förväg beordrade trafikkontroller samt trafikolyckor och trafiköverträdelser. Att ge polisen en befogenhet att också i andra sammanhang företa rutinprov har kommittén inte ansett sig böra föreslå.

Sålunda skulle det med all sannolikhet föra för långt om en fotpatrullerande polis i vanlig tjänsteutövning skulle kunna stoppa fordonen i trafiken – utan samband med

olyckor och brott – för att ta rutinprov på förarna.

Vidare kan nämnas de ganska vanliga fallen där polisingripanden görs på grund av anmälningar från allmänheten om onyktra förare. Vare sig anmälan är anonym eller inte bör polisen inte enbart på grund av en sådan anmälan få ta rutinprov. Men anmälan i förening med någon annan omständighet kan givetvis bilda grund för skälig misstanke om trafiknykterhetsbrott. Då föreligger redan i dagens läge förutsättningar för utandningsprov. Vad angår anonyma anmälningar har man att räkna med att en anmälan kan vara falsk. Detta utgör ett särskilt skäl för att man inte bör tillåta rutinprov enbart på grund av en anonym anmälan. Trakasserier skulle annars lätt kunna främjas. Självfallet skall emellertid rutinprov tas om en förare som är anonymt anmäld själv begär detta för att freda sig från misstanke.

12.2.6.6 *Om platsen för provtagningen. Vägran att medverka till provet*

Vid införande av rutinprov påkallas särskilda överväganden i fråga om platsen för provtagningen. En vägledande synpunkt bör därvid vara att en förare som inte är misstänkt inte skall vara skyldig att för undergående av rutinprov förflytta sig någon nämnvärd sträcka från den plats där kontrollen eller polisingripandet äger rum. Med hänsyn till att det är fråga om utandningsprov på personer som inte är misstänkta synes det inte vara rimligt att den på vilken provet skall företas skall få föras en längre sträcka, t. ex. till polisstation. Lämpligen bör därför föreskrivas att rutinprov får företas endast på eller i nära anslutning till den plats där kontroll eller polisingripande äger rum. Om föraren själv lämnar platsen, t. ex. smiter vid en trafikolycka, men efter förföljelse anträffas ett längre stycke från olycksplatsen, bör rutinprov naturligen få tas på eller i nära anslutning till den plats där han sålunda anträffas.

Vad nu har anförts torde böra gälla endast rutinprov. När det gäller utandningsprov på misstänkta förare synes en föreskrift om platsen för provtagningen av olika skäl vara olämplig.

Av hänsyn till den förare som skall undergå utandningsprovet bör själva provtagningen äga rum på ett sådant sätt att den inte utsätter honom för allmän uppmärksamhet. Detta bör gälla såväl rutinprov som utandningsprov på misstänkta. Som huvudregel bör gälla att provtagningen skall äga rum i täckt fordon eller inomhus och i avskilt rum. Så bör alltid ske vid rutinprov. Undantag kan tänkas i vissa fall där ingripande görs mot misstänkta förare och det inte finns tillgång till ett polisfordon eller annat utrymme för provtagningen. Också i sådana undantagsfall bör emellertid tillses att själva provet tas på ett diskret och smidigt sätt. Lämpligen torde böra föreskrivas att provtagningen skall äga rum på sådant sätt som inte utsätter föraren för allmän uppmärksamhet och att, om särskilda skäl inte föranleder annat, provet skall tas i täckt fordon eller inomhus och i avskilt rum.

Från allmänpreventiv synpunkt kan det tänkas lämpligt att vid trafikkontroller med rutinprov polisen på något sätt utmärker för vägtrafikanterna att det pågår rutinprov. Så kan t. ex. ske genom att man på polisfordonet sätter en skylt med texten »Alkoholrutinprov pågår». Allmänheten uppmärksammas då på förekomsten av rutinprov i trafiken vilket kan ha en avhållande effekt på bilkörning i alkoholpåverkat tillstånd. Åtgärder av detta slag bör inte anses strida mot den nyss föreslagna bestämmelsen att själva provtagningen skall ske på ett sådant sätt som inte utsätter föraren för allmän uppmärksamhet.

Särskild föreskrift är påkallad för det fall att föraren vägrar att medverka till utandningsprov. Lämpligen bör föreskrivas att vid sådan vägran blodprov får tas och läkarundersökning för utrönande av alkoholpåverkan äga rum.

12.3 *Sammanfattning. Förslag till rättslig reglering av utandningsprov dels vid prov på misstänkta och dels vid rutinprov*

Det förslag som kommittén lägger fram innebär sammanfattningsvis följande.

I överensstämmelse med nuvarande praxis bör polisman få ta utandningsprov på förare av motordrivet fordon som kan skäligen misstänkas för trafiknykterhetsbrott. Dessa prov bör i tekniskt hänseende företas på samma sätt som för närvarande, såväl när det gäller typ av apparat som metodik (avsnitt 12.1.3.3).

Dessutom bör införas en befogenhet för polisman att även utan att skälig misstanke föreligger ta utandningsprov (rutinprov) på förare av motordrivet fordon

1. som med eller utan skuld har haft del i uppkomsten av trafikolycka,

2. som kan skäligen misstänkas för brott enligt 1–3 § lagen om straff för vissa trafikbrott samt för sådan förseelse enligt vägtrafikförordningen som har begåtts under förande av fordonet, eller

3. som stoppas vid i förväg beordrad trafikkontroll.

Vid utandningsprov enligt punkterna 1–3 ovan, s. k. rutinprov, bör med hänsyn till rättssäkerhetsintresset tillvägagångssättet i tekniskt hänseende vara ett annat än vid de prov som tas på misstänkta förare. Kommittén har härvidlag lagt fram två alternativa lösningar (avsnitt 12.2.5.4).

Kommittén föreslår att i en särskild lag om utandningsprov anges befogenheten enligt ovan för polisman att företa utandningsprov, dels vid prov på misstänkta och dels vid rutinprov. Denna lag bör vidare innehålla dels vissa föreskrifter om platsen för provtagningen och dels en föreskrift om följden av att förare vägrar att medverka till utandningsprov.

Det bör ankomma på rikspolisstyrelsen att meddela närmare anvisningar om användningen av utandningsprov. En erinran härom intas i lagen. Dessa anvisningar bör bl. a. avse det tekniska tillvägagångssättet vid proven. I dessa anvisningar bör även ingå föreskrifter om anteckning av utandningsprov i protokoll eller andra handlingar. Som huvudregel torde böra gälla att utandningsprov skall antecknas oavsett om det föranleder blodprovstagning eller inte (se JO:s ämbetsberättelse 1968 s. 79 ff). I de fall emellertid där rutinprov tas vid trafikkontroll och provet inte föranleder blodprov torde enligt kommitténs mening någon anteckning om utandningsprovet inte behöva ske.

12.4 *Andra utandningsmetoder än Alcotest*

Kommitténs expertundersökning av olika utandningsmetoder har omfattat dels undersökning av apparater som tillhör samma enkla typ som Alcotest och dels undersökning av de mera komplicerade apparaterna.

Av den förra enklare typen har utom Alcotest undersökts Alcolinger (Alcomille), Alcolyzer, Luckey Alcohol Indicator och Pluralcol. Gemensamt för dessa är att de – i likhet med Alcotest – är relativt billiga i anskaffning och av en sådan enkel konstruktion att de lätt kan handhas av polisen under olika förhållanden i trafiken. Tar man hänsyn till såväl deras tillförlitlighet och noggrannhet som till deras praktiska användbarhet tyder kommitténs undersökningar på att ingen av apparaterna i varje fall kan anses bättre än Alcotest.

De mer komplicerade kvantitativa apparater som har undersökts av kommittén är följande, nämligen Breathalyzer-Ethanograph och Kitagawa-Wright Alcohol Analyzer. Vidare har undersökts utandningsprov genom gaskromatografi.

Breathalyzer är den kvantitativa apparat som utomlands har använts mest. Den är ett bärbart instrument, som väger omkring 7 kg och är inneslutet i en metallåda på $22 \times 25 \times 20$ cm samt drivs elektriskt. Priset för en apparat är omkring 3 000 kronor men torde kunna reduceras betydligt vid inköp av ett större antal apparater.

Analysförfarandet i en Breathalyzer har

tre faser. I den första uppsamlas genom ett särskilt förfarande en bestämd mängd utandningsluft (alveolarluft), i den andra leds luften genom en testampull som innehåller en kemisk lösning, och i den tredje avläses alkoholhalten i luftprovet, baserad på fotoelektrisk mätning av färgförändringen, som är ett mått på blodalkoholkoncentrationen. Analysgången regleras genom en regleranordning.

De prov som kommittén har låtit utföra med Breathalyzer visar att denna apparat med hög noggranhet ger ett värde på blodalkoholhalten, av en helt annan noggrannhet än vad Alcotest och därmed jämförliga apparater av screeningtyp förmår göra. Provens spridning vid olika blodalkoholhalter är ringa och risken är liten såväl för falskt positiva som för falskt negativa prov.

Emellertid har de kvantitativa apparaterna en sådan konstruktion och storlek att de är mindre lämpliga att användas vid kontroller och andra polisingripanden i trafiken. Även om de kan anslutas till bilens batteri torde de i huvudsak vara användbara i trafiken endast om de är uppställda i polisens särskilda utredningsfordon.

De kvantitativa apparaterna kan däremot lämpligen användas på polisstationer. Man skulle sålunda kunna tänka sig att misstänkt påverkade förare som efter Alcotest eller därmed jämförligt prov förs in till polisstation för vidare undersökning då får undergå ett kompletterande utandningsprov med en kvantitativ apparat, innan det definitivt beslutas att blodprov skall tas. Därigenom skulle man från blodprovstagning kunna sålla bort ett antal fall som före införandet till polisstation har uppvisat ett falskt positivt utandningsprov. Härigenom besparas föraren visserligen inte olägenheten att bli förd till polisstation men han undgår obehaget att gå igenom blodprov och klinisk undersökning samt den därefter följande väntan på blodprovsanalysen. Även från samhällsekonomisk synpunkt skulle det vara av värde om man på detta sätt kunde begränsa användningen av blodprov på personer som inte har straffbar blodalkoholhalt.

Den säkerhet i resultaten som de kvantitativa utandningsapparaterna, av typen Breathalyzer m. m. uppvisar, kan emellertid uppnås endast under förutsättning att apparaterna handhas av specialutbildad personal samt att de fortlöpande kontrolleras och tillses av särskilda tekniker.

Såsom tidigare har framhållits (se Inledning till kap. 12) synes det önskvärt att det genom rikspolisstyrelsens försorg äger rum fortsatta undersökningar av olika utandningsapparater, såväl kvalitativa som kvantitativa, och att man därvid särskilt uppmärksammar eventuella nykonstruktioner som i olika hänseenden kan vara bättre än de hittillsvarande. Därvid bör också prövas lämpligheten av att på polisstationer använda utandningsapparater av kvantitativ typ.

13 Blodprovstagning och klinisk undersökning

13.1 *Inledning*

I detta avsnitt kommer att behandlas två särskilda frågor, nämligen *dels* frågan om man bör behålla den kliniska läkarundersökningen och *dels* frågan om sjuksköterska i stället för läkare bör få göra blodprovstagning och klinisk undersökning.

13.2 *Nu gällande bestämmelser om blodprovstagning och klinisk undersökning*

I mål om trafiknykterhetsbrott används som särskilda bevismedel dels blodprovs- och urinprovsanalys och dels klinisk läkarundersökning jämte läkarens uttalande om den misstänktes påverkansgrad.

Blodprovstagningen och den kliniska undersökningen äger rum med stöd av bestämmelser i 28 kap. rättegångsbalken. Enligt 12 § första stycket i detta kapitel får sålunda i och för utredning om brott kroppsbesiktning äga rum på den, som kan skäligen misstänkas för brott varå fängelse kan följa. Om det erfordras får enligt paragrafens andra stycke vid kroppsbesiktning tas blodprov och utföras annan undersökning, som kan ske utan nämnvärt men. Är fara i dröjsmål får åtgärderna beslutas av polisman. Förrättningen skall äga rum inomhus och i avskilt rum. Blodprov får tas endast av läkare. Likaså får endast läkare utföra annan mer ingående undersökning.

Angående skyldighet för vissa läkare att ta blodprov och utföra klinisk undersökning finns bestämmelser i 5 § allmänna läkarinstruktionen. Där föreskrivs att tjänsteläkare och läkare vid sjukhus är skyldiga att tillhandagå bl. a. åklagare och polismyndighet med undersökningar och utlåtanden som begärs av dessa samt att, jämväl på begäran av underordnad polisman, utföra undersökning för påvisande av alkoholpåverkan hos person som misstänks för trafiknykterhetsbrott. Detta gäller också annan läkare som är anställd i allmän tjänst i den mån hans övriga tjänsteåliggande inte hindrar honom eller eljest särskilda skäl är däremot.

Närmare bestämmelser om blod- och urinprov för alkoholbestämning har meddelats av medicinalstyrelsen (socialstyrelsen), som också har utfärdat anvisningar för den kliniska undersökningen i mål om trafiknykterhetsbrott.

13.3 *Förfarandet vid blodprovstagning och klinisk undersökning*

När en person förs in till polisstation såsom misstänkt för trafiknykterhetsbrott gestaltar sig förfarandet i allmänhet på ungefär följande sätt.

Vid intagningen på polisstation verkställer polisen först ett kortare förhör med den

misstänkte, varvid antecknas namn och andra identifieringsdata samt uppgifter om alkoholförtäring och övriga omständigheter i samband med gärningen. Därefter tar man – utöver det utandningsprov som redan förut har tagits – vanligen ett nytt utandningsprov. Resultatet av detta kan – såsom framgår av avsnitt 12.1.2 – leda till att det inte företas några vidare åtgärder. Beslutar polisen däremot att blodprovstagning och övrig undersökning skall äga rum blir den första åtgärden att den misstänkte ombeds lämna urinprov. Därefter förs den misstänkte in till läkaren i ett särskilt rum. Läkaren tar där blodprov. I samband med blodprovstagningen gör läkaren en klinisk undersökning, vars resultat antecknas i särskilt protokoll. Vid undersökningen söker läkaren utröna om den misstänkte företer tecken på sjukdom av vissa slag samt inhämtar uppgifter om eventuell medicinering samt alkoholförtäring. Vidare låter läkaren den misstänkte utföra vissa prov, som avser att utröna om denne företer tecken på påverkan. Därvid undersöks bl. a. balansförmåga (gång rakt fram över golvet, vändning under gång samt »Rombergs skärpta prov»), allmänt uppträdande, orientering i fråga om tid och rum, tal, inpräglingsförmåga, baklängesräkning och framställningsförmåga. Läkaren får därefter i protokollet anteckna sin slutsats av undersökningen. Läkaren skall därvid ange om enligt hans uppfattning den undersökte är a) icke påverkad b) påverkad av alkohol och i så fall lätt, medelmåttligt eller höggradigt samt c) påverkad av sjukdom, utmattning, sömnmedel eller andra stimulerande eller bedövande medel.

Vid blodprov för alkoholbestämning fylls sex kapillärer med blod. Kapillärerna tillsluts med proppar och läggs ned i askar som förses med påskrift. Blod- och urinproven samt protokollet från den kliniska undersökningen sänds i särskilt kuvert med expresspost till statens rättskemiska laboratorium, där analys sker. Från det medelvärde som erhålls av de olika kapillärerna gör laboratoriet – med hänsyn till de med analysförfarandet förenade felmöjligheterna – avdrag med i regel 0,14 ‰. Analysresultatet brukar i regel vara klart inom en vecka.

Sedan förfarandet på polisstationen är avslutat får den misstänkte lämna stationen. Uppenbarligen tar förfarandet en viss tid i anspråk, och detta även om läkare finns tillstädes och förfarandet även i övrigt fortgår utan avbrott. Även i gynnsammaste fall torde det ofta ta omkring en timme från det att den misstänkte förs in på polisstationen och till dess att förfarandet på stationen är avklarat. Härtill kommer att det alltid tar en viss tid för att transportera den misstänkte från den plats där polisingripandet har skett och till polisstationen. Beaktar man dessutom att läkare inte alltid finns närvarande på polisstationen när den misstänkte anländer dit, får man ofta räkna med att hela förfarandet kan komma att ta sammanlagt ett par timmar i anspråk.

13.4 *Frågan om man bör behålla den kliniska undersökningen*

Den kliniska undersökningen är uppenbarligen ett mycket grovt medel för att avslöja alkoholpåverkan.

Det undersökningsprotokoll som för närvarande används är utarbetat av medicinalstyrelsen (socialstyrelsen) i samarbete med 1957 års trafiknykterhetskommitté (SOU 1963: 72). Detta undersökningsprotokoll är mer utförligt i rapporteringen av läkarens iakttagelser än det protokoll som förut användes. Vad angår värdet av den kliniska undersökningen ansåg 1957 års kommitté att den borde tillmätas större betydelse än den dittills hade haft.

Det nya undersökningsprotokollets utformning bedömdes i allmänhet positivt av remissinstanserna. Åtskilliga remissinstanser ansåg trots detta att den kliniska undersökningen knappast kunde ges så mycket större betydelse än dittills. Från ett par håll sattes i fråga om inte den kliniska undersökningen kunde slopas.

Frågan om förhållandet mellan läkarens bedömning huruvida påverkan föreligger

och utfallet av blodprovet har tidigare undersökts statistiskt av kommitténs experter Andréasson och Bonnichsen.[1] Undersökningen, som avsåg år 1964 och baserades på sammanlagt 950 undersökningsprotokoll av den nya typen, visade bl. a. att såsom »ej påverkade» hade ansetts vara

50 % av undersökta inom området 0,0–0,49 ‰

35 % av undersökta inom området 0,5–0,99 ‰

25 % av undersökta inom området 1,0–1,49 ‰

9 % av undersökta inom området 1,5–1,99 ‰

4 % av undersökta inom området 2,0–2,49 ‰

0 % av undersökta inom området 2,5–2,99 ‰[2]

Av undersökningen framgår sålunda att många förare med straffbar blodalkoholhalt, särskilt lägre sådan, vid den kliniska undersökningen uppfattas såsom ej påverkade. Bland förklaringarna härtill torde särskilt böra framhållas följande, nämligen *dels* att den kliniska undersökningen saknar tillräckligt känsliga undersökningsmetoder, *dels* att vissa undersökta personer, särskilt om de är alkoholtillvänjda, har en hög alkoholtolerans eller en förmåga att strama upp sig vid undersökningstillfället – vilket gör att deras påverkan inte avslöjas – och *dels* att bedömningarna kan skifta mellan olika läkare.

Å andra sidan framgår av undersökningen att många förare enligt läkarens uppfattning är påverkade fastän de inte har straffbar blodalkoholhalt, dvs. 0,5 ‰ eller däröver.

Med hänsyn till de brister som enligt ovan vidlåder den kliniska undersökningen är det naturligt att det har satts i fråga om inte undersökningen kan avskaffas.

Emellertid synes hela problemet med den kliniska undersökningen ha kommit i ett annat läge genom det alltmer ökade drogmissbruket och den ökning i antalet drogpåverkade förare som har föranletts av detta. Antalet fall där drograttfylleri misstänks är visserligen fortfarande mycket lågt, endast ett par procent av samtliga misstänkta fall av trafiknykterhetsbrott. En genomgång av läkarprotokollen och polisprotokollen vid misstänkta fall av trafiknykterhetsbrott från mitten av 1960-talet visar emellertid att den misstänkte i över 15 % av fallen enligt egen uppgift hade före körningen förtärt olika slags droger (se avsnitt 9.11.1). Enligt uppgift har siffran numera stigit till omkring 20 %. Självfallet kan i verkligheten drogförtäring ha förekommit i ett ännu större antal fall utan att det har framkommit under utredningen. Uppenbarligen innebär detta att den kliniska undersökningen har ökat i betydelse. Genom en sådan undersökning kan symtom på drogpåverkan avslöjas. Detta kan i förekommande fall föranleda att särskilt blod- och urinprov tas för droganalys.

I detta sammanhang bör anmärkas att det i en framtid kan bli möjligt att i samtliga blodprovs- och urinprovsfall rutinmässigt företa analyser av olika droger men att denna möjlighet ännu saknas. Tills vidare får man därför räkna med att sådan provtagning som avser droganalys i allmänhet inte kommer till stånd utan en klinisk undersökning.

Även ett annat skäl talar för att man tills vidare behåller den kliniska undersökningen. Genom att sådan undersökning företas kan det nämligen klarläggas om ett onormalt uppträdande hos den misstänkte beror på sjukdom eller skada. I detta hänseende betyder den kliniska undersökningen en rättssäkerhetsgaranti.

Med hänsyn till vad sålunda har anförts anser kommittén att den kliniska undersökningen bör behållas.

Inom kommittén har uttalats sympati för tanken att från den kliniska undersökningen ta bort läkarens slutsats huruvida den undersökte är påverkad och i vilken grad. Till stöd härför har åberopats att

[1] Undersökningen är framlagd i tidskriften Alkoholfrågan 1964 nr 5 (utgiven av Centralförbundet för nykterhetsundervisning).

[2] Andra undersökningar visar att det förekommer fall i området över 2,5 ‰ där den undersökte har ansetts vara »ej påverkad».

det i många fall är svårt att på grundval av en klinisk undersökning avgöra om en person är påverkad eller inte. Det kan sålunda vara fråga om funktionsrubbningar som är av en sådan beskaffenhet att de inte låter sig avslöjas vid en undersökning av detta slag men som ändå kan innebära en trafiksäkerhetsrisk, såsom bortfall av hämningar samt försämrat omdöme. Vidare har anmärkts att utfallet av undersökningen kan bero på läkarens mer eller mindre subjektiva värdering, som kan skifta från fall till fall.

Å andra sidan har det satts i fråga om det verkligen är motiverat att utesluta läkarens slutsats om den undersöktes påverkan. Man har därvid åberopat att domstolarna är på det klara med att läkarens bedömning ofta innebär en subjektiv värdering som kan vara behäftad med felkällor och att det därför inte är någon risk för att domstolen skall tillmäta läkarens bedömning en större betydelse än den bör ha. Vidare har det sagts att läkaren ibland kan komma till slutsatser som går stick i stäv mot vittnens utsagor – antingen nu läkaren anser den undersökte påverkad eller opåverkad – och att det därför synes naturligt att man har tillgång till läkarens slutsatser, som utgör en fackmans kvalificerade bedömning.

Med hänsyn till vad sålunda har anförts har kommittén stannat för att man bör behålla läkarens slutsats om den undersöktes påverkan.

Avslutningsvis vill kommittén framhålla att det är angeläget att man fortlöpande uppmärksammar undersökningsprotokollets utformning och underkastar detta de omarbetningar som med hänsyn till nya erfarenheter och rön kan finnas påkallade.

13.5 *Bör sjuksköterska i stället för läkare få ta blodprov och utföra klinisk undersökning?*

I olika sammanhang har fråga väckts om att uppgiften att företa provtagning för påvisande av alkoholpåverkan skulle kunna föras över från läkare till sjuksköterska.

Sålunda har i motioner till 1970 års riksdag hemställts om en utredning av möjligheterna att på legitimerade sjuksköterskor överföra läkaruppgifterna vid blodprovstagning och annan undersökning för utrönande av alkoholpåverkan vid trafiknykterhetsbrott.

I motiveringen till motionerna anförs, mot bakgrunden av rådande läkarbrist, bl. a. följande.

> Trots föreliggande allmänna läkarinstruktion har det på vissa platser i landet varit svårt för polisen att vid olika tillfällen få läkare som utför alkoholundersökning. I vissa fall har man fått släppa den misstänkt rattonyktre. Orsaken till detta har enligt vad som uppgivits varit hård arbetsbelastning för jourhavande läkare.
>
> Arbetsinsatsen för undersökning och provtagning för påvisande av alkoholpåverkan eller indisponerande läkemedel är ingalunda obetydlig. År 1969 utfördes 20 103 blodprovsundersökningar för påvisande av alkoholpåverkan. Om man räknar med att en läkare i gynnsamt fall klarar en undersökning jämte intygsutfärdande och restid på 1 ½ timme togs detta år cirka 30 000 läkartimmar i anspråk. Om denna arbetsinsats avlastades läkarna blev ett betydande antal läkartimmar tillgängliga för den vårdsökande allmänheten.
>
> Enligt vår mening torde en leg. sjuksköterska genom sitt dagliga arbete och utbildning vara så förtrogen med blodprovstagningar att hon kan utföra prov på misstänkt rattonyktra utan att kravet på en tillfredsställande rättssäkerhet eftersättes.
>
> – – –
>
> Vid undersökningen måste man naturligtvis vara uppmärksam på att det i stället kan röra sig om ett sjukdomstillstånd, t. ex. diabetes med precoma. Så snart något sådant misstänkes måste den undersökte hänvisas till läkare.
>
> Det är möjligt att viss utbildning, t. ex. distriktssköterske- eller avdelningssköterskeexamen, kan gälla som villkor för rätt att utföra provtagning för alkoholbestämning.
>
> Vi anser att i motionen behandlade spörsmål bör utredas, lämpligen genom socialstyrelsens försorg.

Första lagutskottet har i utlåtande (1LU 1970: 19) avstyrkt bifall till motionerna, under hänvisning till att det i motionerna upptagna spörsmålet kommer att behandlas av kommittén.

Kommittén vill i denna fråga för egen del anföra följande.

Otvivelaktigt skulle det från olika synpunkter innebära en besparing och lättnad om sjuksköterska i stället för läkare kunde utföra blodprovstagning och annan undersökning för utrönande av alkoholpåverkan. Olika skäl talar emellertid mot en sådan lösning. Vad först angår den kliniska undersökningen anser kommittén – såsom har anförts i avsnitt 13.4 ovan – att denna bör behållas. De bedömningar som sker vid sådan undersökning är delvis av så komplicerad beskaffenhet att de svårligen torde kunna göras av annan än läkare. Av sådan natur är särskilt de frågor som hänger samman med läkemedelspåverkan. Det gäller här såväl en bedömning av de symtom som uppträder vid sådan påverkan som ett ställningstagande till frågan om särskilt blod- och urinprov skall tas för läkemedelsanalys och i så fall vilka läkemedel som analysen bör inriktas på. Vad därefter angår blodprovstagningen är denna i och för sig så pass okomplicerad att uppgiften borde kunna överlåtas på sjuksköterska. Emellertid är utfallet av blodprovstagningen av så avgörande betydelse för den misstänkte att det synes angeläget inte bara att den sker korrekt utan också att den misstänkte känner förtroende för proceduren och inte får intrycket att han är utsatt för ett mer lättvindigt förfarande. Att provtagningen utförs av läkare är mot bakgrunden härav betydelsefullt.

Härvidlag inställer sig också den reflexionen att med hänsyn till den särskilda beskaffenheten av detta brott – i rekvisitet ingår ett moment av medicinsk karaktär – det ligger nära till hands att som en allmän rättssäkerhetsgaranti låta den misstänkte få möta en läkare. Kommittén vill vidare erinra om att om man för den kliniska undersökningen ändå måste ha en läkare tillstädes man inte skulle vinna något genom att låta en sjuksköterska ta blodprovet i läkarens ställe.

Den rådande läkarbristen är visserligen besvärande i vissa fall, men det bör å andra sidan framhållas att den avsevärt ökade läkarutbildning som nu pågår, gynnsamt påverkar möjligheterna att även i fortsättningen engagera läkare för de uppgifter som det här är fråga om.

Möjligen skulle man i ett visst fall kunna tänka sig att införa en befogenhet för sjuksköterska att ta blodprov på person som är misstänkt för trafiknykterhetsbrott, nämligen i den situationen att det visar sig praktiskt omöjligt att inom rimlig tid finna en läkare som kan ta blodprov. En bestämmelse härom skulle kunna få en praktisk betydelse på sådana platser där det är långa avstånd till läkare eller där det föreligger en särskilt besvärande läkarbrist. Mot en sådan lösning kan emellertid invändas att den inte beaktar det rättssäkerhetsintresse som här föreligger, i synnerhet som lösningen förutsätter att den kliniska undersökningen inte företas i dessa fall. Med hänsyn särskilt till den kliniska undersökningens betydelse för avslöjande av drogpåverkan väcker det betänkligheter att sålunda utesluta denna undersökning ens i undantagsfall (se avsnitt 13.4 ovan). Man synes inte heller kunna se bort från att en befogenhet att anlita sjuksköterska i stället för läkare kan komma att bli tillämpad i större utsträckning än som är avsedd. Vid övervägande av dessa synpunkter har kommittén stannat för att inte föreslå en bestämmelse som öppnar möjlighet för sjuksköterska att undantagsvis ta blodprov på personer som är misstänkta för trafiknykterhetsbrott.

Kommittén förordar sålunda att blodprovstagning och klinisk undersökning för utrönande av alkoholpåverkan vid trafiknykterhetsbrott liksom hittills alltid skall utföras av läkare.

13.6 *Angelägenheten av att blodprov och klinisk undersökning företas utan dröjsmål*

Enligt vad som har anförts i föregående avsnitt 13.5 föreslår kommittén att det liksom hittills bör ankomma på läkare att ta blodprov och utföra klinisk undersökning på personer som är misstänkta för trafiknykterhetsbrott.

Uppenbarligen vållar såväl blodprovstagningen som den kliniska undersökningen liksom i övrigt förfarandet på polisstation ofta betydande olägenheter för den misstänkte, inte minst med hänsyn till den tidsförlust som åsamkas honom (se avsnitt 13.3 ovan). För att minska olägenheterna av detta bör polismyndigheterna i görligaste mån söka se till att läkare lätt finns tillgängliga så att förfarandet inte onödigtvis fördröjs i väntan på läkare. Åtminstone när det anordnas trafikrazzior där det kan förväntas att det i större utsträckning kommer att ske ingripanden mot misstänkta trafiknykterhetsbrottslingar borde läkare finnas tillstädes.

Inom kommittén har diskuterats om man vid vissa omfattande trafikkontroller, särskilt sådana där rutinmässiga utandningsprov i större utsträckning kommer att företas, skulle kunna låta läkare följa med i en särskild utredningsbuss för att företa blodprov och klinisk läkarundersökning på de förare som efter utandningsprov befinns skäligen misstänkta för trafiknykterhetsbrott. Härigenom skulle de misstänkta förarna kunna slippa transporten till polisstation och väntetiden där. Särskilt skulle detta vara påkallat i fall där kontrollen företas på avsevärt avstånd från polisstation eller i fall där läkare inte kan vara snabbt tillstädes på stationen, samt dessutom också i fall där trafiktillströmningen är så stark att det kan förväntas ett större antal ingripanden.

Kommittén, som har övervägt dessa synpunkter, anser att det skulle vara mycket önskvärt om läkare sålunda kunde medverka redan på platsen för de ingripanden som görs vid särskilda trafikkontroller. Kommittén vill förorda att denna fråga vidare övervägs inom rikspolisstyrelsen.

14 Uppföljning av lagstiftningens effekt och andra fortsatta undersökningar

När det gäller kriminallagstiftning i allmänhet kan man inte räkna med att de förslag som läggs fram skall innefatta några slutgiltiga lösningar. Självfallet gäller detta i hög grad på ett sådant område som trafiknykterhetslagstiftningens, bland annat därför att den medicinska och tekniska utvecklingen som berör detta område går så snabbt. Naturligen kan i vissa hänseenden effekten av den föreslagna lagstiftningen prövas först sedan den har genomförts och erfarenheter har vunnits om dess tillämpning.

Mot bakgrunden härav är det nödvändigt att man efter ett genomförande av kommitténs förslag genom olika undersökningar följer upp effekten av de företagna åtgärderna. När det gäller vissa särskilda frågor som kommittén har behandlat är det dessutom nödvändigt att fortsatta forskningar och undersökningar äger rum. Härigenom skapas förutsättningar för framtida överväganden på trafiknykterhetslagstiftningens område.

I det följande skall kommittén beröra vilken uppföljning av lagstiftningens effekt som måste ske och vilka fortsatta undersökningar i övrigt som bör företas. Vissa av dessa frågor har tidigare behandlats på olika ställen i betänkandet.

Av betydelse för det fortsatta arbetet på trafiknykterhetslagstiftningens område är att söka genomföra mer tillförlitliga undersökningar om *trafiknykterhetsbrottslighetens omfattning och utveckling* än som hittills har kunnat ske. En från vetenskaplig synpunkt ändamålsenlig metod är härvidlag att företa stickprovsundersökningar i trafiken rörande förekomsten av motorfordonsförare med straffbar blodalkoholhalt. Därest kommitténs förslag om rutinmässiga utandningsprov genomförs, öppnas lagliga möjligheter att utföra sådana stickprovsundersökningar. Man kan då företa utandningsprov i trafiken inte bara på förare som företer symtom på alkoholpåverkan utan även på förare som inte verkar påverkade. Därigenom kan man få en uppfattning om det verkliga antalet förare som kör med straffbar blodalkoholhalt i förhållande till antalet kontrollerade förare. Vidare kan man, om man företar sådana undersökningar med vissa tidsintervaller och under i övrigt jämförbara förhållanden, få fram eventuella förändringar i brottsfrekvensen under längre perioder.

Det synes vidare angeläget att det på statens rättskemiska laboratorium befintliga materialet över förare som har blivit föremål för blodprov och urinprov i fortsättningen sammanställs år för år på ett sådant sätt att man kan utläsa sådana förhållanden som åldersfördelning, fordonstyp, blodalkoholhalt, läkemedelspåverkan m. m. Sammanställningar av detta slag kan nu inte göras för tiden före år 1965.[1] Hade så kunnat ske, hade man kunnat få klarlagt för en längre period förändringar i den synliga brottslighetens omfattning och i klientelets

[1] Vissa begränsade sammanställningar föreligger dock för åren 1960 och 1962. Vidare har kommittén låtit göra vissa sammanställningar för åren 1968—1969. Se härom avsnitt 3.5 och bilaga 3.

23—*014360*

sammansättning i vissa hänseenden. För framtida överväganden på trafiknykterhetslagstiftningens område är det angeläget att sådana sammanställningar snarast uppgörs. Vad emellertid angår de undersökta förarnas egna uppgifter om arten och mängden av förtärd alkohol torde man inte kunna bygga några undersökningar härpå, med hänsyn till otillförlitligheten i dessa uppgifter. (Se avsnitt 3.5.3.2.)

Av betydelse är vidare att söka få fram mer tillförlitliga undersökningar över *alkoholpåverkade förares roll i trafikolyckorna.* Närmast bör sådana undersökningar inriktas på att utröna i hur stor andel av trafikolyckor med dödlig utgång eller svårare personskada som förare med straffbar blodalkoholhalt har varit invecklade. Härigenom kan man få en uppfattning om vilken betydelse i fråga om trafiksäkerheten som alkoholen spelar i förhållande till andra olycksfaktorer. För att undersökningar härav skall ge säkra resultat förutsättes att alkoholprov kan tas systematiskt på samtliga förare som har varit inblandade i olyckorna. Denna förutsättning saknas i dagens läge. Om emellertid kommitténs förslag om rutinmässiga utandningsprov genomförs, innebär detta att möjligheterna förbättras. Två svårigheter kvarstår emellertid. Den ena svårigheten är att i de fall där föraren själv har omkommit i olyckan frågan om föraren har varit alkoholpåverkad i regel kan klarläggas endast genom obduktion eller speciell provtagning. Eftersom i stora delar av landet sådan obduktion inte är vanlig är det angeläget att man genom en rättslig reglering löser frågan om tagande av blodprov för statistiskt ändamål på förare som har dödats vid trafikolyckor. Den andra svårigheten föreligger i de fall där föraren har blivit svårare skadad och utandningsprov därför inte kan företas. För att klarlägga om föraren i sådant fall är alkoholpåverkad är man i regel hänvisad till blodprovstagning, vilken då äger rum på det sjukhus dit föraren har förts. Vill man göra en sådan undersökning som här avses krävs att det genom en rättslig reglering öppnas möjlighet att i sådana fall ta blodprov för statistiskt ändamål – utan att föraren behöver vara misstänkt alkoholpåverkad.

Det bör framhållas att frågorna om blodprovstagning på dödade och skadade förare rymmer så många problem särskilt när det gäller humanitära och medicinska aspekter samt sekretesshänsyn att formerna för en sådan provtagning måste särskilt utredas. Kommittén finner det angeläget att en sådan utredning företas, förslagsvis genom socialstyrelsen.

En central ställning i kommitténs betänkande intar förslaget om *skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling* för de trafiknykterhetsbrottslingar som har alkoholproblem. I realiteten är det här fråga om en ny behandlingsform på kriminalvårdens område även om den faller in under brottsbalkens nuvarande system. Det är angeläget att man fortlöpande uppmärksammar hur denna behandlingsform utvecklar sig såväl i det praktiska genomförandet som när det gäller de resultat som uppnås genom behandlingen. Av vikt är därvidlag att särskilt uppmärksamma de olika behandlingsmodeller som vinner tillämpning dels för olika kategorier av alkoholproblematiker och dels på olika platser beroende på skiftande behandlingsresurser.

De frågor som avser motorfordonsförares *påverkan av andra medel än alkohol,* dvs. läkemedel och andra droger, har endast i begränsad utsträckning kunnat behandlas i betänkandet. Det är angeläget att forskningsverksamheten på detta område intensifieras. De fortsatta forskningarna bör avse dels en vidare utveckling och prövning av olika analysmetoder varigenom man kan fastställa arten och halten av olika droger i blod och urin, och dels verkningarna i trafiksäkerhetshänseende vid olika halter av droger i blod och urin samt vid kombinerat bruk av droger och alkohol. Forskningar av detta slag är i första hand av vikt för att underlätta och effektivisera tillämpningen av den nuvarande lagstiftningen. På sikt bör emellertid en sådan forskning kunna öppna möjligheter till att man vid trafiknykterhetslagstiftningens tillämpning i större utsträckning kan ta hän-

syn till kvantitativa bestämningar av olika drogers förekomst i organismen.

Såsom framgår av redogörelsen i avsnitt 9.9.2 kan man redan nu ha en viss ledning av *urinprovet* när det gäller att bedöma blodalkoholkurvans utseende före blodprovstagningen. Detta är av värde såväl när det gäller tillbakaräkningsförfarandet som i frågan om efterförtäring. Vissa kunskaper om förhållandet mellan urinalkoholhalten och blodalkoholhalten föreligger, men frågan är ännu i stor utsträckning outredd. Framför allt krävs ökade kunskaper om hur relationen mellan urinalkohol och blodalkohol förhåller sig vid olika tidpunkter efter förtäringen. Fortsatta systematiska forskningar på detta område är därför angelägna. Det synes inte vara uteslutet att man därvid kan nå sådana resultat att urinalkoholvärden skulle kunna inarbetas i brottsrekvisiten och alltså få en mer direkt betydelse för ansvarsfrågans avgörande. Härför krävs emellertid ett mycket ingående, mångårigt forskningsarbete.[1]

Den viktiga frågan om *upplysningsverksamheten* har kommittén endast i korthet kunnat beröra. Utrymme finns här för betydelsefulla undersökningar. Bland annat är det av intresse att få klarlagt i vad mån kunskapen om trafiknykterhetsfrågor och om trafiknykterhetslagstiftningen är spridd bland allmänheten, särskilt bland skolungdomen. Härigenom kan man få en lämplig bas för undersökningar om effekten av olika former av upplysning.

I detta sammanhang bör vidare framhållas önskvärdheten av att man genomför olika *attitydundersökningar* bland allmänheten. Sådana undersökningar bör avse bl. a. frågan huruvida allmänhetens moraluppfattning i fråga om trafiknykterhetsbrott undergår några förändringar till följd av att trafiknykterhetsbrottslingar med alkoholproblem blir föremål för en nykterhetsvårdande behandling.

När det gäller *utandningsprov för alkoholbestämning i utandningsluften* har kommittén låtit göra en omfattande expertundersökning rörande tillförlitlighet, noggrannhet och praktisk användbarhet av olika utandningsapparater. Emellertid är det angeläget att fortsatta undersökningar sker rörande olika utandningsapparater – av såväl enklare typer som mera komplicerade apparater – och att man särskilt uppmärksammar eventuella nykonstruktioner som i olika hänseenden kan vara bättre än de hittillsvarande. Dessa undersökningar bör lämpligen bedrivas genom rikspolisstyrelsens försorg.

Avslutningsvis vill kommittén framhålla att med hänsyn till den relativt stora roll som alkoholen spelar som olycksfaktor i trafiken det från trafiksäkerhetssynpunkt är väsentligt att det tas krafttag även på forskningens område för att bekämpa denna brottslighet. De forskningar som här kan göras är värda betydande insatser.

[1] I England har man en urinalkoholhalt av 1,07 ‰ som alternativ till blodalkoholgränsen vid 0,8 ‰. Urinalkoholgränsen bygger därvid på en relation mellan blod- och urinalkoholhalt av 1:1.33. I själva verket varierar emellertid relationen i olika faser av alkoholkurvan avsevärt, såsom framgår av redogörelsen i avsnitt 9.9.2 och det där intagna diagrammet.

Särskilda yttranden

Rune Andréasson:

I likhet med experterna professor Roger Bonnichsen och universitetslektor Hans Klette förordar jag principiellt en enda straffbarhetsgräns vid 0,5 promille alkohol i blodet.

Av direktiven till kommittén framgår emellertid att frågan om endast en promillegräns inte f.n. är en aktuell reform. Problemet blir då var den kompletterande gränsen skall dras. Ur direktiven kan utläsas sympatier för en kompletterande promillegräns vid 1,0. Beträffande valet av kompletterande gränsvärde får jag anföra följande.

Kommitténs förslag till en kompletterande promillegräns vid 1,2 grundar sig huvudsakligen på antagandet att en lägre gräns skulle medföra ökat antal fängelsestraff och ställa så stora krav på de nykterhetsvårdande organen att dessa inte skulle komma att motsvara anspråken. Resonemanget kan tolkas så att det även i området under 1,2 promille finns personer med behov av nykterhetsvård, men att detta i och för sig berättigade krav får stå tillbaka därför att det antas att samhället inte skulle kunna tillskapa de nödvändiga resurserna.

Av kommittébetänkandet framgår att många för trafiknykterhetsbrott dömda i området under 1,2 promille har alkoholproblem och borde beredas möjlighet att dömas till påföljden skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling i hopp om framtida anpassning till trafiksäkerhetens krav.

Kommitténs slutsatser och förslag grundar sig i hög grad på fördelningen av de upptäckta brotten med hänsyn till de dömdas alkoholvanor. Därigenom har huvudintresset knutits till alkoholproblematikerna och inte till lagens allmänpreventiva verkan.

Eftersom de för trafiknykterhetsbrott gripna i så hög grad har alkoholproblem, finns grundad anledning att tro att den nuvarande lagen avhållit icke-alkoholproblematiker, dvs. den övervägande majoriteten av bilförarna, från att köra efter alkoholförtäring. Även om man beaktar att upptäcktsrisken är låg motsägs inte detta av det material som kommittén redovisar. Det är angeläget att vid utformningen av nya lagregler inte förlora dessa redan vunna resultat.

En sänkning av den kompletterande promillegränsen till ett lägre värde än vad kommittén föreslår skulle ge större eftertryck åt samhällets krav på nykterhet i trafiken. Detta skulle inte behöva medföra den av kommittén befarade ökade belastningen på samhällsorganen. Det finns nämligen fog för antagandet att en lägre kompletterande promillegräns än vad kommittén föreslagit skulle verka allmänpreventivt och minska brottsligheten. Dessutom torde många av dem med alkoholproblem, som begår trafiknykterhetsbrott, redan vara kända av de nykterhetsvårdande organen och skulle således inte medföra någon ytterligare belastning på vårdresurserna. Vad fängelsestraffen för rattfylleri beträffar är de inte särskilt resurskrävande. Skulle behov av lättnader föreligga kan detta tillgodoses genom att fäng-

elsestraff förkortas ner till 21 dagar.

Den av kommittén valda kompletterande promillegränsen vid 1,2 saknar underlag både som mätare på alkoholproblem och för riskbedömningen, vilket f. ö. framgår av betänkandet.

Enligt min mening borde en kompletterande promillegräns ligga vid 0,8. Vid denna halt alkohol i blodet är olycksrisken markant ökad (kap. 6). Vidare är med hänsyn till alkoholvanorna området omkring 0,8 promille en bättre skiljegräns mellan dem som skall dömas till olika påföljder än av kommittén föreslagen gräns vid 1,2. Överstiger nämligen blodalkoholhalten 0,8–1,0 promille är sannolikheten stor för att personen ifråga har alkoholproblem. Vid dessa halter alkohol i blodet vid tiden för körningen/blodprovstagningen är oftast urinalkoholhalten betydligt högre, vilket vittnar om att jämväl blodalkoholhalten tidigare har varit högre och att alkoholkonsumtionen inte har varit ringa. Det är därför sannolikt att området omkring 0,8 promille utgör en skiljegräns mellan personer med måttliga och mer avancerade alkoholvanor.

Mot 0,8 som kompletterande promillegräns kan invändas att avståndet till 0,5 är alltför ringa för att konstituera två brott. Detta har emellertid inte avhållit den danska trafiksäkerhetskommittén av år 1966 från att föreslå gränserna 0,5 och 0,8 som skiljevärden för två brott, vilket sammanhänger med den ovan nämnda markanta riskökningen vid 0,8 promille alkohol i blodet. Skillnaden i alkoholkonsumtion är f. ö. densamma vid den av kommittén föreslagna sänkningen från 1,5 till 1,2 som mellan 0,5 och 0,8 promille.

Att i lagen inskriva 0,8 promille som kompletterande gräns skulle dessutom bidra till harmoniering av den europeiska lagstiftningen på området. Trafikministerkonferensen har rekommenderat denna gräns, dock med förbehållet att stater som har lägre gränser inte skall ändra dessa.

Om Sverige skulle fasthålla vid en kompletterande gräns över 0,8 promille skulle följden kunna bli att det praktiska brottsbeivrandet i vårt land inom området mellan 0,8 och den kompletterande gränsen blir mindre bestämt och mindre effektivt än i de länder som i Sveriges och Norges efterföljd först senare har infört promilleregler, men valt eller kommer att välja en enda gräns vid 0,8 promille. Detta kan redan nu sägas vara fallet inom området upp till 1,5 promille. Det torde vara en allmän uppfattning, att man inte bör ge bestämmelserna sådan utformning att tillämpningen blir mildare i Sverige än i de omgivande länderna.

Ytterligare ett motiv för 0,8 som kompletterande promillegräns är att detta värde tjänar som riktmärke för körkortsingripanden. Över denna gräns förekommer inga undantag från reglerna för återkallelse av körkort. Om det i framtiden kommer att finnas en kompletterande promillegräns är det ur flera synpunkter troligt att denna jämväl kommer att markera en gräns mellan lindrigare och strängare körkortsingripanden.

Skulle kommitténs förslag bli lag finns därför betydande risk för att körkortsåterkallelse skulle komma att ske först om blodalkoholvärdet överstiger 1,2 promille. Detta är inte förenligt med trafiksäkerhetens krav, eftersom vid så höga alkoholhalter det oftast gäller personer med så utvecklade alkoholproblem att de är olämpliga som körkortsinnehavare.

Jag anser att en logisk kompletterande promillegräns bör läggas vid 0,8 och att 1,2 är oacceptabelt som kompletterande gräns.

För den händelse reformen planeras att genomföras i flera steg kan man tänka sig att nu sänka den kompletterande gränsen från 1,5 till 1,0 promille för att i nästa etapp sänka den till 0,8.

Roger Bonnichsen:

Jag instämmer helt med kommitténs förslag om skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling men framför beträffande en övre promillegräns och rutinprov följande avvikande mening:

Kommittén föreslår två promillegränser med två olika brottstyper, en lindrigare mel-

len 0,5 och 1,19 och en grövre över 1,20 promille. Den juridiska termen lindrigare och grövre, som kommittén använder, tycker jag inte man bör bruka, då detta skrivsätt hindrar att man kommer ifrån ett promilletänkande. Blodalkoholhalten är enbart *ett* kriterium på alkoholpåverkan, det finns så många andra omständigheter som har betydelse för påverkansgraden. Detta framgår bl. a. av att det är omöjligt med någon grad av säkerhet att från en persons beteende bedöma ens storleken av den blodalkoholhalt en alkoholpåverkad person har.

Cirka 50 % av de personer, som undersöks av läkare vid blodprovstagningen, är påverkade vid en blodalkoholhalt av 0,5 promille. Närmar man sig 0,8 promille, stiger antalet påverkade till omkring 70 %.

Enligt min åsikt bör man enbart ha *en* promillegräns, nämligen 0,5. Det finns då alla möjligheter för domstolarna att nyansera påföljderna efter omständigheterna. Knappast något rattfyllerifall är likt det andra, och även om det kommer att synas som om olika domstolar har olika praxis torde detta med all sannolikhet bero på olikheter i fallen, t. ex. att indragning av ett körkort kan ha större betydelse i Norrland än i ett tätbebyggt samhälle osv.

Domstolarna kan väga böternas storlek mot konsekvensen av körkortsindragningen, variera indragningens längd efter dennas betydelse för den enskilde och efter den risk det anses föreligga för en upprepning av förseelsen. Även livstids indragning av körkortet kan då förekomma såsom i våra grannländer.

Jag har full tilltro till våra domstolars förmåga att döma efter omständigheterna. I den tyska tidskriften »Blutalkohol» refereras fall, där det beskrivs, hur domstolarna resonerar sig fram till det slutliga avgörandet. Kanske kunde man i domen införa en mera detaljerad beskrivning av det resonemang, som ligger till grund för domslutet. Genom artiklar i juridiska tidskrifter bör man ständigt göra de senaste vetenskapliga rön, som kan ändra vår syn på rattfylleriförseelser samt resultaten av den nykterhetsvårdande behandlingen tillgängliga för domstolarna. Det kommer t. ex. att bli olika reaktioner hos domstolarna, om man kommer fram till att det är 10 eller 30 % av trafikolyckorna som beror på alkoholkonsumtion. Dessutom kan i vårt så snabbt föränderliga samhälle rekommendationer även från centralt håll snabbt utan lagändring ändra påföljder enligt de forskningsrön som framkommer.

Om man skriver regler i en lag om, hur den skall användas, blir den stillastående och en anpassning till samhällets övriga utveckling hindras.

Andra fördelar med *en* promillegräns är att körkortsindragningen inte blir knuten till någon viss promillegräns utan att även andra omständigheter måste beaktas. När man bara har en gräns blir det enbart vid denna som det uppstår svårigheter att fastställa om promillen varit högre under körningen än vid provtagningen, och det är vid denna gräns det blir tal om åtal skall väckas eller ej.

Den lagstiftning, som kommittén föreslår beträffande rutinprov med alkotest, anser jag bör i varje fall bli tidsbegränsad t. ex. till två år. Denna tidrymd torde räcka för att få erfarenhet av den preventiva verkan. Vid kontinuerlig statistik över olycksfall torde man därvid få upplysningar om, hur många förare som under alkoholpåverkan är inblandade i trafikolyckor, däremot får man ingen verklig information om »riskökningen».

Kommittén föreslår tre tillfällen, där rutinprov bör eller kan användas.

1. När det gäller en förutbestämd razzia är det möjligt att polisen inte upptäcker alla de förare som druckit alkohol. Vi vet ingenting säkert härom, då de försök som beskrivs i bilagorna alla har det felet, att försökspersonerna saknar skuldkänsla och sålunda inte avslöjar sig genom alla de små ting, som gör polismannen misstänksam, t. ex. svarar polismannen med bortvänt ansikte för att alkohollukt inte skall kännas, röker febrilt osv. Det är också förvånansvärt så många låga blodalkoholhalter det finns bland de personer, som grips vid razzia. Den enskilde föraren kan emellertid inte veta att det just blir han, som inte upptäcks, så den preventiva verkan av att blåsa

i en alkotest oberoende av om man druckit alkohol eller ej kan inte vara stor.

2. Vid mindre trafikolyckor eller vid trafikförseelser som tillfälligtvis upptäcks av polisen kontrolleras alltid körkortet och polisen talar några minuter med vederbörande. Risken för att det icke upptäcks om föraren druckit måste därför vara mycket ringa och i varje fall kommer allmänheten att räkna med upptäckt i denna situation. Ej heller här anser jag att rutinprov har någon preventiv verkan.

3. Obligatoriskt alkotestprov eller blodprov på förare, som skadats och införts till sjukhus, avslöjar naturligtvis alltid om föraren druckit alkohol före körningen. Som regel dröjer det någon stund innan blodprov kan tagas, då behandlingen kommer i första hand.

Då det knappast förhåller sig så, att en förare räknar med att bli inblandad i en olycka i vilken han skadas svårt eller eventuellt avlider, kan det ej heller i detta fall anses att rutinprov har någon större effekt.

Det finns redan i dag lagliga möjligheter för tillfälliga razzior för kontroll av körkortsinnehav och sannolikt är det inte så mycket rutinprov med alkotest som verkar avskräckande som en effektiv övervakning, varvid man när som helst kan bli stoppad för kontroll av körkort och bil.

Det antal olovliga körningar, som upptäcks varje år, tyder på detta. År 1968 var det 10 867 fall av olovlig körning och 15 312 fall av misstänkt rattfylleri. 1969 var det motsvarande antalet 14 268 respektive 19 316. Vi känner dock varken mörktalet för alkoholpåverkade förare eller för körkortslösa. Att körkortet saknas upptäcks i varje fall utan någon alkotest. I detta sammanhang är det intressant, att enligt Sveri cirka 1/3 av de alkoholpåverkade förarna saknade körkort.

Fördelen med användning av rutinprov är, som nämnts, att man får upplysning om alkoholpåverkade förares andel i trafikolyckorna och en viss upplysning om mörktalet.

Hans Klette:

Jag instämmer i huvudsak med kommitténs förslag men framför beträffande en övre promillegräns avvikande mening.

I princip förordar jag endast en nedre promillegräns, dvs. ett enda brott, men då rättstillämpningen inom ramen för den nuvarande domstolsorganisationen torde bli alltför varierande kan förslaget f. n. inte rekommenderas. Den pågående utvecklingen mot allt färre domstolar och domstolsavdelningar med trafikmål samt ytterligare tänkbara förändringar i form av inrättandet av en speciell domstol i varje län, som avgör såväl straffrättsliga påföljder som körkortsreaktioner – jämför de nyinrättade hyres- och fastighetsdomstolarna – samt vidareutbildning och fortbildning av domstolspersonalen torde emellertid göra att en enda promillegräns blir det mest realistiska i framtiden.

Kommitténs förslag om en övre promillegräns vid 1,2 ‰ är avsedd att vara till hjälp vid rättstillämpningen för att skilja ut fall, som skall bedömas som grövre eller lindrigare brott. Detta förslag skulle emellertid innebära alltför stor risk för varierande rättstillämpning. Om förslaget om den övre promillegränsen vid 1,2 ‰ bleve lag, skulle enligt kommitténs beräkningar härigenom omkring 70 % av de nuvarande trafiknykterhetsbrotten falla på det grövre och omkring 30 % på det lindrigare brottet.

I stället för ovanstående förslag förordas två övre promillegränser – 0,8 och 1,5 ‰ – varigenom erhålles tre brott som avgränsas genom promilletal. Endast härigenom torde en enhetlig rättstillämpning beträffande såväl den straffrättsliga påföljden som körkortsåtgärden uppnås. Det grövre brottet skulle motsvara kommitténs förslag till grövre brott men med det undantaget att den nuvarande 1,5-gränsen bibehålles.[1] Mellanbrottet skulle motsvara kommitténs förslag till lindrigare brott men med undantaget att det skulle omfatta endast området 0,8–1,49 ‰. Det lindrigaste brottet skulle mot-

[1] I likhet med kommittén anser jag att den nuvarande bestämmelsen om mildrande omständigheter vid rattfylleri bör ersättas med en särskild brottstyp för ringa fall av rattfylleri.

svara kommitténs förslag till lindrigare brott men omfatta endast området 0,5–0,79 ‰ och ha endast dagsböter i straffskalan. Sammanfattningsvis skulle alltså promillegränserna bli följande, nämligen 0,5 ‰, 0,8 ‰ och 1,5 ‰.

Skyddstillsyn med nykterhetsvårdande behandling bör i första hand förekomma vid den grövre brottstypen. Därvid bör samhällets knappa resurser i detta avseende i första hand koncentreras på ett mindre antal fall, varför den nuvarande 1,5-gränsen bör bibehållas. Genom sänkning till 1,2 ‰ riskeras också en ökning av antalet fängelsedomar. Körkortsreaktionen vid detta brott – också bestämd av domstol – skulle kunna vara körkortsåterkallelse viss minsta tid, t. ex. 6 månader–1 år, samt möjlighet att därefter åter ta körkort beroende på nykterhetsvårdens resultat.

Beträffande det lindrigaste brottet med endast dagsböter i straffskalan skulle detta medföra möjlighet till endomarförhandling eller strafföreläggandeförfarande kombinerat med muntlig och/eller skriftlig information om riskökning i trafiken på grund av alkohol m. m. samt varning och/eller undervisning som körkortsreaktion. Straffprocessuella skäl och förväntade processekonomiska vinster med användande av endomarförhandling och framför allt av strafföreläggande måste tillmätas stor vikt, då införandet av rutinprov och försöket att reducera tillbakaräkningsproblemet genom att anknyta straffbarheten också till blodalkoholhalten vid provtagningstillfället, kommer att öka antalet fall mellan 0,5 och 0,79 ‰. Det hänvisas till min artikel i SvJT 1969 s. 569 ff. – spec. s. 581–584 – om domstolarna och trafiksäkerhetsarbetet samt till pågående försöksverksamhet vid Malmö rådhusrätt.

Beträffande mellanbrottet skulle liksom nu främst dagsböter användas men också skyddstillsyn efter resursernas utbyggnad, då även i dessa fall nykterhetsvårdsbehovet är betydande. Som körkortsåtgärd skulle förekomma körförbud eller körkortsåterkallelse t. ex. minst 3–6 månader samt möjlighet att därefter åter ta körkort beroende på behandlings- och vårdresultat.

Som ytterligare skäl för införandet av 0,8-gränsen kan framhållas följande:

Ur *trafikfaresynpunkt* är inte bara 1,5 utan också 1,2 ‰ alltför högt. 0,8-gränsen bör vara viktig att ha inskriven i lagen därför att riskökningen enligt tillgängliga undersökningar synes vara mest påtaglig från omkring denna gräns.

Enhetssträvandena i Norden och Europa inom trafiklagstiftningens område är av stor betydelse. För Nordens del finns ett förslag om 0,8-gräns i Danmark och möjlighet till förslag om 0,8-gräns i Finland med tanke på landets rättspraxis. För Europas del föreligger utredningar inom Europarådet och OECD samt en rekommendation av transportministerkonferensen om 0,8-gräns; för stater som har en lägre gräns rekommenderas ingen ändring.

Till slut vill jag kraftigt understryka den stora betydelsen av den av kommittén föreslagna utredningen om möjligheten att införa urinpromillen i brottsrekvisitet och därvid framföra följande.

Det bör enligt min uppfattning utredas i vad mån urinprovet, som kan tas av polisbefäl eller polissyster, skulle i framtiden i stor utsträckning kunna ersätta blodprovet. Därest detta visar sig möjligt skulle huvudbevismedlet alltså i ett stort antal fall bli urinprov jämte utandningsprov, som helst bör vara kvantitativt, se min artikel i SvJT 1964, s. 266 ff.

Man bör utreda i vad mån personella och ekonomiska besparingar därigenom kan göras.

Summary

The present Swedish legislation concerning driving under the influence of alcohol dates back to 1941, with amendments in 1951 and 1957. In 1966, the Swedish Government appointed a Committee to review this legislation.[1]

1 *Introduction*

The purpose of the legislation on alcohol and traffic is obviously to try to combat accidents due entirely or in part to the driver of the vehicle being under the influence of alcohol or other intoxicants. This legislation may therefore be regarded as one of the most important parts of the general program to prevent road accidents.

The part played by alcohol in road accidents in Sweden as compared with other factors is unknown. Previous investigations have dealt with non-representative materials and therefore have no validity. In reality, the exact role played by alcohol has still not been clarified. In order to form some opinion of the *magnitude of the problem*, the Committee has made a study of all the fatal road accidents in 1968 and of the percentage of drunken drivers involved in them. For the time being, however, the closest estimate that can be made is that the figure was between 10 percent and 30 percent. Since approximately 1200 people are killed annually in road accidents, this means that between 100 and 300 die each year in accidents involving drunken drivers. In addition, a large number of accidents in which alcohol is a factor cause personal injury and property damage. These figures show that alcohol is of real significance to the frequency of road accidents.

In accordance with its directives, the Committee made a survey of the entire legislation pertaining to drunken driving offences. Special attention was paid to the system of sanctions and to the matter of the alcohol breath test as a means of checking on sobriety at the wheel. The regulations

[1] The Committee consisted of Maths Heuman, LL.D., former Director of Public Prosecutions and President of the Court of Appeal of Western Sweden, chairman, and five Members of Parliament. Special advisors to the Committee were Mr. Rune Andréasson, Executive Secretary General of the International Association for Accident and Traffic Medicine and Member of the International Committee on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, Dr. Kjell Bjerver, physician in-chief at the Stockholm City Temperance Board, Professor Roger Bonnichsen, M.D., National Laboratory for Forensic Chemistry, Stockholm, Professor Leonard Goldberg, M.D., Department of Alcohol Research, Karolinska Institutet, Stockholm, and Member of the International Committee on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, Hans Klette, LL.D., Lecturer at the Lund Graduate School of Social Work and Public Administration, Professor Gunnar Lundquist, M.D., Department of Clinical Alcohol Research, Karolinska Institutet, Stockholm, Knut Sveri, LL.D., Professor of Criminology, University of Stockholm, and Hans Thornstedt, LL.D., Professor of Criminal Law, University of Stockholm. Åke Ihrfelt, associate appeal-court judge, was Secretary of the Committee.

concerning withdrawal of the driving licence for drunken driving offences are being examined by another Committee and are not the concern of the present investigation. In view of the significance to and the relation with the system of legal sanctions of the licence regulations, this Committee nevertheless presents certain views on the subject.

The present regulations concerning drunken driving offences are given in Section 4 of Act on sanctions for certain traffic offences. Criminal liability applies only to drivers of automobiles, motorcycles, mopeds (motorised bicycles) and certain other motor vehicles. The Section differentiates between two classes of offences: first-degree drunken driving, the more serious, and second-degree drunken driving, the less serious.[1]

The offence is labeled first-degree drunken driving if the driver was under the influence of alcohol or other intoxicants to the extent that he could be assumed to be incapable of safe driving. If the driver's blood alcohol content was 1.5 promille (per mille) or more during the driving, he is always assumed to be incapable of safe driving. The penalty for this offence is usually imprisonment for one to two months. First-degree drunken driving of a moped, on the other hand, is usually penalized by fines. Liability for second-degree drunken driving is incurred if the blood alcohol level is 0.5 promille but less than 1.5 promille. In general these offenders are sentenced to fines.

The current rules pertaining to drunken driving offences have remained basically unchanged since 1941. The only important amendment since that time was the reduction in 1957 of the lower promille level from 0.8 to 0.5 promille.

The following comments can be made concerning the magnitude of the drunken driving criminality that comes to the attention of the authorities, i. e. the visible criminality: In 1968, approximately 18,500 and in 1969 approximately 20,000 blood samples from persons suspected of drunken driving offences (first-degree drunken driving and second-degree drunken driving) were referred to the State Laboratory for Forensic Chemistry. The number of persons convicted for drunken driving offences amounted to approximately 13,000 in 1968. In about 10,000 of these cases, the principal offence was a drunken driving offence. The sanction was imprisonment in about 4000 of the 10,000 and fines in about 5700.

The trend in the visible criminality has been studied for the period subsequent to 1950. In absolute figures, the curve during the period in question–with the exception of certain years–rose continuously and very sharply. Thus, the number of offences amounted to about 3000 in 1950 and to about 15,000 in 1967. Since drunken driving offences are related to the number of motor vehicles, the Committee considers that, from the point of view of criminal policy, it is of special significance to relate the absolute number of crimes to the increase in motor traffic. The number of motor vehicles increased during the period in question from approximately 570,000 to approximately 3,000,000. Based on these premises, the *relative* trend in criminality on the whole reveals that there was a decrease in the period 1957–1963 and that the main trend during the following years appears to be toward a small increase.

As far as can be judged, many drunken driving offences are never detected, and the real drunken driving criminality is unquestionably many times greater than the visible.

There appears to be justification for claiming that the supervision of road sobriety has been intensified during recent years, obviously owing to the fact that the State in 1965 took over the responsibility for the

[1] In reality, it would be more correct to use the term, "driving under the influence of alcohol (or drugs)", rather than "drunken driving". For the sake of simplicity, however, "drunken driving" is used in the present summary. The more serious form of the offence is labeled "first-degree drunken driving" and the less serious is labeled "second-degree drunken driving".

police,[1] and that this has led to a higher rate of detection. Consequently, the real criminality has not increased to the degree indicated by the visible criminality.

On the basis of the foregoing, the Committee considers that there appears to be evidence that, relatively speaking, the trend in criminality has been kept under control.

However, the trend is more problematic with regard to drunken driving offences committed by moped drivers in the age group 15 to 17 years. There is reason to believe that there has been an increase in this type of criminality among the young that can be attributed not only to the greater availability of vehicles and a higher rate of detection, which has primarily concerned the young, but also to a more widespread consumption of alcohol in this age group.[2]

The composition and nature of the drunken driver clientele have been the subject of special studies by the Committee, on which have been based recommendations concerning the framing of the system of sanctions. It is particularly interesting to find that persons guilty of drunken driving offences very frequently have drinking problems. In the opinion of the Committee, an effective campaign against drunken driving inevitably requires that every effort be made to deal with these problems. This question will be discussed later in Section 19.

2 *Fixed lower promille (per mille) level according to present legislation*

The Committee agrees that the statutory lower promille level should be retained. On the one hand, a fixed level means that no criminal offence has been committed if the alcohol content of the blood is below that level – apart from the general intoxication requisite in drunken driving discussed below – and, on the other hand, that a criminal offence has been committed if the alcohol content of the blood exceeds that level.

The Committee justifies its recommendation that a fixed lower promille level be retained as follows: The fixed promille level is based on an evaluation of the road accident risk which in general exists at the blood alcohol concentration indicated by the promille level. Consideration is not given to an evaluation of the individual driver's degree of intoxication or his ability to drive. Arbitrary evaluation of the risks involved is quite acceptable from the point of view of criminal law. In fact, this principle is justifiable on several grounds. For example, the practical possibilities of a reliable evaluation of the sobriety of the individual driver are very small, particularly in the presence of low blood alcohol concentrations. The means that can be used – clinical medical examination and testimony – are relatively unrefined and undependable, except cases with gross signs of intoxication. However, the fact that the legislation is based on a fixed promille level is not only due to the lack of other methods of measurement. A fixed promille level must be regarded as an advantage from the point of view of prevention and of equality before the law. Furthermore, the fixed lower promille level is an established tradition in Sweden, and it is being adopted by an increasing number of other countries.

3 *Lower promille level to be maintained at 0.5 promille*

The Committee proposes that the 0.5 promille lower level be retained. It does not recommend that this level be decreased to 0.4 promille, in part because it cannot be assumed that this would lead to an appreciable drop in the numer of accidents. Nor does it consider than an increase to 0.8 promille should be proposed, even though the general European tendency is toward the introduction of a lower level of 0.8 promille. The main reasons for the Committee's objections to an increase to 0.8

[1] Until 1965 the local authorities were responsible for the police.

[2] The Swedish State has a monopoly of the sale of alcohol and strong beer, which can be purchased only in State liquor stores. In 1965, the sale of beer with an alcohol content of 3.6 per cent was allowed in the open market.

promille are that the 0.5 limit has existed in Sweden for more than ten years, that it is generally accepted as reasonable, and that it can be considered to have contributed to greater sobriety among drivers.

4 *Supplementary promille level differentiating between first-degree drunken driving and second-degree drunken driving to be retained*

In the present legislation we have a promille level that draws the line between two degrees of drunken driving offences: first-degree drunken driving and second-degree drunken driving. The Committee considered whether this dividing line between two degrees of severity should be eliminated and, as in most countries with promille legislation, a single promille level be established. However, the Committee decided in favor of the Swedish system of two degrees of gravity, which has been in effect since 1940. In this connection, it should be stressed that, by differentiating between two degrees of gravity with different sanctions, it is made clear that offences in which the blood alcohol content is lower are generally less grave and that offences in which the blood alcohol content is higher are generally of a more severe nature. From this point of view alone, a division into two categories appears to be natural from the standpoint of criminal policy. But the most important justification for this differentiation is the need for the courts to be aware, at least to some extent, of the sentences which may be imposed, especially the choice between fines and imprisonment. Otherwise, we could anticipate a relatively pronounced inequality in the administration of justice. In this connection, it should be noted that the fact that other countries usually do not differentiate between two degrees of gravity of drunken driving offences certainly depends to some extent on the circumstance that the system of sanctions, in contrast to Swedish conditions, has evolved in the direction of sentencing the majority of offenders either to fines or to deprivation of liberty.

5 *Reduction of the supplementary promille level from 1.5 to 1.2 promille*

In considering the question of the level at which the supplementary promille limit should be fixed, the Committee concluded that, in the interest of traffic safety, the level of 1.5 promille is too high to serve as the borderline between first-degree drunken driving and second-degree drunken driving. The large amount of alcohol often required to reach the 1.5 promille level also supports this view. Furthermore, various investigations show that the borderline between a relatively normal consumption of alcohol, on the one hand, and the exceptional drinking habits that frequently reflect alcohol problems lies appreciably below 1.5 promille. Bearing in mind the fixing of sanctions, this circumstance should influence the differentiation between the two types of offence.

In deciding the promille level which might replace 1.5 promille as the dividing line between first-degree drunken driving and second-degree drunken driving the choice was between 1.0 and 1.2 promille. For various reasons, the Committee decided in favour of 1.2 promille. This decision was based on the fact that traffic safety factors have given no definite indication that either 1.0 or 1.2 promille is preferable. Considering Sweden's relationship with the other Nordic countries, the Committee concluded that a 1.0 promille level would neither achieve nor advance Nordic unity. It is still not known whether a level of 1.2 promille would be more advantageous in this respect.[1]

[1] The following comments concerning the situation in the other Nordic countries are noteworthy: Free assessment of evidence in drunken driving cases is permitted in Denmark. Usually the accused is considered to have incurred liability when the blood alcohol concentration is 0.85 promille after deduction of the statistical sources of error. According to a

[*continued next page*]

The decisive factor in selecting 1.2 promille as the supplementary level were the considerations of the effects on the system of sanctions. In this connection, it can only be assumed that, according to the Committee's proposal, offences beyond the supplementary level, i. e. first-degree drunken driving, should in general call for a personal case study and greater reliance on both conditional sentence[1] combined with fines and various forms of probation instead of imprisonment. It should be emphasized in this context that the Committee proposes anti-alcohol treatment programs for drunken driving offenders with alcohol problems who have been sentenced to probation. This sanction will be discussed in greater detail later in Section 19. Although the sanction in question shall in general be restricted to cases in which the offence is first-degree drunken driving, it will to some extent be applicable to second-degree drunken driving. In order to facilitate the implementation of such a refined system of sanctions for drunken driving, it was considered important not to expand the area of first-degree drunken driving too drastically, but instead to be content for the time being with lowering the promille level to 1.2. Another objection to reducing the level to 1.0 promille was that this would lead to an increase in the number of prison sentences. Forty percent of prison sentences in Sweden each year are for drunken driving.

The Committee thus proposes that the present classification of drunken driving offences in two categories, namely first-degree drunken driving and second-degree drunken driving, be retained, that the lower level for the latter offence remain at 0.5 promille, but that the promille level marking the borderline between first-degree and second-degree drunken driving be reduced from 1.5 to 1.2 promille.

If the proposal to reduce the 1.5 promille level to 1.2 promille is approved, the Committee can anticipate that 70 percent of the drunken driving offences would be classified as first-degree drunken driving, as compared with the present 50 percent and that 30 percent would belong to the second-degree category.

6 *Criminal liability regardless of the blood alcohol concentration*

The regulations concerning drunken driving offences are not based exclusively on the promille rules. Criminal liability for first-degree drunken driving is incurred if the driver has been so affected by strong drink that it can be assumed that he was incapable of safe driving. Obviously, it is essential that we have this kind of stipulation in accordance with which liability is incurred regardless of the blood alcohol concentration. This applies not least in cases in which blood tests are not available.[2] In view thereof and since there is no reason to change the substantive content of the present definition of intoxication, it is recommended that no change be introduced.

7 *Recommendation that the present regulation concerning extenuating circumstances in drunken driving be replaced by a special category of offence to be known as petty first-degree drunken driving*

The Committee proposes that, in order to conform to more recent Swedish approaches

[*continued*]

proposal for new Danish legislation made in 1969, the lower level would be fixed at 0.5 promille and a supplementary level at 0,8 promille. No decision on this proposal has yet been reached. In Finland, where free assessment of evidence is also customary, liability is generally incurred at approximately 1.0 promille. However, the Finns are now considering introducing promille legislation, though the statutory levels are still undecided. Iceland has a lower promille level of 0.5 and a supplementary level of 1.2 promille. Norway has a single level fixed at 0.5 promille and appears not to be considering the adoption of a supplementary level.

[1] No punishment is ever stated in a conditional sentence. The probationary period is two years. There is no supervision.

[2] Blood tests are made in approximately 95 percent of all the cases prosecuted for drunken driving offences.

to penal terminology, the current regulation concerning extenuating circumstances in first-degree drunken driving be replaced by a regulation to the effect that a milder sanction shall be imposed in cases of petty first-degree drunken driving. This recommendation will be discussed later under Section 14.

8 *Criminal liability shall be incurred not only if the promille level is reached at the time of the driving, as is now the case, but also after the driving is completed*

Under the present legislation, the blood alcohol concentration during the driving itself is the decisive factor. Thus criminal liability is only incurred if it can be proven that the blood alcohol concentration reached the statutory promille level *during the driving*. This is obviously correct in principle. However, the blood sample is usually not taken until some time has elapsed after the driving, which means that the result of the blood test applies to a time later than that which is legally valid. In the earlier stages of the promille legislation, it was considered that this factor could usually be disregarded in the practical application of the law and that the question of liability could be decided in accordance with the result of the blood test. In the 1950's, however, cases were observed in which the blood test revealed an alcohol content exceeding the promille limit, but in which the limit had not been reached during the driving itself. It was therefore claimed that correct application of the drunken driving legislation presupposed a so-called back calculation. This means that, on the basis of the result of the blood test and assumptions concerning the course of the blood alcohol curve, an attempt is made to estimate whether the blood alcohol concentration at the time of driving had reached the promille level applicable to the offence in question. Only if a convincingly positive answer to this question can be presented will criminal liability be incurred. As a result of these observations, the courts frequently became involved in complex calculations to decide whether the promille level had actually been reached at time of the driving.

Back calculations in drunken driving cases frequently yield results that are incorrect in substance. Thus, it happens that guilty persons either escape prosecution or are acquitted because it cannot be determined whether the consumption of alcohol took place so far in advance of the driving that the promille level was reached during the driving. In order to avoid prosecution, many suspects can be assumed to have lied in these cases and claimed that they consumed alcohol immediately before driving.

In consideration of the extreme difficulty, both theoretical and practical, of the evaluations that must often be made to determine whether the blood alcohol curve actually reached a particular promille level at the time of driving, the prosecutors and the courts frequently face considerable problems in reaching just decisions. On many occasions it has been necessary to call on the State Forensic Chemistry Laboratory for opinions on back calculations.

In order to counteract the disadvantages of back calculations, the Committee recommends the introduction of a new principle, according to which criminal liability is incurred both in cases in which the promille level is reached during the actual driving–as hitherto–and in cases in which it is reached after completion of the driving. Liability would thus be incurred if the alcohol consumption before completion of the driving has resulted in the promille level applicable to the offence either *during or after the driving*. In practice, this means primarily that, in cases in which the blood test shows an alcohol concentration above the statutory level, the question of liability would be decided purely on the basis of the blood test with no back calculation.[1]

[1] The proposed amendment agrees in principa- with the provision for back calculation in Norwegian law, according to which liability is incurred if the driver has a blood alcohol concentration above the promille level or an amount of alcohol in his body which can lead to the promille

[*continued next page*]

As discussed in greater detail in the Committee's report, this new principle appears to be justified not only in consideration of evidence problems, but also to be defensible from the point of view of criminal policy.

If the amendment in question is made in Swedish law, it will result in convictions for drunken driving offences in certain cases that previously would have been acquitted. According to studies made, however, the number of such cases would be relatively small, possibly two percent of all cases suspected of drunken driving offences.

9 *Criminalization of consumption of alcohol subsequent to driving*

Obviously, the construction of drunken driving offences must be based purely on the consumption of alcohol which can be proven to have occurred before the end of the driving. On the other hand, the consumption that has taken place after the driving but before the blood sample is taken must be disregarded, since such consumption (after-consumption) can have no significance from the point of view of traffic safety. At the same time, after-consumption entails considerable difficulties in evaluating evidence in cases of drunken driving offences. If after-consumption has ocurred or is claimed to have occurred, it is difficult, if not impossible, to decide whether the alcohol consumption before the end of the driving resulted in an illegal promille level. Here, the result is often that the accused must be acquitted for lack of evidence.

Objections of after-consumption can be expected not only in cases in which the suspect actually has drunk alcohol after the driving, frequently with the intent of evading prosecution for a drunken driving offence, but also in cases in which the suspect is lying on this point.

Studies reveal that objections of after-consumption are made in almost 500 cases annually, or in almost three percent of all cases suspected of drunken driving offences, and that nearly half of them are either not prosecuted or are acquitted. Since the question of after-consumption is thus of practical significance, the Committee has considered ways to eliminate or minimize the problems of evidence resulting from afterconsumption. In this connection, the Committee recommends, though with some hesitation, the introduction of a rule in the Traffic Offences Act that would, under certain circumstances, criminalize after-consumption as a special offence punishable by a less severe sanction than first-degree drunken driving.[1]

The meaning of the recommendation is that criminal liability shall be incurred by persons who consume alcohol or some other intoxicant after driving a motor vehicle and who know, or have reason to assume, that the driving will result in an investigation pertaining to drunken driving and that the consumption may hinder such an investigation. The regulation is subsidiary in the sense that, if the person questioned concerning the driving is found guilty of a drunken driving offence, liability for after-consumption will not be incurred. It is the Committee's opinion that a regulation of this nature would help to counteract not only actual after-consumption with the intent of evading prosecution but also untrue claims of after-consumption. For the rest, it should be stressed that the regula-

[*continued*]

level being exceeded. In addition, the recent Danish proposal for new drunken driving legislation defines the promille rules in the same terms as recommended by the Swedish Committee, namely: A driver incurs criminal liability if his consumption of alcohol before the driving results in a blood alcohol concentration at or exceeding the statutory promille level either during or after the driving. The Icelandic legislation also stipulates that, if a driver has consumed alcohol during or before driving causing the blood alcohol concentration to rise after the drive, it shall be assumed that the increased alcohol content was present in his blood during the driving.

[1] A comparable regulation is already incorparated in Norwegian law, although in somewhat different form than proposed by the Swedish Committee.

tion has been formulated restrictively in order to ensure that it will apply solely to truly punishable cases.

10 *Intoxication by other means than alcohol (drugs)*

The section of the Act pertaining to driving under the influence of drugs prescribes that criminal liability is incurred by a driver under the influence of intoxicants other than alcohol to the extent that it can be assumed that he is incapable of safe driving. The Committee proposes that the substance of this regulation be retained unchanged.

In view of the ever-increasing use of medicaments or other drugs with undesirable effects on traffic safety, the Committee stresses the importance of focusing attention more sharply on the problem of drivers under the influence of drugs.

The Committee notes in this connection that the application of this regulation is very difficult from the point of view of evidence. In order to eliminate some of these difficulties, the Committee emphasizes the importance of refining, devising and testing analytical methods of determining the nature and concentration of different drugs in blood and urine and also of attempting to clarify the effects on traffic safety of different urine and blood contents of drugs, as well as of drugs in combination with alcohol. In the long run, such research should facilitate taking into consideration quantitative determinations of the concentrations of various drugs in the organism. So far, we have no means of solving these problems.

11 *Recommendation that the legislation on alcohol and road traffic as a whole apply to all kinds of motor vehicles*

The Committee recommends that the legislation on alcohol and road traffic as a whole should apply to all kinds of motor vehicles. In relation to present laws, this would mean that tractors without trailers and automotive machinery would also be included in the promille regulations.

12 *Criminal liability shall continue to be incurred regardless of where the vehicle is driven*

The Committee considered the possibility of restricting the applicability of the drunken driving legislation to cases in which the vehicle is driven on a road, with the rather broad definition of this concept as given in the road traffic statute. It concluded, however, that such a restriction would be inadvisable.

13 *No legal definition of the meaning of »driving» a motor vehicle is recommended*

14 *Petty first-degree drunken driving as a special offence*

As stated in Section 7 above, the Committee proposes the introduction of a special class of offence, namely petty first-degree drunken driving, to replace the regulation concerning extenuating circumstances. The purpose of this class of offence–like the regulation concerning extenuating circumstances–is to allow sentences to fines in cases in which more stringent penalties would be unreasonable due to other circumstances than the degree of intoxication or the blood alcohol concentration. This problem does not arise in cases of second-degree drunken driving since fines are now and, in the opinion of the Committee, should remain the normal penalty for this type of offence.

The Committee considers that petty first-degree drunken driving would be established somewhat more frequently than is now the case with the regulation concerning extenuating circumstances.

In the event of drunken driving of a moped (motorised bicycle), the very fact that

the vehicle is a moped normally means that the offence is a petty case of first-degree drunken driving. The reason for this is that the Committee found that intoxicated moped drivers mainly are dangerous to themselves only. According to a random investigation, drunken moped drivers on no occasion caused injury to another person, while only five percent caused damage to another person's property.

With regard to drunken driving of an automobile, the Committee belives that only rare cases will be found to be petty, in view of the traffic hazard represented by the automobile. At the same time, a somewhat broader application than now is the case with extenuating circumstances appears to be justifiable.

15 *The introduction of a negligence clause in offences involving intoxicants other than alcohol is not recommended*

The Committee has considered the question of whether, in the event of intoxication by other means than alcohol, liability should be incurred not only for knowledge of the intoxicating effect of the drug, as now is the case, but also for negligence in this respect. For reasons given in detail in its report, however, the Committee did not find convincing evidence that negligent use of drugs in connection with driving should be introduced as an offence.

16 *Attempted drunken driving offences should not be criminalized*

17 *Participation*

The Committee recommends no change with regard to the principles for criminal liability for participation ("aiding, abetting, counselling or procuring") in a drunken driving offence.

18 *The scales of punishment to be retained relatively unchanged*

According to present legislation, the penalty for first-degree drunken driving is imprisonment for at most one year, with the option of day-fines,[1] not less than 25, in the event of extenuating circumstances. Second-degree drunken driving is punishable by day-fines, not less than 10, or by imprisonment for at most six months.

The Committee proposes only two amendments in these sanctions. One represents elimination of the minimum day-fine. Cases do occur in which guilt must be found for an action which is formally drunken driving, but in which the circumstances are so exceptionally extenuating that it should be possible to impose lower day-fines than is now permissible. Obviously this amendment is not intended to lead to a general decrease in the level of fines. The second amendment results from the recommendation that the rules regarding extenuating circumstances be replaced by a paragraph on a special class of offence, petty first-degree drunken driving. It is proposed that the penalty for this offence consist of day-fines or of imprisonment for at most six months.

The Committee found no reason to recommend an increase in the maximum penalty of prison for one year for first-degree drunken driving. This maximum is in reality so severe that it must be regarded as ing offence. It should be borne in mind, however, that the total sentence may be as much as three years of imprisonment if the drunken driving is combined with gross negligence or results in second-degree manslaughter. The maximum penalty for drunken driving combined with first-degree manslaughter is imprisonment for five years.

[1] Customarily, each day-fine is calculated in principle at 1/1000 of the annual income. The total amount to be paid as fine is arrived at by multiplying the number of day-fines by the amount of each day-fine.

19 *Recommendation for refinement of the system of sanctions, specifically for probation combined with treatment for alcohol problems*

The choice of sanctions for drunken driving offences has long been conducted according to routine. In the interest of general respect for the law, short prison terms of one to two months have regularly been imposed for first-degree drunken driving. Extenuating circumstances have usually been found in cases of first-degree drunken driving of a moped, with the result that the sanction has generally consisted of fines only. Cases of second-degree drunken driving are mostly penalized by fines, but occasionally by brief terms of imprisonment. Apart from certain special exceptions, these fixed principles have on the whole been followed even after the new Penal Code went into effect in 1965.

In his directives to the Committee, the Minister of Justice criticised the rigid system of sanctions in drunken driving cases and recommended a more varied choice of penalties based not only on deprivation of liberty.

In its investigation, the Committee paid special attention to the problems of sanctions. On the basis of thorough consideration of the risk of drunken driving offences, of trends in criminality, of the nature of the criminal clientele, and other factors, the Committee has deliberated whether it would be possible and appropriate, from the standpoint of general and individual crime prevention, to try to introduce a more varied choice of sanctions for this category of criminality. It was agreed that this should be attempted through various approaches. The Committee is inclined to believe that routine use of the prison sentence performed an important function at a time when it was necessary to stress the need for sobriety when driving and to make the public understand the social aspects of drunken driving offences. It also appears to be important to retain the prison sentence in the future. At the same time, it now seems reasonable to meet the needs of *general prevention* by other sanctions than imprisonment. In this respect, the Committee refers primarily to withdrawal of the driving licence and high fines. One of the objections to the present frequent use of prison sentences for drunken driving offences is that prison sentences are not always appropriate for offences that do not necessarily represent concrete danger. Forty percent of the prison sentences in Sweden each year are for drunken driving.[1] The large number of sentences to prison for this type of criminal offence may dull the public's sensitivity to imprisonment to the detriment of the generally preventive effect of this sanction on grave criminality.

Withdrawal of the driving licence is mandatory in cases of drunken driving, apart from certain exceptional cases in the area 0.5–0.8 promille. Investigations have given reason to assume that the risk of loss of the driving licence for drunken driving offences is a powerful deterrent for most people. In Sweden, driving licence questions are handled by the County Administration. The question whether restrictions on driving licences should be transferred to the courts in criminal cases, as well as the substantive content of the licence regulations, is being studied by another Committee and is thus not the concern of this Committee. At the same time, this Committee would stress that a transfer of driving licence restrictions to the courts would reinforce their general preventive effects.

As a result of the high standard of living of our citizens, fines, which in Sweden are assessed according to the offender's income, would probably be considerably more effective than was formerly the case. The threat of heavy fines for drunken driving offences could therefor be expected to have a deterrent effect on drivers in general.

In this connection, it may be mentioned that the Committee looked into the questions raised in the directives of the Minister

[1] Due to the relative brevity of their sentences, drunken drivers represent on an average only 10 percent of the prison clientele.

of Justice concerning the introduction of forfeiture of the vehicle or some other special financial penalty for drunken driving offences. However, after a thorough study of the matter, the Committee concluded that this would not be a practicable measure, primarily because forfeiture of the vehicle, at least, could not be effected in an equitable manner.

At the same time, the mere threat of sanctions of various kinds does not in itself have a deterrent effect on people in general. Since the risk of detection in drunken driving offences now appears to be relatively small, measures must be devised to increase the detection risk and thereby the generally deterrent effect of the sobriety legislation. To this end, the Committee proposes, as described in Section 20 below, the introduction of authority for the police to require breath tests as a routine measure under specially defined conditions, i.e., even without reasonable suspicion that a drunken driving offence has been committed.

To summarize the question of general prevention, it may be stated that it should not be necessary to continue to impose prison sentences to the same extent as now. It should be possible to serve the interests of general prevention through greater reliance on restrictions on driving licences, high fines and measures to increase the risk of detection. A more restrictive use of imprisonment as a penalty also seems desirable in view of the disadvantages associated with the frequent use of this sanction for drunken driving offences.

To turn to the question of *individual prevention,* the Committee commissioned investigations on certain personal factors in individuals found guilty of drunken driving offences and on whom general prevention had thus not been effective. These investigations revealed that at least half and probably more of these lawbreakers can be assumed to have alcohol problems. This observation is not new to physicians and social workers, but it has been disregarded by legislators and has received little attention by the courts. A second notable characteristic of this clientele is its generally low economic and social standing. It is also noteworthy that more than one-third of the drunken driving offenders with automobiles did not hold a driving licence at the time of the offence, either because they had never had one or because it had been withdrawn. There is good reason to believe that the greater part of this clientele consists of persons who repeatedly commit drunken driving offences without detection, except on rare occasions.

From the point of view of combating crime, it is obviously important to try to anticipate and prevent recurrences among this clientele through measures aimed directly at counteracting or eliminating the primary factor in the drunken driving pattern. Thus, the individual preventive aspects come into the foreground in these cases. With respect to the large number of persons with alcohol problems, it therefore appears highly important to try to introduce an anti-alcohol treatment within the framework of the penal system. Treatment should be aimed at counteracting the criminalizing factor represented by drinking problems and at the same time at reducing the number of drunken driving offences with resultant accidents. The circumstance that drunken driving offenders with alcohol problems are probably often at an early stage of alcohol addiction should make it easier to achieve favourable therapeutic results.

Among the persons who commit drunken driving offences, there are probably some without alcohol problems who repeat the offence through disregard for the law. In these cases, it is obviously necessary to resort to prolonged prison sentences.

Against this background, the Committee proposes the following main principles with regard to choice of sanctions according to the Penal Code. Its recommendations concern first-degree drunken driving cases in which prison sentences are usually imposed according to current practice.

For drunken drivers who do not have drinking problems and are not otherwise in

need of individual prevention treatment, the choice should be between conditional sentence[1] combined with high fines or imprisonment. As a rule, the choice between these two alternatives should depend on the gravity of the offence. Thus, relatively petty cases of drunken driving would usually be given conditional sentences combined with fines. More serious cases or cases of recidivism would be given prison sentences.

To turn to *drunken drivers with alcohol problems,* the Committee proposes special treatment within the framework of the penal system, namely, *probation combined with directives concerning anti-alcohol treatment.* It should be noted that this sanction would be applied mainly in cases in which the offence is first-degree drunken driving, but that it could also be used in cases of second-degree drunken driving with manifest alcohol problems. The following comments may be made concerning this sanction.

Under current legislation, an individual sentenced to probation (a sanction implying penal care at liberty) may be ordered by special directive to undergo treatment for drinking problems. However, this directive has only been issued in rare cases and almost never for drunken driving offences. It is the Committee's opinion that probation with an anti-alcohol treatment directive could be developed into an effective form of therapy. The Committee has looked into the practicability of this system, including the matter of resources, and has drawn up a draft proposal for its implementation.

The treatment involved in this type of probation would consist mainly of outpatient care of a sociomedical and psychotherapeutic nature with close collaboration between physicians, temperance officers and other specialists. The procedure would be that, following a sentence to probation, the offender would begin treatment at an outpatient alcohol clinic, a counselling office for alcohol problems, or a comparable treatment institution with access to medical expertise. Subsequent treatment would depend both on the duration and the nature of the treatment, as well as on the availability of therapeutic resources. In many cases, it would probably eventually be advisable to put the treatment into the hands of social workers, psychologists, case workers etc. When this has been done, however, a physician should preferably be consulted at intervals. During the three-year period of probation–this period could be shortened–the offender would be assigned to a special probation officer, in addition to undergoing treatment for his drinking problem. As is always the case with probation, the officer's supervisory function would be controlled by a probation board, consisting of a judge as chairman and four members experienced in the field, and by the organization of protective supervisors. To the extent possible, the probation officer would be a temperance social worker. It would be his responsibility to work closely with the alcohol clinic or the physician charged with the treatment of the offender.

Under present legislation, probation may be combined with fines, if this is considered necessary in the interest of general respect for the law. In general, advantage should be taken of this possibility in the case of drunken drivers sentenced to probation.

On general preventive grounds, deprivation of liberty will continue to be necessary in cases of individuals with alcohol problems who commit drunken driving offences that are of a more severe nature from the point of view of blood alcohol concentration or for other reasons. The Committee considers that the need to combine deprivation of liberty with anti-alcohol treatment can be met under present legislation by imposing sentences to probation with treatment in a probation institution. Such institutional treatment can be justified not only in the interest of general prevention, but also by the fact that so many drunken drivers have pronounced drinking problems that it would be sensible from the point of individual prevention to begin the anti-alcohol treat-

[1] No punishment is ever stated in a conditional sentence. The probationary period is two years. There is no supervision.

ment in an institution. Institutional treatment would last for one to two months, generally at the beginning of the execution of the sentence to probation. In many cases, it would probably be advisable to place drunken drivers sentenced to institutional treatment in special probation institutions designed primarily for them and there expose them to certain preliminary therapeutic measures. The institutional period would be followed by the same type of anti-alcohol treatment as for drunken drivers with alcohol problems sentenced to probation without institutional treatment.

One difficulty in the application of probation combined with anti-alcohol treatment is that it is frequently hard to prove that alcohol problems really exist in the individual case. This is because many people with drinking problems try to conceal them as long as possible and to keep up the appearance of social respectability. The Committee therefore proposes a qualified personal case study in order to facilitate the detection of alcohol problems.

The Committee has further considered the question of the extent to which problem drinkers who commit drunken driving offences could be committed for treatment according to the Temperance Act, i. e., the care within the framework of social legislation that is accorded to people with alcohol problems. The prequisite for the application of this sanction, which means that the sentenced offender is completely outside the jurisdiction of the penal system, is an advanced form of alcoholism that appears to exist in only a small proportion of the persons found guilty of drunken driving offences. Even if this prerequisite is fulfilled, it appears to be the custom at present to put the offender under treatment for alcoholism in exceptional cases only. It is the Committee's opinion that the sanction in question could be imposed to a somewhat greater extent that now is the case.

20 *The introduction of authority for the police, under certain specified circumstances, to require breath tests as a matter of routine, i. e., even without reasonable suspicion of intoxication*

In the enforcement of the legislation on alcohol and traffic the police must base their judgement on superficial observations concerning the driver's sobriety. The officer in question must try to determine whether the driver smells of alcohol or shows other signs of intoxication. The manner in which the vehicle was driven is obviously taken into consideration. If the officer believes that there is good reason for suspicion, the first step is to submit the driver to a breath test. On the basis of the result of the test, possibly combined with other observations, the officer then decides whether the driver should be taken to the police station for a blood test.

On the other hand, if the policeman concludes that there is no reason to suspect that the driver is under the influence of drink, he does not require a breath test, and the driver is free from further interrogation.

The question has been raised in various contexts whether the use of the breath test should not be expanded by authorizing the police to insist on breath tests as a matter of routine, i. e., without reason for suspecting the driver of being intoxicated (routine tests).

The Committee's judgement on this question is that it would be of basic importance to determine the extent to which drivers with an illegal blood concentration whose sobriety is examined by the police in roadblocks, etc., evade detection because they appear to be sober and thus are not suspected of drunken driving offences. The special studies on this point, conducted on behalf of the Committee in the form of simulated roadblocks, revealed that the chances of detecting the smell of alcohol or other signs of intoxication in roadblocks are remarkably small. This is particularly true of drivers with a low illegal blood

alcohol concentration of between 0.5 and 1.5 promille. In short, these results indicated that more than 50 percent of the drivers with a blood alcohol concentration of 0.5 to 1.0 promille and almost 50 percent of the drivers with a blood alcohol concentration of 1.0 to 1.5 promille aroused no suspicion whatever on the part of the police officer. The fact that the officer's chances of catching offenders are so small has generally not been understood in the discussion thus far.

In view of these results, the Committee finds an obvious need for the introduction of authority for police officers to require routine breath tests. This would give the police a means of catching drivers who evade detection under the present system. At the same time, the introduction of routine tests can be expected not only to increase the chances of detection but also to reinforce general prevention. The knowledge that any driver, even if he appears to be completely sober, risks a routine breath test will inevitably act as a prowerful deterrent to driving a vehicle after drinking sufficient alcohol to reach the illegal blood alcohol concentration.

The Committee came to the conclusion that the fact that the routine test would be given to persons not suspected of offences should not from the point of view of the legal rights of the individual preclude the administration of the test should it be called for in the campaign against drunken driving. Furthermore, most motorists who take the test with negative results will probably accept the procedure with equanimity. In the Committee's opinion, the routine breath test can justifiably be regarded as serving the interests of the motorists themselves.

One prerequisite for the introduction of the routine test is that the breath analysis method is reliable. This means primarily that drivers who have consumed no alcohol or only so little that the blood alcohol concentration is appreciably below the lower illegal level of 0.5 promille should not be exposed to the risk of taking breath tests that wrongly indicate an illegal blood alcohol concentration. Such tests would result in the suspect being taken to the police station for blood tests, etc., which, if he were found innocent, would obviously be undesirable from the point of view of the legal rights of the individual.

On the basis of a special investigation by experts, the Committee concluded that the Alcotest method used hitherto is dependable, with the reservation that the technique of administering the routine test should be somewhat different than in breath-testing of suspects.

In view of the foregoing, the Committee proposes that police officers be authorized to take routine tests (1) in connection with prearranged roadblocks.

The Committee further recommends that routine tests be made in connection (2) with road accidents and (3) with traffic offences committed while driving a vehicle. This means, for example, that a police officer on duty would not be permitted to stop a vehicle in order to give the driver a routine test except in connection with an accident or a traffic offence.

In addition to the authority to give routine tests on these three grounds, police officers would of course continue the practice of giving breath tests to all motorists reasonably suspected of drunken driving offences.

The Committee has presented the rules governing the breath test in a draft statute concerning the alcohol breath test.

21 *Blood test and clinical examination*

The Committee proposes on specified grounds that the clinical examination of persons suspected of drunken driving offences be retained and that blood tests and clinical examinations continue to be made by physicians. The main reason for this recommendation is that the tendency toward an increase in the number of drivers under the influence of drugs reinforces the need for medical expertise.

22 *Follow-up on the effect of the legislation and other research projects*

In a special section, the Committee emphasizes the importance of checking on the effect of the measures proposed through various investigations. The Committee further stresses the need for continued research and investigations on certain special problems treated by it. It may be noted that if the proposal to introduce the routine breath test should be approved (see Section 20 above), this would help to clarify the question of the volume of undetected drunken driving offences and also of the trend in drunken driving criminality. The routine breath test would also help to clarify the question of the part played by alcohol in road accidents.

In view of the relatively important part played by alcohol as an accident factor, the Committee concludes by stressing the significance of intensified research in the campaign for greater traffic safety. It is of the opinion that researches that can be made in this field are highly deserving of support.

23 *Special opinions*

Special opinions were submitted by Messrs. Andréasson and Klette concerning the question of the supplementary promille level and by Mr. Bonnichsen concerning both this question and that of the routine alcohol breath test.

Andréasson recommends in principle a single promille level, namely 0.5 ‰. However, bearing in mind the Committee's assignment, he presumes that there will continue to be a supplementary promille level. He recommends that the second level be fixed at 0.8 promille, primarily on the ground that this level would give greater weight to society's insistence on sober driving than the level of 1.2 promille proposed by the Committee. He further points out that the accident risk increases appreciably at 0.8 promille, that blood alcohol levels above 0.8 promille indicate alcohol problems, and that this level would contribute to a standardisation of the European legislation in the field. In addition, Andréasson considers that 0.8 promille should continue to mark the boundary line between mild and severe licence withdrawals.

Bonnichsen recommends that the supplementary promille level be eliminated and that only a lower promille level be retained, namely, 0.5 promille. His main justification is that, with a single level, the courts would have every opportunity to grade sanctions according to the circumstances of the individual case. Bonnichsen further considers that the legislation concerning routine breath-testing proposed by the Committee in any case should be of limited duration. One of his reasons is that a specific period of time should suffice to provide information on both the deterrent effect of the routine test and the part played by the drunken driver in traffic accidents and also to cast some light on the number of offences that remain undetected.

Klette recommends a system with three promille levels, i. e., two supplementary levels of 0.8 ‰ and 1.5 ‰, respectively, in addition to a lower level of 0.5 ‰. He bases his plea for a special offence within the promille range of 0.5 to 0.79 ‰, to be punished by day-fines only, primarily on considerations of litigation costs.

24 *Investigations by experts*

The Committee's report include the following investigations by experts:

1. Chief of Section Sven Rengby: "Trends in Drunken Driving Criminality"
2. Dr. Hans Klette: "On the Real Frequency of Drunken Driving among Private Motorists"
3. Klette: "On the Detection of Drunken Driving Offences"
4. Professor Roger Bonnichsen: "Relationship between alcohol consumption and blood alcohol concentration"
5. Professor Leonard Goldberg: "Alcohol

and Traffic Risks"
6. Professor Knut Sveri: "Fatal Road Accidents in the Year 1968"
7. Sveri: "Lawbreakers in the Year 1964"
8. Klette: "Lawbreakers in the Period 1968–69"
9. Klette: "On the Social Consequences of Imprisonment and Withdrawal of Driving Licence for Drunken Driving"
10. Goldberg and Bonnichsen: "Determination of the Accuracy of the Alcotest Method and Certain Other Methods for the Analysis of the Alcohol Content of Exhaled Breath"
11. Klette: "On the Possibilities for the Police to Detect Low Blood Alcohol Concentrations"

Draft amendment of the Act concerning penalties for certain traffic offences

It is hereby decreed that Section 4 of the Act concerning penalties for certain traffic offences be amended as follows and that there be added a new section: Section 4 a, the text of which is given below.

(text since 1957)

Section 4

Subsection 1. A person who drives an automobile, motorcycle, tractor, or other motor vehicle while under the influence of strong drink to the extent that he can be assumed incapable of safe driving shall be sentenced for drunken driving to prison for at most one year. In the event of extenuating circumstances, the sentence will consist of day-fines, but not less than 25.

The same sentences will be imposed on drivers under the influence of other intoxicants.

If a driver of an automobile, a motorcycle, or a tractor with trailer had a blood alcohol concentration of 1.5 promille or more, he shall be considered to have been under the influence of strong drink to the extent specified in the first paragraph.

Subsection 2. If it is not proven that the driver of an automobile, motorcycle or tractor with trailer was intoxicated to the degree specified in Subsection 1, Paragraph 1, but had a blood alcohol concentration of 0.5 and less than 1.5 promille, he shall be sentenced to at least ten day-fines or to imprisonment for at most six months.

(proposed text)

Subsection 1. A person who drives a motor vehicle while under the influence of alcohol or some other intoxicant to the extent that he can be assumed incapable of safe driving shall be sentenced for first-degree drunken driving to prison for at most one year. In petty cases, the sentence will consist of day-fines or of imprisonment for at most six months.

If the driver of a motor vehicle has consumed alcohol before completion of the driving in an amount to bring his blood alcohol concentration to 1.2 promille during or after the driving, he shall be sentenced for first-degree drunken driving as specified in the first paragraph.

Subsection 2. If it is not proven that the driver of a motor vehicle was intoxicated to the degree specified in Subsection 1, Paragraph 1, but had consumed sufficient alcohol to bring his blood alcohol concentration to 0.5 but not to 1.2 promille during or after the driving, he shall be sentenced for second-degree drunken driving to day-fines or to imprisonment for at most six months.

Section 4 a

A person who consumes alcohol or other intoxicants as specified in Section 4, Subsection 1, after driving a motor vehicle in the knowledge or with reason to assume that the driving can give cause for an investigation for an offence according to Section 4 and that said consumption can impede the investigation for such an offence, shall be sentenced to day-fines or to imprisonment for at most six months. However, such liability shall not be incurred by a person sentenced according to Section 4 by reason of the driving.

This Act becomes effective on

Draft of Act concerning alcohol breath testing of drivers of motor vehicles

The following is hereby decreed:

Section 1. A police officer may administer an alcohol breath test to the driver of a motor vehicle whom there is reason to suspect of an offence according to Section 4 of the Act concerning penalties for certain traffic offences.

Section 2. A police officer may also administer an alcohol breath test to the driver of a motor vehicle

1. who has been involved in a traffic accident, whether at fault or blameless,

2. who can be suspected of a traffic offence while driving the vehicle, or

3. who is stopped in a pre-arranged roadblock.

Section 3. The alcohol breath test shall be administered without drawing public attention to the driver. Unless there are special reasons for not so doing, the breath test shall be administered inside a vehicle or in a separate room.

The alcohol breath test according to Section 2 may only be administered at or in the vicinity of the site of the roadblock or of the police intervention.

Section 4. A person to be given the alcohol breath test who refuses to submit to such a test shall undergo a blood test and a clinical examination to determine whether he is under the influence of alcohol.[1]

Section 5. Detailed instructions for the implementation of this Act shall be provided by the National Police Administration.

This Act becomes effective on

[1] The general rules concerning the blood test and the clinical examination can be found in the Code of civil and criminal procedure of 1942.

Bilaga 1 Trafiknykterhetsbrottslighetens utveckling

Av byrådirektören Sven Rengby

Inom kriminalstatistiken kan man i allmänhet icke nöja sig med att studera enbart utvecklingen av de absoluta antalen brott och dömda utan ställer dessa i relation till andra talserier, vanligen till medelfolkmängderna. Då fråga är om trafiknykterhetsbrottsligheten, synes emellertid en jämförelse med medelfolkmängden icke vara den bästa lösningen. Eftersom denna typ av brottslighet förutsätter tillgång till motorfordon av något slag, torde man i stället böra jämföra brottslighetssiffrorna med siffror, som kunna anses visa motortrafikens utveckling. För att kunna göra en sådan jämförelse måste man i första hand välja ut lämpliga serier som mått på brottsligheten resp. motortrafiken.

Ett studium av trafiknykterhetsbrottsligheten ställd i relation till motortrafiken bör givetvis avse en relativt lång tidrymd, så att man kan få en uppfattning om eventuella tendenser i utvecklingen. Men undersökningen torde böra avse endast sådana år, då såväl trafiken som brottsligheten kunna anses vara normala. Krigsåren och de närmaste åren efter kriget, då motortrafiken i vårt land var starkt begränsad, böra därför icke tagas med. Ett lämpligt begynnelseår synes vara 1950, det år då vår polisstatistik började. Vad angår slutåret, är det uppenbarligen önskvärt, att man får med så färska siffror som möjligt. Införandet av högertrafik medförde emellertid så onormala trafikförhållanden under sista tredjedelen av år 1967, att man icke gärna kan taga med detta år i en jämförande undersökning. Jag har låtit den följande undersökningen omfatta åren 1950–1966.

Brottsligheten

Teoretiskt sett borde man naturligtvis undersöka den *verkliga* brottsligheten, men detta är icke praktiskt möjligt. Visserligen ha försök gjorts att uppskatta det s. k. mörktalet, dvs. förhållandet mellan det verkliga antalet begångna brott och antalet av myndigheterna kända brott, men dels äro dessa uppskattningar ganska osäkra (i fråga om rattfylleri har man antagit, att polisen får kännedom om 5–20 % av de begångna brotten och i fråga om rattonykterhet om 1–10 %), dels torde ej ens något försök ha gjorts att uppskatta, hur detta förhållande varierar från år till år.

Man är därför hänvisad till att undersöka den *synliga* brottsligheten, dvs. antalet till polisens kännedom komna brott.

1. *Polisstatistiken.* Huvudserien i vår polisstatistik kallas »Brott som kommit till polisens kännedom» men denna serie enbart är icke tillräcklig. Detta beror på att serien i själva verket omfattar gärningar, som vid det tillfälle, då de kommo till polisens kännedom, ansågos eller misstänktes vara brott. I siffrorna ingå således även fall, vilka senare visat sig icke vara brott. Visserligen

Tabell 1

År	Antal		
	Blodprov	Brott	Dömda
1950	4 044	2 969	2 100
1951	5 452	4 047	2 900
1952	6 301	4 753	3 400
1953	7 427	5 562	3 458
1954	8 370	6 289	3 967
1955	9 833	7 911	5 618
1956	12 001	10 040	7 322
1957	12 485	10 520	8 230
1958	13 000	10 876	8 486
1959	13 972	11 991	9 122
1960	13 369	11 476	8 229
1961	14 039	12 071	8 939
1962	13 155	11 406	10 395
1963	13 565	11 534	8 367
1964	16 143	13 749	9 796
1965	17 686	15 164	10 141
1966	18 000	15 034	11 474

redovisas såsom en särskild serie antalet fall, som befunnits icke vara brott, men dessa siffror hänföra sig icke till det år, varunder fallet kom till polisens kännedom, utan till det år, då fallet uppklarades. Denna omständighet medför alltså en förskjutning i tiden, som i vissa fall kan vara avsevärd bl. a. på grund av dröjsmål med besked om resultatet av blodprovet. För åren 1950–1964 och 1966 redovisas särskilt antalet uppklarade fall, som kommit till polisens kännedom ett tidigare år än uppklaringsåret, andelen sådana fall varierar oregelbundet mellan 6,7 % och 26,6 %. Tyvärr saknas denna uppgift för 1965, det år då man har anledning misstänka, att speciella förhållanden rådde som en följd av polisens förstatligande. Det är omöjligt att göra någon uppskattning av procenttalet för detta år – det var 13,6 år 1964 och 26,6 år 1966. På grund härav har jag varit nödsakad att negligera tidsförskjutningen för de fall, som befunnits icke vara brott, och som årssiffra tagit antalet till polisens kännedom komna brott minskat med antalet under samma år uppklarade fall, som befunnits icke vara brott (*tabell 1*). Ett studium av polisstatistikens olika serier visar emellertid, att det fel, som uppstår genom att den nyssnämnda tidsförskjutningen försummas, under åren 1950–1963 och 1966 i allmänhet utgör mindre än 1 % och icke något av dessa år överstiger 1,5 %. För 1965 torde felet bli något större men knappast överstiga 3 %. Antalet uppklarade brottsfall var detta år ovanligt lågt, 11 012 mot 13 044 år 1964 och 16 785 år 1966, varför det redovisade antalet fall, som befunnits icke vara brott, förmodligen också är onormalt lågt. En följd härav blir, att den serie jag använder, har ett något för högt värde 1965 och, som en konsekvens av detta, ett något för lågt värde 1964.

2. *Statistiken över antalet till statens rättskemiska laboratorium inkomna blodprov.* Denna statistik (*tabell 1*) omfattar även blodprov, som insänts på grund av misstanke om andra brott än trafiknykterhetsbrott, men deras antal lär vara obetydligt. I motsats till vad som gäller för polisstatistiken har man ingen möjlighet att göra någon korrektion för de fall, som senare av polisen anses icke vara brott. En ytterligare felkälla är, att blodprov icke tages vid alla trafiknykterhetsbrott – i en del fall blir den misstänkte gripen så långt efter brottet, att ett blodprov ter sig meningslöst – antalet sådana fall torde emellertid vara ganska litet (1964 uppgick det till 5 % av bilfallen och knappt 3 % av mopedfallen[1]). Huruvida inverkan av dessa felkällor är någorlunda konstant från år till år, vet man ej.

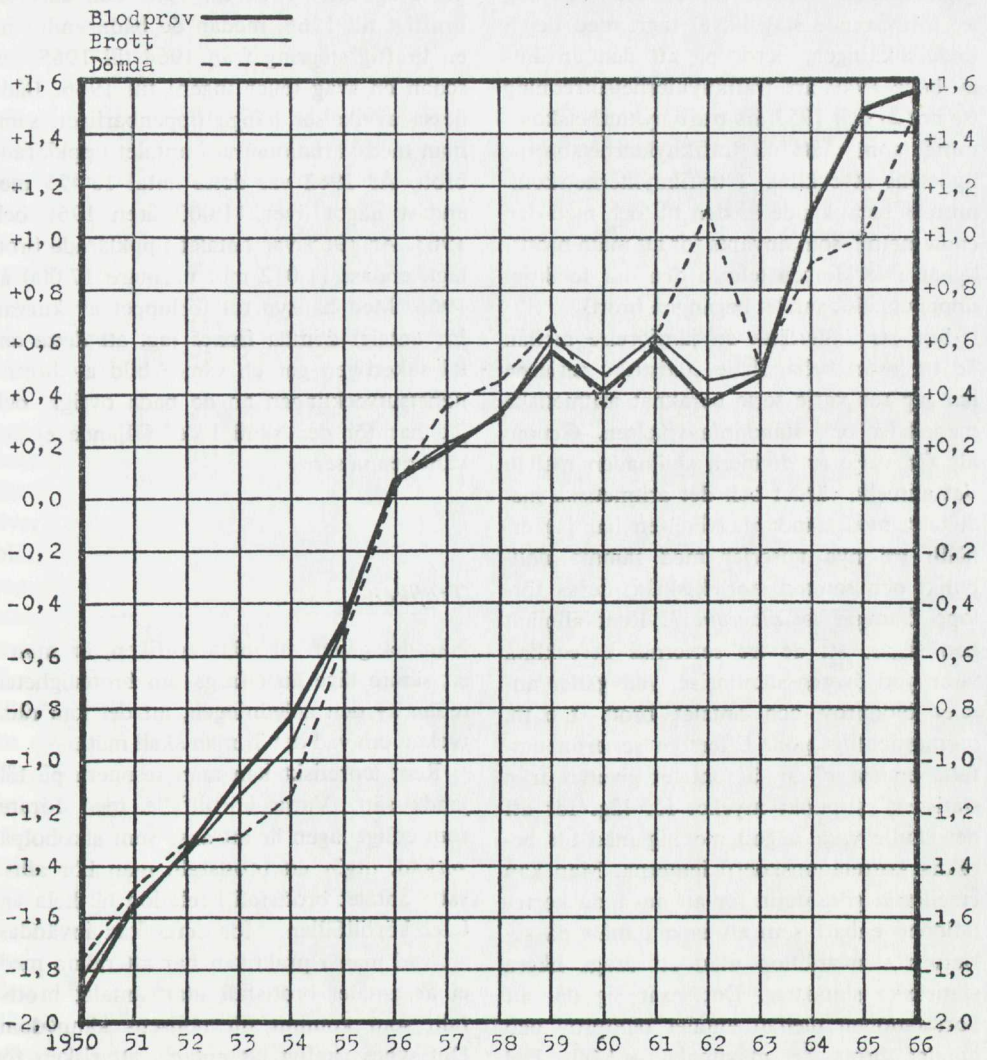
3. *Domstolsstatistiken.* Två serier finnas, antalet avdömda trafiknykterhetsbrott och antalet personer, som dömts eller erhållit åtalseftergift för dylikt brott.

Den första serien publiceras av kontrollstyrelsen. Den lämpar sig dock icke för undersökningen, framför allt emedan uppgifterna t. o. m. 1955 avse året för domen men senare år året för brottet. Uppgifterna i den tidigare delserien torde dessutom vara ofullständiga.

Uppgifterna om hela antalet för trafiknykterhetsbrott dömda, alltså ej endast de i den vanliga kriminalstatistiken medtagna (då trafiknykterhetsbrottet varit att anse som huvudbrott), redovisas av statistiska centralbyrån fr. o. m. 1953 (*tabell 1;* värdena för

[1] Undersökning av Meyer och Åbjörnsson, Kriminalvet. Inst. Stockholm.

Diagram 1.



åren 1965–1966 äro preliminära). Uppgifterna för åren 1950–1952 utgöra uppskattningar företagna av 1949 års trafiknykterhetsutredning.[2] Redovisningen avser året för domen resp. åtalseftergiftsbeslutet, vilket medför en tidsförskjutning, som är betydligt allvarligare än den ovan nämnda för de uppklarade brotten i polisstatistiken. Den beror nämligen icke blott av polisutredningen utan också av åklagarens och domstolens handläggning, och då såväl handläggningstiderna som arbetsbalanserna hos dessa tre myndigheter äro mycket varierande, kan man räkna med att statistiken över antalet dömda kommer att förete relativt stora och oregelbundna variationer från år till år. Därtill kommer, att i viss utsträckning en dom eller ett åtalseftergiftsbeslut omfattar flera brott än ett – 1965 och 1966 var antalet brott, som omfattades av reaktionsbesluten, 15 % högre än antalet brottslingar men 1967 26 % högre. Det är ju också så att man inom kriminalstatistiken räknar polisens brottsstatistik, som ligger »närmast» den brottsliga handlingen, som ett bättre mått på brottsligheten och dess variationer än domstolsstatistiken. Att jag

[2] SOU 1953: 20 s. 57.

trots de grava invändningarna mot att begagna denna statistik för en undersökning av förevarande slag likväl tagit med den i undersökningen, beror på att den använts av både 1949 års trafiknykterhetsutredning (se not 2) och 1957 års trafiknykterhetskommitté[3] som mått på trafiknykterhetsbrottslighetens utveckling. I trafiknykterhetskommitténs betänkande är den till och med den enda metod, som använts för att mäta brottslighetsutvecklingen (ehuru den där felaktigt uppgivits visa antalet begångna brott).

För att underlätta en jämförelse mellan de tre ovan behandlade statistiska serierna har jag för varje serie beräknat aritmetiska medeltalet och standardavvikelsen. Genom att för varje år dividera skillnaden mellan det aktuella värdet och det aritmetiska medeltalet med standardavvikelsen har jag erhållit tre nya talserier med samma nollpunkt och samma storleksskala, deras förlopp framgår av *diagram 1*. Rent allmänt kan sägas, att de tre seriernas utveckling visar god överensstämmelse, vad gäller antalet blodprov och antalet brott t. o. m. utomordentligt god. Eftersom serierna omfatta endast 17 år, är antalet givetvis från statistisk synpunkt mycket för lågt för att det skulle vara någon mening med att beräkna korrelationskoefficienterna. Man kan emellertid göra detta för att använda korrelationen enbart som ett enkelt mått på seriernas samvariation utan att draga några statistiska slutsatser. Det visar sig då, att korrelationen mellan antalet blodprov och antalet brott är maximala + 1,00. Det enda tillfälle, där dessa båda kurvor verkligen klart avvika från varandra, är från 1965 till 1966, där antalet blodprov ökat men antalet brott minskat. Som jag tidigare (s. 380) nämnt, torde dock antalet brott för 1965 vara något för högt, om man kunde korrigera detta, skulle förmodligen även antalet brott komma att visa en svag ökning från 1965 till 1966. Kurvan för antalet dömda följer i stort sett väl de båda övriga – korrelationen mellan denna och antalet brott är så hög som +0,98. De mest markanta avvikelserna äro för 1962, där den visar ett maximum medan de övriga ha ett minimum, samt 1964–1966, där denna kurva stiger svagt från 1964 till 1965 och därefter kraftigt till 1966, medan de båda andra ha en kraftig stegring från 1964 till 1965 och sedan en svag (eller ingen) till 1966. Båda dessa avvikelser hänga uppenbarligen samman med variationerna i antalet uppklarade brott. År 1962 var detta antal 13 475 mot endast något över 11 000 åren 1961 och 1963. År 1965 var antalet uppklarade brott lågt, endast 11 012 mot närmare 17 000 år 1966. Med hänsyn till förloppet av kurvan för antalet dömda finner jag, att detta antal säkerligen ger en sämre bild av brottslighetsutvecklingen än de båda övriga, och jag har för den skull i det följande ej använt denna serie.

Trafiken

När det gäller att mäta trafiken, är man i ett sämre läge än i fråga om brottsligheten redan av den anledningen, att det kan råda tvekan om vad det är man skall mäta.

Rent teoretiskt kan man resonera på följande sätt. Varje körtillfälle med förare, som enligt lagen är att anse som alkoholpåverkad, utgör ett brottsfall, man bör alltså sätta antalet brottsfall i relation till hela antalet körtillfällen. Mot detta kan invändas, att vad man i praktiken har att räkna med, ej är antalet brottsfall utan antalet brottsfall, som kommit till polisens kännedom. Det synes rimligt att antaga, att risken för att brottet skall bli upptäckt, i stort sett bör vara proportionell mot den körda vägsträckan. Enligt detta resonemang skulle man i stället sätta antalet kända brottsfall i relation till den totala körda väglängden. I själva verket har man emellertid över huvud taget icke några talserier, som skulle kunna anses mäta vare sig antalet körtillfällen eller den körda väglängden. Man är därför hänvisad till att använda serier, om vilka man kan antaga, att deras variationer förmodligen i stort sett gå i samma riktning som trafikens variationer. I föreliggande undersök-

[3] SOU 1963: 72 s. 45.

ning har jag behandlat tre sådana serier, nämligen antalet motorfordon, kvantiteten vid motortrafik förbrukade drivmedel samt antalet dödsolyckor vid motortrafik.

1. *Antalet motorfordon.* Det synes skäligt att tänka sig, att en ökning av antalet motorfordon skall medföra en ökning såväl av antalet körtillfällen som av den totala körda väglängden. Sambandet är dock säkerligen mycket komplicerat, bl. a. eftersom utnyttjandegraden är mycket olika för olika slag av motorfordon. Som exempel kan också nämnas, att en ökning av antalet tunga lastbilar, s. k. långtradare, troligen har avsevärt större betydelse för körlängden än för antalet körtillfällen, medan en ökning av antalet mopeder torde ha motsatt inverkan. Statistiska centralbyrån publicerar statistik över antalet registrerade motorfordon av olika slag. En viktig grupp, mopederna, registreras dock ej och ingår således ej i statistiken. Obligatorisk trafikförsäkring för mopeder infördes den 1 juli 1961, men av flera skäl torde de uppgifter om antalet trafikförsäkrade mopeder, som finnas, icke ge en riktig uppfattning av antalet i trafik varande mopeder. Dessutom avse de endast en mindre del av den aktuella tidsperioden, nämligen 1961–1966 – dvs. uppgifter för tiden 1952–1960 kunna ej erhållas på detta sätt. Det är praktiskt omöjligt att sortera bort de brottsfall, där fordonet var en moped, och sedan ställa de återstående i relation till antalet registrerade motorfordon, då ett sådant förfarande skulle nödvändiggöra ett infordrande från polisen av uppgifter om vilka av de cirka 165 000 i undersökningen behandlade brottsfallen som avsett mopedonykterhet. Man kan ej heller jämföra de förevarande brottslighetssiffrorna med enbart antalet registrerade motorfordon, eftersom andelen mopedfall bland brotten är relativt stor (i en stickprovsundersökning 1964 cirka 25 % enligt underhandsuppgift från Sveri). Den enda möjligheten blir därför att använda uppskattade siffror för mopedantalet. Nedanstående tablå visar uppskattningar av antalet mopeder den 31/12 varje år beräknade av Cykel- och mopedfrämjandet.

1952	50 000	1960	700 000
1953	150 000	1961	750 000
1954	250 000	1962	750 000
1955	350 000	1963	725 000
1956	450 000	1964	700 000
1957	500 000	1965	650 000
1958	600 000	1966	625 000
1959	650 000		

Som medelvärde för ett visst år har jag tagit medeltalet mellan det för slutet av året givna antalet och antalet för slutet av föregående år. Det på så sätt beräknade antalet har adderats till medelantalet för året av registrerade motorfordon, och på detta sätt har jag erhållit de antal, som redovisas i *tabell 2*.

2. *Kvantiteten förbrukade drivmedel.* Drivmedelsförbrukningen synes närmast ägnad att ge en uppfattning om den totala körlängden, men även i detta fall gäller, att sambandet måste vara mycket komplicerat. Det är uppenbart, att en drivmedelsstatistik icke kan ge en rättvisande föreställning om inverkan på trafiken av den synnerligen starka ökningen av mopedantalet under åren 1952–1961, eftersom mopedens bensinförbrukning är så obetydlig. Man bör också nämna, att det under den tidsperiod undersökningen omfattar, skett en utveckling på motorernas område i riktning mot motorer med lägre drivmedelsförbrukning samt att

Tabell 2

År	Drivmedel 1000-tal m³	Motorfordon 1000-tal	Dödsolyckor antal
1950	994	571,1	517
1951	1 251	704,4	608
1952	1 408	831,5	680
1953	1 570	1 006,6	824
1954	1 760	1 216,5	863
1955	1 935	1 437,4	809
1956	2 112	1 623,1	776
1957	2 210	1 799,0	829
1958	2 364	1 990,9	824
1959	2 541	2 158,0	882
1960	2 711	2 303,9	929
1961	2 987	2 450,6	963
1962	3 072	2 580,8	983
1963	3 368	2 688,9	1 088
1964	3 688	2 783,2	1 171
1965	3 938	2 853,0	1 171
1966	4 175	2 910,1	1 117

det i vårt land ägt rum en klar förskjutning från övervägande amerikanska bilar med hög drivmedelsförbrukning till europeiska bilar med väsentligt lägre drivmedelsåtgång. En annan komplicerande omständighet är, att det givetvis ej är tillräckligt att beakta bensinförbrukningen – ett stort antal bilar, framför allt bussar och lastbilar men även många personbilar, ha dieselmotorer. Man måste alltså taga hänsyn även till förbrukningen av dieselolja. I brist på uppgifter, som skulle göra det möjligt att räkna om dieseloljekvantiteten till en motsvarande mängd bensin, har jag nöjt mig med att helt enkelt för varje år addera de förbrukade kvantiteterna. Uppgifter om förbrukningen av motorbensin samt av huvudsakligen för motortrafik använd dieselolja ha erhållits från Svenska Petroleum Institutet. I siffrorna för bensinförbrukningen ingår även bensin använd i nöjesbåtar, men andelen sådan bensin torde vara relativt liten. Sammanlagda drivmedelsförbrukningen återfinnes i *tabell 2*.

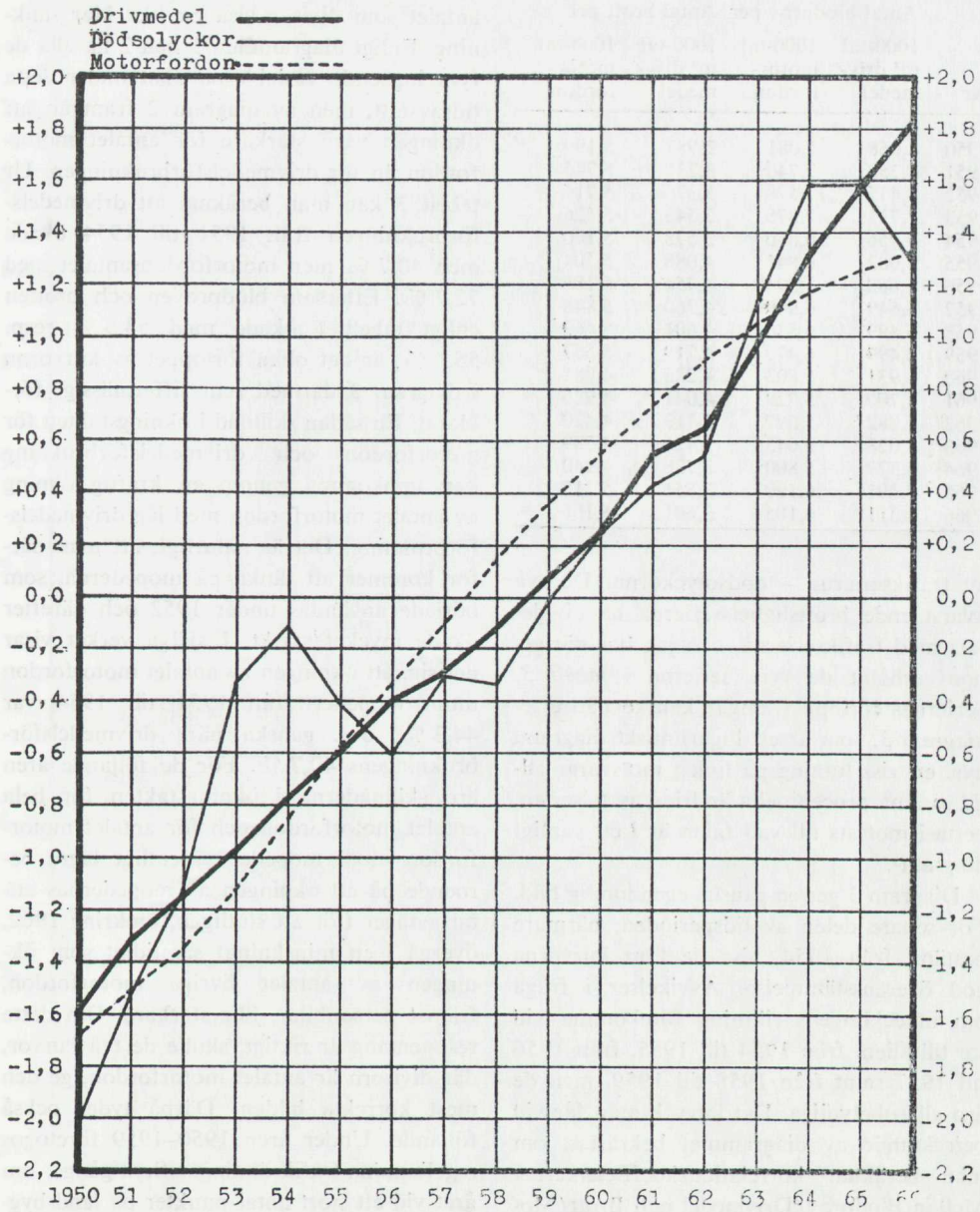
3. *Antalet dödsolyckor vid motortrafik.* En viktig anledning till att denna serie tagits med, är, att 1949 års trafiknykterhetsutredning förklarat[4], att »den bästa för en längre period tillgängliga mätaren på trafikens omfattning torde vara det årliga antalet polisutredda motortrafikolyckor». Av flera skäl torde det finnas anledning att ställa sig frågande inför detta uttalande. Det innebär ju bl. a. att man synes ha utgått från att arbetet på en bättre trafiksäkerhet är helt verkningslöst.

Statistik över polisundersökta vägtrafikolyckor publiceras av statistiska centralbyrån. Denna statistik omfattar likväl endast en mindre del av hela antalet vägrafikolyckor. Mera omfattande är den statistik, som utarbetas av trafikförsäkringsbolagen, men i stor utsträckning torde dock olyckor, där ingen skada, vare sig ekonomisk eller annan, drabbat tredje man, icke bli anmälda till försäkringsbolagen, eftersom den obligatoriska trafikförsäkringen ej omfattar skador på föraren själv och på den egna bilen. Under senare år torde dessutom relativa antalet till försäkringsbolagen anmälda olyckor ha minskat, emedan bonusbestämmelserna för försäkringarna, om olyckans följder ej äro alltför kostsamma, kunna göra det fördelaktigare för den eller de inblandade förarna att själva svara för kostnaderna och på detta sätt hålla sig kvar i en högre bonusklass. Rent allmänt torde man kunna säga, att ju svårare följder en olycka haft, desto större är sannolikheten för att den skall komma med i statistiken. I serien: dödsolyckor, olyckor med annan svårare personskada, olyckor med lindrig personskada, olyckor med enbart sakskada, är tillförlitligheten störst hos statistiken över dödsolyckor och minst hos statistiken över olyckor med enbart sakskada. Jag har för min del valt att använda statistiska centralbyråns statistik över antalet dödsolyckor. Det torde endast vara i sällsynta undantagsfall, som en trafikolycka med dödlig utgång icke blir föremål för polisutredning. Det må för övrigt nämnas, att resultaten i förevarande undersökning i stort sett bli oförändrade, även om man i stället för dödsolyckorna skulle använda hela antalet olyckor med personskada. Någon jämförelse med samtliga polisundersökta olyckor, alltså även med enbart sakskada, dvs. med den serie som trafiksäkerhetsutredningen närmast avsåg med sitt ovan citerade uttalande, kan icke längre göras, eftersom statistiska centralbyrån fr. o. m. 1965 redovisar endast olyckor med personskada.

De tre trafikserierna ha behandlats på samma sätt som de tre brottslighetsserierna (se s. 382) och resultatet härav finns i *diagram 2*. Överensstämmelsen mellan kurvorna för drivmedel och för motorfordon är mycket god – korrelationen uppgår till + 0,97. Avvikelserna från de båda andra kurvorna äro större för dödsolyckorna, men även denna kurva visar dock i stora drag god överensstämmelse, så är t. ex. korrelationen mellan den och motorfordonskurvan så hög som + 0,93. De ojämnheter, som dödsolyckskurvan uppvisar, kunna likväl anses tillräckligt markerade för att göra den olämplig som mätare av trafiken; det torde få anses fullt klart, att trafiken låg på högre

[4] SOU 1953: 20 s. 55.

Diagram 2.



nivå 1965 än 1964 och att den ökade icke minskade från 1965 till 1966. De övriga uppgifter om trafiken, som finnas, ge icke heller något stöd för att den skulle haft ett maximum 1954 och sedan kraftigt sjunkit 1955 och 1956. I den följande jämförelsen har jag på grund av dessa överväganden använt endast uppgifterna om drivmedel och motorfordon.

Jämförelsen mellan brottsligheten och trafiken

Som ovan nämnts har jag utmönstrat en av brottslighetsserierna – de dömda – och en

Tabell 3

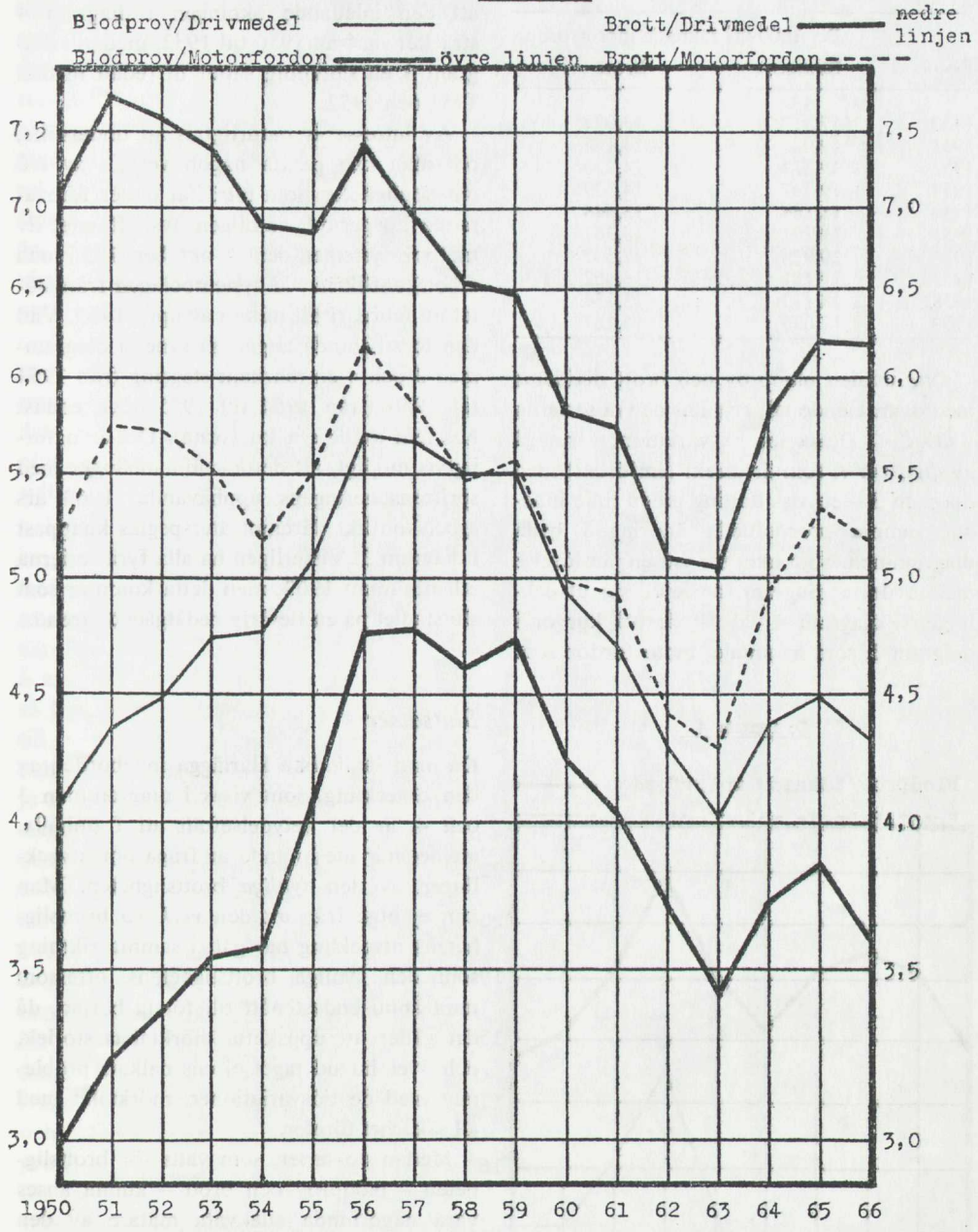
År	Antal blodprov per 1000-tal m³ drivmedel	Antal blodprov per 1000-tal motorfordon	Antal brott per 1000-tal m³ drivmedel	Antal brott per 1000-tal motorfordon
1950	4,068	7,081	2,987	5,199
1951	4,358	7,740	3,235	5,745
1952	4,475	7,578	3,376	5,716
1953	4,731	7,378	3,543	5,526
1954	4,756	6,880	3,573	5,170
1955	5,082	6,841	4,088	5,504
1956	5,682	7,394	4,754	6,186
1957	5,649	6,940	4,760	5,848
1958	5,499	6,530	4,601	5,463
1959	5,499	6,475	4,719	5,557
1960	4,931	5,803	4,233	4,981
1961	4,700	5,729	4,041	4,926
1962	4,282	5,097	3,713	4,420
1963	4,028	5,045	3,425	4,289
1964	4,377	5,800	3,728	4,940
1965	4,491	6,199	3,851	5,315
1966	4,311	6,185	3,601	5,166

av trafikserierna – dödsolyckorna. De två kvarstående brottslighetsserierna ha dividerats med trafikserierna, och jag har därigenom erhållit de fyra serierna i *tabell 3*. Seriernas förlopp framgår kanske bättre av *diagram 3*, som är ett logaritmiskt diagram, dvs. en viss lutning på linjen motsvarar alltid samma procentuella ändring av talserien, detta i motsats till vad fallet är i ett vanligt diagram[5].

Diagram 3 ger en ganska egendomlig bild. För senare delen av tidsperioden, närmare bestämt från 1954, visa de fyra kurvorna god överensstämmelse. Avvikelser i fråga om utvecklingens riktning förekomma vid tre tillfällen, från 1954 till 1955, från 1956 till 1957 samt från 1958 till 1959, men de äro alla obetydliga. Det intryck man får vid betraktande av diagrammet bekräftas, om man beräknar korrelationskoefficienterna. Mellan Blodprov/Drivmedel och Brott/Motorfordon, dvs. de båda mellersta kurvorna, är korrelationen för åren 1954–1966 lika med + 0,87 och mellan Blodprov/Motorfordon och Brott/Drivmedel, dvs. den översta och den nedersta kurvan, något lägre, + 0,62. Även från 1950 till 1951 överensstämma de fyra kurvorna. För åren 1951–1954 är emellertid förhållandet helt annorlunda. Kurvorna med drivmedelsförbrukningen som divisor visa en klar stegring, medan kurvorna med motorfordonsantalet som divisor visa en lika klar sänkning. Enligt diagrammen 1 och 2 ha alla de fyra ingående variablerna ökat under detta tidsavsnitt, men av diagram 2 framgår, att ökningen varit starkare för antalet motorfordon än för drivmedelsförbrukningen. Ur tabell 2 kan man beräkna, att drivmedelsförbrukningen från 1951 till 1954 ökade med 40,7 % men motorfordonsantalet med 72,7 %. Eftersom blodproven och brotten enligt tabell 1 ökade med 53,5 % resp. 55,4 %, är det olika förloppet av kurvorna i diagram 3 därmed rent siffermässigt förklarat. En sådan skillnad i ökningstakten för motorfordon och drivmedelsförbrukning kan uppkomma genom en kraftig ökning av antalet motorfordon med låg drivmedelsförbrukning. Det är naturligt, att man därför kommer att tänka på mopederna, som började användas under 1952 och därefter ökade mycket starkt. I själva verket visar det sig, att ökningen av antalet motorfordon utom mopeder från 1951 till 1954 var 44,3 %, dvs. ganska nära drivmedelsförbrukningens 40,7 %. För de följande åren äro skillnaderna i ökningstakten för hela antalet motorfordon och för antalet motorfordon utom mopeder väsentligt lägre beroende på att ökningen av mopedernas antal avtager (för att slutligen, omkring 1962, övergå i en minskning) samtidigt som ökningen av antalet övriga motorfordon, främst personbilar, blir starkare. Om detta resonemang är riktigt, skulle de två kurvor, där divisorn är antalet motorfordon, ge den mest korrekta bilden. Därpå tyder också följande. Under åren 1950–1959 företogos regelbundna trafikräkningar flera gånger om året vid ett stort antal punkter på landsbygdens allmänna vägar. Summan av antalet räknade motorfordon för varje år kan givet-

[5] Om 10 ökar till 11 och 1 000 till 1 100, så är detta i båda fallen en ökning med 10 % och motsvaras alltså i ett logaritmiskt diagram av linjer med samma lutning. I ett vanligt diagram däremot innebär det första fallet en ökning med en enhet och det andra en ökning med 100 enheter, linjens lutning blir där mycket större i det andra fallet än i det första.

Diagram 3.



vis användas som ett mått på trafiken på dessa vägar. Visserligen avse siffrorna för trafiknykterhetsbrottsligheten ej endast trafiken på landsbygdens allmänna vägar utan även stadstrafiken och trafiken på enskilda vägar, men det synes rimligt att antaga, att totaltrafiken i stora drag utvecklats likartat med trafiken på landsbygdens allmänna vägar. Antalet räknade motorfordon i tusental för varje år 1950–1959 framgår av nedanstående tablå.

1950	227,0	1955	514,8
1951	285,7	1956	573,5
1952	322,9	1957	650,9
1953	387,9	1958	717,7
1954	460,8	1959	790,6

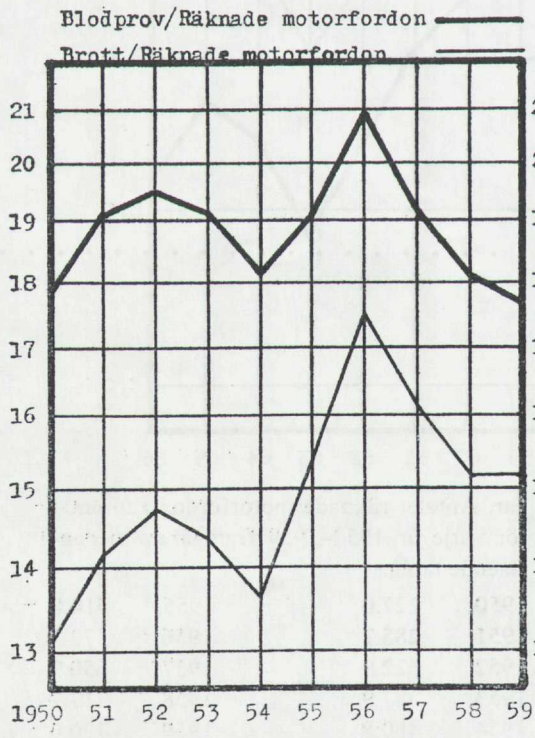
Tabell 4

År	Per 1000-tal räknade motorfordon Blodprov	Brott
1950	17,817	13,079
1951	19,083	14,165
1952	19,514	14,720
1953	19,147	14,339
1954	18,164	13,648
1955	19,101	15,367
1956	20,926	17,507
1957	19,181	16,162
1958	18,113	15,154
1959	17,673	15,167

Om antalen blodprov och brott divideras med ovanstående tal, erhållas de två serierna i *tabell 4*. Dessa seriers variationer framgå av *diagram 4*, som är direkt jämförbart med diagram 3 – en viss lutning på en linje innebär samma procentuella ändring i båda diagrammen. Som man ser vid en jämförelse mellan dessa diagram, ansluter sig utvecklingen i diagram 4 väl till de två kurvor i diagram 3, som ha antalet motorfordon som divisor. Den enda markanta skillnaden är, att den inledande ökningen i diagram 4 sträcker sig från 1950 till 1952, medan i diagram 3 en sänkning sätter in redan mellan 1951 och 1952.

Av intresse är naturligtvis att undersöka, om man kan påvisa någon verkan av två omständigheter, som inträffat under förevarande tidsperiod, nämligen avskaffandet av motbokssystemet den 1 oktober 1955 och arbetskonflikten vid systembolagen från slutet av februari till mitten av april 1963. Vad den förstnämnda angår, så synes i diagrammen 3 och 4 en markant stegring från 1954 till 1956 (från 1954 till 1955 dock endast hos fem av de sex kurvorna). Det är naturligtvis möjligt, att detta sammanhänger med spritransoneringens upphävande. 1963 års arbetskonflikt däremot återspeglas knappast i diagram 3. Visserligen ha alla fyra serierna ett minimum 1963, men detta kommer som slutstadiet på en flerårig nedåtgående trend.

Diagram 4.



Slutsatser

Då man skall söka klarlägga innebörden av den utveckling, som visas i diagrammen 3 och 4, är det betydelsefullt att framhålla, att det här uteslutande är fråga om utvecklingen av den *synliga* brottsligheten. Man kan ej utgå från att den *verkliga* brottslighetens utveckling har gått i samma riktning som den synliga brottslighetens, eftersom man ännu endast nått till första början, då det gäller att uppskatta mörktalets storlek, och över huvud taget ej ens nalkats problemet med de tidsvariationer, mörktalet med all säkerhet företer.

Medan de serier, som valts för brottsligheten – blodprov och brott – kunna anses vara någorlunda adekvata mätare av den synliga trafiknykterhetsbrottsligheten, äro svårigheterna avsevärda i fråga om mätningen av trafiken. Icke nog med obestämdheten beträffande frågan om vad som skall mätas, det finnes inga serier, som direkt mäta de två alternativa variabler, som föreslagits å s. 382. Båda de serier, som utvalts, innehålla dessutom flera osäkerhetsfaktorer,

så i fråga om drivmedelsförbrukningen den olika förbrukningen för olika typer av motorfordon och för samma typ av motorfordon under olika delar av undersökningsperioden ävensom innebörden av förbrukningen av en viss kvantitet bensin jämförd med förbrukningen av samma kvantitet dieselolja. I vad angår antalet motorfordon är främst att tänka på mopederna, vilkas antal är känt endast uppskattningsvis och som vissa år utgjorde en betydande andel av hela antalet motorfordon (1961 cirka 30 %).

Å andra sidan stärkes uppenbarligen tilltron till undersökningsresultaten i den mån serier bildade på basis av så skilda utgångsdata som antalet motorfordon och förbrukningen av drivmedel visa sig ge likartade resultat.

I stort sett ha tydligen, som framgår av en jämförelse mellan diagrammen 1 och 2, trafiknykterhetsbrottsligheten och trafiken utvecklats likartat. Om man bildar medelvärden av å ena sidan blodprov och brott, å andra sidan drivmedel och motorfordon, så finner man i själva verket, att från 1950 till 1966 hade det förra ökat med 374 % och det senare med 359 %, skillnaden är ju oväsentlig. Denna mycket goda överensstämmelse är dock i viss mån vilseledande, den hänger samman med valet av begynnelse- och slutår. Om man ser på 1956 i stället för 1966, visar det sig, att i förhållande till 1950 hade trafiken ökat med 143 % men brottsligheten med 216 %, dvs. ökningsprocenten för brottsligheten var 51 % större än för trafiken. Om man i stället låtit undersökningen börja med 1956, skulle ökningen fram till 1966 blivit, för trafiken 88 % och för brottsligheten 50 %, dvs. ökningsprocenten för trafiken var 76 % högre än för brottsligheten. På grund härav är det givetvis av speciellt intresse att studera just hur förhållandet mellan brottsligheten och trafiken – den relativa trafiknykterhetsbrottsligheten – varierat under den period som undersökts. Detta framgår av tabell 3 och diagram 3.

Med hänsyn till vad tidigare sagts, har jag i denna fråga kommit till följande slutsatser. Under första delen av undersökningsperioden, från 1950 fram t. o. m. 1956, visade den relativa trafiknykterhetsbrottsligheten i huvudsak en stigande trend ehuru med ett tillfälligt avbrott åren 1952 till 1953 eller 1954. Efter 1956 sjönk denna brottslighet stadigt fram t. o. m. 1963. Om utvecklingen efter 1963 kan något bestämt omdöme icke lämnas. Det kan vara så, att den nedåtgående trenden fortsätter och att åren 1964 och 1965 således utgöra endast ett tillfälligt avbrott i denna utveckling. Det är emellertid lika tänkbart, att trenden vänt och brottsligheten ånyo börjat stiga, varvid i stället år 1966 skulle utgöra ett tillfälligt avbrott i utvecklingen.

Bilaga 2 Om «faktisk« trafikonykterhet bland personbilsförare

Av kommitténs expert universitetslektorn Hans Klette

1 *Syfte*

Om man skall försöka värdera verkningarna av olika lagbestämmelser beträffande trafikonykterhet, måste man ha en viss kännedom om förekomsten av alkohol i trafiken. Man kan då inte använda sig av den officiella statistikens uppgifter om misstänkta brott mot trafikbrottslagen 4 §, eftersom den kända brottsligheten får antas utgöra ett selektivt urval av den faktiska brottsligheten och kan bero såväl på polisens beteende som på motorfordonsförarnas. Det är därför nödvändigt att försöka få kunskap om »faktisk» trafikonykterhet, dvs. det faktiska beteendet att föra motorfordon antingen med en blodalkoholkoncentration av minst 0,5 promille eller på ett icke betryggande sätt p. g. a. konsumtion av alkohol eller annat berusningsmedel. Detta beteende kan i princip studeras på två sätt, dels med intervju- eller enkätmetoden och dels genom metoden direkt observation. Om man enbart vill ha en approximation av beteendet bör den första metoden vara användbar. Men om man däremot vill veta den exakta blodalkoholkoncentrationen är den andra metoden den enda tänkbara, varvid slumpmässig luft- eller blodprovstagning måste ingå.

I denna bilaga skall en redogörelse lämnas för några försök att studera »faktisk» trafikonykterhet bland personbilsförare med hjälp av intervjumetoden och en variant av metoden för direkt observation utan slumpmässig provtagning. Först redogörs för material och mätinstrument beträffande de båda metoderna. Därefter följer avsnitt om förekomsten av »faktisk» trafikonykterhet – ett kort beträffande intervjumetoden och ett längre med tids- och rumsindelningar beträffande metoden direkt observation. Sedan följer avsnitt om bakgrundskaraktäristika för »faktiskt» trafikonykterhetsklientel enligt båda metoderna. Sist görs en kortfattad slutanmärkning.

2 *Material och mätinstrument*

2.1 **Intervjumetoden**

Intervjumetoden har använts i tre undersökningar – två egna från Malmöhus län 1963 och 1968 samt en Sifo-undersökning från hela riket 1965.

2.1.1 *Material*

Materialet till 1963 års undersökning från Malmöhus län valdes genom ett slumpurval ur länets personbilsregister i april 1963 och bestod av alla bilägare i detta urval, som bodde i nuvarande Malmö, Lund och Trelleborgs polisdistrikt med undantag av kvinnliga bilägare och firmabilägare; dessa två grupper utgjorde 18 % av alla personbilsägare inom de aktuella områdena. Av

det slutliga urvalet på 750 manliga personbilsägare bodde 490 i Malmö stad och av dessa intervjuades 93 % i april–maj 1963 av sociologiska institutionens i Lund tvåbetygselever. 95 från Malmö stad och 191 från den övriga delen av området ingick i ett enkätmaterial som utsändes samtidigt; svarsandelen låg här på 82 %. Då bilägarna var aktiva förare – över 90 % av de intervjuade använde bilen dagligen eller nästan dagligen – kan det material, som undersökts med intervju och som jag här begränsar mig till att redogöra för, sägas utgöra ett urval av mycket aktiva manliga personbilsförare inom ett storstadsområde.

Materialet till 1968 års undersökning från Malmöhus län var ett slumpurval ur mantalslängderna från Malmö stad och bestod av alla mantalsskrivna 18–65 åringar, som talade svenska och var motorfordonsägare eller körkortsinnehavare. Det senare kontrollerades vid intervjutillfället och vid nekande svar kontrollerades detta vid körkortsregistret i Malmöhus län. Det slutliga urvalet utgjordes av 301 personer, av vilka 271 eller 90 % intervjuades i maj 1968 av sociologiska institutionens i Lund tvåbetygselever; omkring 25 % av de intervjuade var kvinnor. Av de intervjuade använde 80 % oftast egen bil, medan 14 % använde annan bil, 2 % egen motorcykel och 4 % egen moped. Den senare gruppen var inte körkortsinnehavare, vilket däremot var fallet med de övriga. De intervjuade var inte lika aktiva motorfordonsförare som bilägarna i 1963 års undersökning – endast 40 % av de intervjuade använde motorfordon dagligen eller nästan dagligen. Av ovanstående framgår, att undersökningsmaterialet kan sägas utgöra ett urval av normalt aktiva bilförare mellan 18 och 65 år inom ett storstadsområde.

Materialet i Sifo-undersökningen från 1965 bestod av ett dubbelt sannolikhetsurval av 600 körkortsinnehavare i alla åldrar, som utlottats ur mantalslängderna för 285 kommuner och som intervjuats i sina hem av Sifo:s intervjuare på uppdrag av tidningen Väg-Nytt.[1] Några data om slag av fordon och köraktivitet bland de intervjuade framgår inte av redogörelsen i tidningen. Intervjufrågorna berör emellertid enbart bilkörning. Vi kan därför anta, att också detta material avser bilförare. Dessutom avser materialet hela riket och bör vara representativt, ifall inte bortfallet – som inte redovisas i artikeln – är alltför selektivt.

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att de tre undersökningsmaterialen nästan uteslutande berör bilförare och då framför allt personbilsförare. Vi får alltså nöja oss med att med intervjumetoden försöka redogöra för »faktisk» trafikonykterhet främst bland personbilsförare.

2.1.2 *Mätinstrument*

2.1.2.1 Inledning

Mätningen av »faktisk» trafikonykterhet har gjorts med olika slags mätfrågor i de tre undersökningarna. I Malmöhuslänundersökningarna har man gått gradvis tillväga i två etapper. Först har man frågat allmänt om andras och eget beteende att köra bil efter att ha druckit alkohol. Därefter har man frågat om beteendena med angivande av vissa kvantiteter alkohol. I Sifo-undersökningen har man frågat enbart om bilkörning efter konsumtion av mer alkohol än vad lagen medger. Alla tre undersökningarna hade emellertid tidigare ställt frågor om vilken straffbarhetsgränsen är och vilken kvantitet alkohol, som kan konsumeras, innan denna gräns överskrides.

I 1963 års undersökning inleddes frågorna angående alkoholkonsumtion i samband med bilkörning med det ledande påståendet att »det är ganska vanligt att folk dricker sprit och kör bil ett par timmar senare». Därefter följde frågor om andras beteende respektive det egna beteendet. 1968 års undersökning inleddes med det ledande påståendet »det är ganska vanligt att folk dricker alkohol och kör bil». Därefter följde den allmänna frågan angående det egna beteendet; någon motsvarande fråga beträffande andras beteende fanns inte. Avsikten med de allmänna frågorna angående »sprit» respektive »alkohol» (ej öl)

[1] Väg-Nytt 1965 nr 9–10 s. 20–22.

i samband med körning var att få en första grova uppskattning av förekomsten av konsumtion av starkare alkoholhaltiga drycker hos förarna i trafiken.

När det sedan gäller mätningen av beteenden, som kan antas utgöra »faktisk» trafikonykterhet, dvs. antas överstiga straffbarhetsgränsen 0,5 ‰, har man – som nämnts ovan – i alla undersökningarna först ställt vissa frågor beträffande straffbarhetsgränsen och vilken alkoholmängd, som kan konsumeras, innan denna gräns överskrids. Anledningen till detta har varit, att man velat ha validitets- och reliabilitetsproblemen beträffande svaren på frågorna om »faktisk» trafikonykterhet under så god kontroll som möjligt. Åtminstone har detta varit skälet i de egna undersökningarna.

2.1.2.2 Allmänt

Om vi ser på formuleringen av frågorna om »faktisk» trafikonykterhet skiljer sig undersökningarna åt. I 1963 års undersökning inleddes – som ovan nämnts – frågorna angående alkoholkonsumtion med ett ledande påstående, varpå följde frågan hur många personer den intervjuade kände till som druckit sprit och kört bil ett par timmar senare under de senaste tolv månaderna. Först därefter kom mätfrågan beträffande andras »faktiska» trafikonykterhet: »Hur många av dem hade druckit minst 10 cl. starksprit eller 3 glas vin?» Frågorna om det egna beteendet var placerade efter frågorna om andras beteende. Efter den allmänna frågan om hur många gånger den intervjuade själv druckit sprit och kört bil ett par timmar senare under de senaste tolv månaderna, följde mätfrågan beträffande egen »faktisk» trafikonykterhet: »Hur många gånger av dem drack Ni minst 10 cl. starksprit eller 3 glas vin?» 1968 års undersökning inleddes också – som ovan nämnts – med ett ledande påstående, varpå följde mätfrågan om andras »faktiska» trafikonykterhet: »Hur många personer känner Ni till som druckit minst 10 cl. starksprit eller 3 glas vin och kört motorfordon ett par timmar senare under den senaste månaden?» Efter den allmänna frågan om egen alkoholkonsumtion i samband med körning, kom sedan mätfrågan beträffande egen »faktisk» trafikonykterhet: »Hur många gånger har Ni själv druckit minst 10 cl. starksprit eller 3 glas vin och kört motorfordon ett par timmar senare under det senaste halvåret?»

Medan frågorna angående »faktisk» trafikonykterhet var formulerade på samma sätt – bortsett från de efterfrågade tidsperioderna – i de egna undersökningarna, formulerades de på ett helt annat sätt i Sifo-undersökningen. Alla, som uppgivit någon kvantitet av sprit eller vin på frågan om straffbarhetsgräns och hur mycket starksprit respektive starkvin en bilförare kunde dricka utan att blodalkoholhalten överskrider den nedre straffbarhetsgränsen, fick följande fråga av intervjuaren: »Nu kommer jag till en fråga som Ni kan besvara med fullt förtroende eftersom Ni vet att Ert svar inte kommer att lämnas ut till någon utomstående. Frågan är mycket intressant och vi vore därför tacksamma om Ni kunde ge ett uppriktigt svar. Har det hänt någon gång under de senaste 12 månaderna att Ni kört bil trots att Ni druckit mer sprit eller vin än vad lagen medger?» Alla som besvarade denna fråga positivt fick sedan ytterligare frågan »hur många gånger tror Ni att det har förekommit under de senaste 12 månaderna?»

Vi skall nu se närmare på de mycket viktiga validitets- och reliabilitetsproblemen beträffande frågorna angående »faktisk» trafikonykterhet och svaren på dessa frågor i de olika undersökningarna.

2.1.2.3 Validitet

Vad validiteten på frågorna i de egna undersökningarna angår måste denna betecknas som låg subjektivt sett. Kvantiteten 10 cl. starksprit eller eventuellt 3 glas vin kan enligt en rad undersökningar – redovisade i bl. a. SOU 1959: 46 – ge en blodalkoholkoncentration över 0,5 ‰ hos en medelstor man under en kort period, men efter ett par timmar torde promillen ha sjun-

kit betydligt under 0,5. Det bör dock observeras, att de nämnda kvantiteterna gäller det som minst har druckits. Högre kvantiteter vågade inte efterfrågas, eftersom de intervjuade då troligen skulle dölja dessa av moraliska skäl. Vi kan också konstatera, att dessa kvantiteter starksprit och vin ligger två respektive tre gånger högre än de kvantiteter som de intervjuade i medeltal ansåg att en 70 kg:s man högst kunde dricka utan att få straffbar promille. De intervjuade torde därmed ha uppfattat frågorna om »faktisk» trafikonykterhet som giltiga frågor för ett straffbart beteende. Det får därför anses att de trott sig skyldiga till »faktisk» trafikonykterhet, trots att detta inte alltid varit fallet. Validiteten på de aktuella frågorna i Sifo-undersökningen måste också betecknas som subjektivt sett låg. Frågan i denna undersökning avser »mer sprit eller vin än vad lagen medger». För att denna fråga skall mäta »faktisk» trafikonykterhet med hög giltighet, fordras korrekta kunskaper angående den alkoholmängd, som kan konsumeras utan att blodalkoholhalten överstiger straffbarhetsgränsen. Frågor angående detta hade, som ovan nämnts, också ställts tidigare i undersökningen. Av svaren på dessa framgår, att mer än halva antalet låg på under hälften av den kvantitet, som med säkerhet kan konsumeras utan att straffbarhetsgränsen uppnås. Då ingen jämförelse förekommer mellan svaren på de sistnämnda frågorna och svaren på frågorna om »faktisk» trafikonykterhet, kan vi inte veta, hur många som felaktigt antar, att de gjort sig skyldiga till »faktisk» trafikonykterhet. Det måste också här antas, att flera av de intervjuade antagit, att de gjort sig skyldiga till »faktisk» trafikonykterhet, trots att detta inte alltid varit fallet.

2.1.2.4 Reliabilitet

Reliabilitetsproblemet är aktuellast i de egna undersökningarna. I 1963 års undersökning måste reliabiliteten på svaren om »faktisk» trafikonykterhet bedömas som låg subjektivt sett. Det finns främst två skäl till att anta detta. Dels glömmer de intervjuade bort ett flertal av såväl andras som egna beteenden under en tolvmånadersperiod och dels vill de av moraliska skäl inte uppge straffbara beteenden främst beträffande sig själva.

För att komma åt glömskeeffekten har den avsedda perioden skurits ned drastiskt i 1968 års undersökning till en månad beträffande andras beteende och sex månader beträffande det egna beteendet. Reliabiliteten borde av denna anledning vara högre på svaren 1968 och 1963. Visserligen kan det ändå ibland vara svårt att veta hur mycket man själv och andra druckit i stora drag. Men då det endast gäller en ungefärlig bedömning av hur ofta vissa minimikvantiteter överskridits i samband med bilkörning, torde det inte föreligga några större felkällor i detta avseende.

Det andra reliabilitetsproblemet har jag försökt komma åt genom att fråga om beteendet hos personer, som de intervjuade känner till, i hopp om att tillförlitligheten i svaren på dessa frågor skall vara högre än beträffande det egna beteendet. Problemet kan troligen endast lösas genom att göra anonymitetsskyddet fullständigt, vilket inte var möjligt i dessa undersökningar.

Några problem med ett överdrivet rapporterat beteende beträffande så små alkoholmängder, som de aktuella, torde inte föreligga.

2.2 Metoden direkt observation

2.2.1 *Inledning*

Den andra användbara metoden för att studera »faktisk» trafikonykterhet är direkt observation. För att få veta om detta beteende föreligger är det – som nämnts tidigare – nödvändigt att känna till, om förarens blodalkoholkoncentration överstiger 0,5 ‰ eller om han p. g. a. konsumtion av alkohol eller annat berusningsmedel inte på betryggande sätt kan föra motorfordon. Blodalkoholkoncentrationen kan endast konstateras genom luft- eller blodprovstagning, medan den allmänna olämpligheten kan konstate-

ras genom iakttagelse av det yttre beteendet. Påtagliga yttre tecken på alkoholpåverkan uppvisas i regel endast av personer med blodalkoholhalter på 1,0–1,5 promille och mera. Beträffande personer med blodalkoholkoncentrationer på 0,5–1,0 promille framgår det vanligen främst av andedräkten, om de konsumerat alkohol. Bland 868 slumpvis undersökta fall från 1964 fördelade sig enligt läkare procenten påverkade vid olika blodalkoholkoncentrationer i ‰ på följande sätt: –0,49 50 %, 0,50–0,99 65 %, 1,00–1,49 75 %, 1,50–1,99 91 %, 2,00–2,49 96 % och 2,50– 100 %.[1] Av ovanstående förstår man, att en hög tillförlitlighet vid studiet av »faktisk» trafikonykterhet skulle fordra direkt observation av motorfordonsförarnas blodalkoholhalt med hjälp av utandnings- och blodprov. Något sådant är inte möjligt för närvarande i Sverige. Polisen kan använda metoden men först efter misstanke om rattfylleri, som måste grundas på ett yttre iakttagbart kriterium.

2.2.2 *Material*

Polisen kan komma i närmare kontakt med ett representativt urval av normalmotorfordonsförare genom att använda sig av VTF:s 74 §, som innehåller en bestämmelse om generell rätt för polisman att kontrollera motorfordonsförarens innehav av körkort eller annan handling, som skall medföras under körning. Genom ett slumpvis urval i två steg – först slag av väg och sedan tidpunkt – skulle polisen kunna kontrollera ett representativt urval av de svenska motorfordonsförarna. Denna möjlighet har inte använts, utan polisen kontrollerar i stället fordonsförarna med utgångspunkt från vad de av erfarenhet vet och tror är effektivast ur synpunkten att förhindra och upptäcka brott, vilket är helt i enlighet med polisens grundläggande arbetsuppgifter. Vi har därför inte tillgång till några uppgifter om »faktisk» trafikonykterhet bland ett representativt urval av motorfordonsförare fördelade slumpvis i tid och rum.

De existerande urvalen av poliskontrollerade motorfordonsförare, som vi i princip skulle kunna använda är av två slag – långrazzie- och nattrazziematerialen.

2.2.2.1 Långrazziematerialet

Det första existerande urvalet av motorförare, som vi skulle kunna använda, är de som misstänkts för trafikonykterhet vid de av rikspolisstyrelsen i landets polisdistrikt beordrade samordnade trafikövervakningarna under vissa perioder under 1968 och 1969. Dessa har tillgått så att vissa speciella beteenden särskilt kontrollerats under vanligen fyra dagar i sträck i ca hälften av landets län. Kontrollen av onykterhet i trafiken ägde t. ex. rum under 1968 från måndagen den 1 till torsdagen den 4 april och från fredagen den 5 till måndagen den 8 april samt under 1969 från onsdagen den 21 till lördagen den 24 maj och från onsdagen den 4 till lördagen den 7 juni främst på de större vägarna. Enligt rikspolisstyrelsens sammanställning kontrollerades mer än 110 000 motorfordonsförare under de ovannämnda dagarna.

Användbarheten av materialet beror emellertid på hur selektiv kontrollen varit. Om detta kan man inte veta något med exakthet, utom att kontroll av andra än personbilsförare i de flesta län förekommer relativt sällan. Man bör emellertid kunna utgå från, att då ett relativt litet antal motorfordonsförare kontrollerats i länen – i förhållande till tidsperiodens längd – utan direkt medvetet försök till slumpmässighet, bör selektionen i regel vara relativt stor.

Antalet kontrollerade motorfordonsförare vid vissa samordnade trafikövervakningar under 1968 och 1969 fördelade på län eller stad framgår av tabell A.

Materialet från långrazziorna skall p. g. a. osäkerheten beträffande selektiviteten inte användas för att beskriva »faktisk» trafikonykterhet med ett undantag. Detta är att rikspolisstyrelsens sammanställning av resultaten från långrazziorna 1969 skall använ-

[1] Andréasson–Bonnichsen i Alkoholfrågan 1964 nr 5.

Tabell A

Län eller stad	Måndag 1 till torsdag 4 april 1968	Onsdag 21 till lördag 24 maj 1969
Stockholm	Ingen uppgift	2 695
AB	Ingen uppgift	4 120
C	1 100	1 177
D	1 685	1 677
E	872	2 364
I	324	833
N	1 125	2 006
Göteborg	2 111	2 849
O	220	2 135
P	1 400	1 375
R	446	1 440
U	2 125	1 936
X	3 088	1 361
Y	1 459	5 906
Z	1 181	1 412

	Fredag 5 till måndag 8 april 1968	Onsdag 4 till lördag 7 juni 1969
F	1 909	827
G	4 305	2 984
H	3 231	2 409
K	1 935	1 006
L	2 597	5 407
Malmö	1 338	590
M	3 180	2 017
S	6 534	1 787
T	3 850	1 887
W	1 891	1 702
AC	4 151	2 591
BD	1 384	1 996
S:a	53 441	S: a 58 489

das för att beskriva den »faktiska» trafikonykterhetens fördelning på dygnets timmar. Vi måste emellertid vara försiktiga vid tolkningen av fördelningen. Visserligen förekommer långrazzian under samma veckodagar – från onsdagen till lördagen den 21–24 maj respektive 4–7 juni – i länen, men vi vet inte hur de olika polisdistriktens trafikövervakning fördelar sig på veckodagar och dygnets timmar. Om vi skall kunna dra några säkra slutsatser om fördelningen av »faktisk» trafikonykterhet på dygnets timmar, måste trafikövervakningen i de olika kategorierna av polisdistrikt vara fördelad eller förlagd på samma representativa sätt. Vi känner inte till om detta är fallet utan måste nöja oss med att anta att det förhåller sig så. Resultaten kan alltså delvis bero på polisens beteende likaväl som på motorfordonsförarnas.

2.2.2.2 Nattrazziematerialet

Det andra existerande urvalet av motorfordonsförare, som vi skulle kunna använda, är de som misstänkts för trafikonykterhet vid de av rikspolisstyrelsen centralt dirigerade trafikrazziorna – antingen inom ett eller flera polisdistrikt eller inom ett helt län i taget – under 1966 och 1967 fram till högertrafikomläggningen samt under 1968. Dessa har tillgått så att ett antal fasta kontrollpunkter upprättats på de viktigaste vägarna, där fordonsförarna kontrollerats främst beträffande nykterhetstillstånd men också körkortsinnehav, besiktningsinstrument och eventuellt något mera. Kontrollen har nästan uteslutande ägt rum nattetid – från omkring kl. 21–22 på kvällen till omkring kl. 03–04 nästa morgon – någon gång mitt i veckan men oftast under veckosluten, dvs. under de dagar i veckan och under den fjärdedel av dygnet, då det förväntas, att nykterhetstillståndet bland motorfordonsförarna är som sämst.

Enligt införskaffade rapporter från länspolischeferna har under den aktuella tiden över 600 000 motorfordonsförare kontrollerats i de centraldirigerade trafikrazziorna nattetid. Siffran måste betecknas som en minimisiffra, därför att vissa län inte har kunnat lämna några siffror för alla polisdistrikten vid enstaka tillfällen. Så har varit fallet med D, E, F och X län under 1966–67. Under 1968 har inga uppgifter införskaffats för Stockholms stad samt Gotlands och Kalmar län.

Selektiviteten i kontrollen av personbilsförarna bör vara relativt låg, då man som regel kontrollerar de flesta i denna kategori. Det förekommer visserligen, att man inte hinner kontrollera alla förare utan måste låta vissa passera. Men möjligheten att vara selektiv i mörkret är starkt begränsad. Däremot kan selektiviteten vara stor beträffande andra motorfordonsslag än personbilar, då speciellt lastbilar, som kontrolleras relativt sällan. Bussar, motorcyklar och mo-

Tabell B

Län eller stad	1966—67 Kontrollerade förare c: a	Kontrolltillfällen	Medeltalet kontrollerade förare per kontrolltillfälle — c: a	1968 Kontrollerade förare — c: a	Kontrolltillfällen	Medeltalet kontrollerade förare per kontrolltillfälle — c: a
Stockholm	72 000	44	1 600	—	—	—
AB	55 000	11	5 000	37 600	8	4 700
C	6 000	4	1 500	5 600	4	1 400
D	6 800	2	3 400	3 900	4	1 000
E	12 000	4	3 000	5 600	4	1 400
F	2 200	4	550	2 800	4	700
G	16 000	8	2 000	18 000	9	2 000
H	2 000	2	1 000	—	—	—
I	6 700	4	1 700	—	—	—
K	3 800	3	1 300	2 700	3	900
L	16 000	8	2 000	4 000	5	800
Malmö	21 000	4	5 250	9 500	3	3 150
M	18 000	6	3 000	6 800	4	1 700
N	8 600	6	1 450	4 800	6	800
Göteborg	2 700	2	1 350	1 000	1	1 000
O	4 800	8	600	3 600	4	900
P	39 000	6	6 500	12 000	4	3 000
R	—	—	—	10 000	3	3 300
S	20 000	6	3 300	12 000	4	3 000
T	5 500	5	1 100	14 000	4	3 500
U	15 000	6	2 500	2 200	2	1 100
W	12 000	6	2 000	3 400	2	1 700
X	4 600	2	2 300	4 100	3	1 350
Y	7 500	6	1 250	9 000	4	2 250
Z	1 800	3	600	1 100	2	550
AC	8 700	4	2 175	6 500	5	1 300
BD	1 300	2	650	—	—	—

peder förekommer mycket sällan i trafiken på de aktuella vägarna och vid de aktuella tidpunkterna på dygnet.

För att ytterligare förhindra selektivitet i materialet har valts ett minimum av ca 1 000 kontrollerade förare per kontrolltillfälle i storstadspolisdistrikten – Stockholm, Göteborg och Malmö – och ca 500 i de övriga polisdistrikten.

Fördelningen på län och storstäder beträffande samtliga kontrollerade förare, antalet kontrolltillfällen och medeltalet kontrollerade förare per kontrolltillfälle under 1966–67 och 1968 framgår av tabell B.

Som synes av tabellen är det endast fyra län – F, O, Z och BD – som har ett medeltal av mindre än 1 000 kontrollerade förare per kontrolltillfälle under hela perioden. Beträffande de övriga länen är det endast vid något enstaka tillfälle som mindre än 1 000 förare kontrollerats.

De i materialet ingående länen omfattar med något enstaka undantag sådana län, vars samtliga polisdistrikt återfinns en eller flera gånger i materialet. Ett sådant undantag, som bör observeras, är F län, där endast ett polisdistrikt – Vetlanda – ingår i materialet för 1966–67.

2.2.3 *Mätinstrument*

2.2.3.1 Allmänt

Det mätinstrument, som står till polisens förfogande för att observera »faktisk» trafikonykterhet, består av två helt olika delar. I de aktuella kontrollsituationerna försöker polismannen först göra en totalbe-

dömning av förarens nykterhetstillstånd genom att iaktta hans ögon, ansiktsfärg, gång och dylikt och på grundval av denna undersökning fatta en eventuell misstanke om brott mot TBL 4 §. Först efter fattad misstanke har polisen rätt att begära att få ta alkotestprov eller skall han beordra blodprovstagning. Vanligtvis lämnar föraren först ett alkotestprov genom att blåsa genom en ampull tills en plastpåse fyllts med utandningsluft. Om en färgförändring av en viss del av ampullen – markerad genom streck – skett, torde misstanken som regel anses vidare bekräftad och blodprov tas av läkare. De två delarna av mätinstrumentet är alltså dels de enskilda polismännens sinnesorgan och erfarenhet samt dels alkotestprovet. Tillförlitligheten hos båda dessa delar av mätinstrumentet är viktiga för att konstatera »faktisk» trafikonykterhet.

2.2.3.2 Tillförlitligheten hos polismännen

Beträffande detta problem kan hänvisas till min egen bilaga om polisens möjligheter att upptäcka låga blodalkoholhalter (bilaga 4) och till undersökning i bilaga 5. Här skall endast framhållas att enligt dessa upptäcker polisen grovt räknat omkring hälften av de låga promillehalterna i området 0,5–1 ‰ och däromkring vid direkt observation av förarna.

2.2.3.3 Tillförlitligheten hos alkotestprovet

Beträffande detta problem hänvisas till undersökningar i bilaga 5.

I fråga om urvalet beträffande bakgrundskarakteristika bör framhållas, att mindre än 10 % av de alkotestade bilförarna hade under 0,5 promille i medelvärde enligt det senare tagna blod- eller urinprovet.

3 *Förekomst av »faktisk» trafikonykterhet*

3.1 **Förekomst enligt intervjumetoden**

Beträffande de inledande allmänna frågorna om alkoholkonsumtion (utan angiven alkoholmängd) vid bilkörning kan anföras följande.

I 1963 års undersökning uppgav närmare hälften av de intervjuade, att de kände någon person, som under de senaste tolv månaderna druckit sprit och kört bil ett par timmar senare; medeltalet var fem personer. Omkring 20 % av de intervjuade medgav, att de själva gjort det; medeltalet var här tre gånger.

I 1968 års undersökning medgav omkring 7 % av de intervjuade bilförarna, att de själva hade druckit alkohol (ej öl) och kört bil ett par timmar senare under den senaste månaden; medeltalet var något mer än en gång.

Beträffande frågorna om »faktisk» trafikonykterhet (viss angivelse av alkoholmängd), som p. g. a. låg validitet och låg reliabilitet främst torde ge uppfattning om upplevd eller antagen »faktisk» trafikonykterhet hos de intervjuade, kan anföras följande.

I 1963 års undersökning uppgav närmare en fjärdedel (23 %) av de intervjuade, att de kände någon person som under de senaste tolv månaderna druckit minst 10 cl. starksprit eller 3 glas vin och kört bil ett par timmar senare; medeltalet var tre personer. 3,5 % av de intervjuade medgav, att de själva gjort det; medeltalet låg här mellan en och två gånger.

I Sifoundersökningen uppgav 5 % av de tillfrågade, att det med säkerhet hänt någon gång under de senaste tolv månaderna, att de kört bil, trots att de druckit mer sprit eller vin än vad lagen medger; dessutom svarade ytterligare 13 % av de tillfrågade »ja tveksamt» på samma fråga. Av dem som svarat »ja» eller »tveksamt» trodde hälften att detta hänt en gång, 3 % två gånger, 3 % tre gånger, 10 % 4–10 gånger, medan 1/3 inte visste hur många gånger det hänt.

I 1968 års undersökning uppgav närmare en fjärdedel (23 %) av de intervjuade, att de kände någon person, som under den senaste månaden druckit minst 10 cl. starksprit eller tre glas vin och kört bil ett par timmar senare; medeltalet var mellan tre

och fem personer. Omkring 7 % av de intervjuade medgav, att de själva gjort detsamma under det senaste halvåret; medeltalet var här något över två gånger.

3.2 Förekomst enligt metoden direkt observation

I den följande analysen beträffande »faktisk» trafikonykterhet enligt metoden direkt observation eller misstänkt trafikonykterhet i trafikrazziematerialet skall jag utgå från två grundläggande dimensioner, nämligen tiden och rummet. Beträffande tiden skall tre indelningar göras, mellan sommar och vinter, mellan veckoslut och veckodag samt mellan olika tidpunkter på dygnet. Beträffande rummet skall två indelningar göras, dels i olika slag av regioner och län och dels i olika slag av polisdistrikt med utgångspunkt från centralortens storlek.

3.2.1 *Fördelning i tiden*

3.2.1.1 Sommar – vinter

En viktig tidsindelning är fördelningen av »faktisk» trafikonykterhet på årstider eller sommar-vinterhalvår. Denna uppdelning har emellertid inte gjorts för riket som helhet, främst av den anledningen att det är svårt att göra en enhetlig meningsfull indelning, då årstiderna varierar kraftigt i norra och södra delen av landet. Dessutom skulle indelningen helst ha utgått från det aktuella väderleksförhållandet med tanke på att polisens mätinstrument – luktorganet – fungerar olika effektivt under olika förhållanden. Eventuella skillnader i materialet skulle alltså lika väl ha kunnat bero på polisens beteende som på fordonsförarnas.

Som typexempel på »faktisk» trafikonykterhet fördelad på vinter och sommar skall omnämnas data från nattrazzior i AB län, vilket är det enda län, som tillåter en sådan uppdelning med samtidig hänsyn tagen till rumsfördelningen och fördelningen på veckodag–veckoslut. Nattrazziorna avser samtliga polisdistrikt kontrollerade i stort sett på samma sätt under natten mellan fredag och lördag.

Fördelningen på vinter–sommar per 1 000 kontrollerade förare i AB län framgår av tabell C.

Som synes av tabellen är medeltalet för »faktisk» trafikonykterhet i nattrazziorna 4 ‰ under vinterhalvåret mot 5,7 ‰ under sommarhalvåret.

3.2.1.2 Veckoslut – veckodag

Uppdelningen av »faktisk» trafikonykterhet med utgångspunkt från distinktionen mellan veckoslut och veckodag har gjorts med tanke på att alkoholkonsumtionen är ojämnt fördelad på veckans dagar och till stor del är förlagd till veckoslutet – med veckoslut menas fredag, lördag och söndag och med veckodagar de övriga dagarna. Det vanligaste kontrolltillfället under veckoslut har varit natten mellan fredag och lördag och under veckodag natten mellan onsdag och torsdag.

Fördelningen av »faktisk» trafikonykterhet i nattrazziorna på veckoslut–veckodag i län eller stad per 1 000 kontrollerade förare framgår av tabell D, där det ungefärliga antalet kontrollerade förare anges inom parentes.

Av tabellen framgår att den »faktiska» trafikonykterheten i nattrazziorna är betydligt vanligare under veckosluten än un-

Tabell C

Vinterfördelning	‰	Sommarfördelning	‰
17—18 mars, 31 mars—1 april 1967	3,7	14—15, 28—29 juli 1967	5,7
15—16, 29—30 mars 1968	4,2	7—8, 14—15 juni 1968	5,0
25—26 oktober, 15—16 november 1968	4,2	9—10, 23—24 aug. 1968	6,3
Medeltal	4,0	Medeltal	5,7

Tabell D

Län eller stad	Veckoslut 1966—67 ‰	Veckoslut 1968 ‰	Veckodag 1966—67 ‰	Veckodag 1968 ‰
Stockholm	3,1 (28 000)	—	1,8 (45 000)	—
AB	4,4 (31 000)	5,0 (37 600)	2,9 (24 000)	—
C	4,7 (4 500)	1,6 (2 800)	2,7 (1 500)	1,4 (2 800)
D	1,2 (1 700)	2,9 (3 100)	0.2 (5 100)	2,5 (800)
E	1,5 (10 600)	1,6 (5 600)	1,4 (1 400)	—
F	5,4 (1 100)	5,0 (2 800)	0,9 (1 100)	—
G	1,7 (16 000)	0,8 (18 000)	—	—
H	1,5 (2 000)	—	—	—
I	3,9 (6 700)	—	—	—
K	0,9 (3 800)	3,0 (2 700)	—	—
L	2,0 (1 600)	2,2 (4 000)	—	—
Malmö	3,4 (16 500)	4,5 (3 500)	0 (4 500)	—
M	2,1 (16 000)	1,4 (9 500)	0,6 (2 000)	1,5 (3 300)
N	2,6 (4 300)	3,8 (4 800)	1,2 (4 300)	—
Göteborg	3,7 (2 700)	—	—	5,0 (1 000)
O	4,7 (3 600)	4,7 (3 600)	4,3 (1 200)	—
P	2,1 (14 000)	3,1 (8 500)	1,1 (25 000)	3,1 (3 500)
R	—	1,5 (4 000)	—	0,3 (6 000)
S	2,2 (15 000)	3,3 (12 000)	2,3 (4 400)	—
T	3,4 (4 400)	4,7 (14 000)	2,7 (1 100)	—
U	2,7 (5 000)	5,0 (2 000)	1,2 (10 000)	—
W	2,4 (7 500)	4,1 (3 400)	0,7 (4 500)	—
X	4,7 (2 300)	10,0 (2 500)	2,6 (2 300)	2,5 (1 600)
Y	1,4 (3 600)	0,6 (9 000)	1,0 (3 900)	—
Z	1,1 (1 800)	10,0 (1 100)	—	—
AC	2,0 (6 000)	3,7 (6 500)	3,8 (2 600)	—
BD	1,5 (1 300)	—	—	—

der veckodagarna. I de län, där data finns för både veckoslut och veckodag, uppvisade 3,0 ‰ av förarna under veckosluten mot 1,7 ‰ av förarna under veckodagarna detta beteende under 1966–67. Den förra andelen är omkring ¾ högre än den senare. Motsvarande siffror för 1968 var 3,4 ‰ för veckosluten och 1,9 ‰ för veckodagarna, dvs. omkring ¾ högre andel av »faktisk» trafikonykterhet under de aktuella timmarna på veckosluten jämfört med veckodagarna.

Det bör observeras, att några helgdagar inte ingår i materialet.

3.2.1.3 Tidpunkt på dygnet

En tredje viktig tidsindelning är fördelningen av materialet på de timmar, under vilka nattrazzian pågick. En sådan uppdelning tillåts endast i ett län – AB län – som är det enda, där uppgifter om antalet kontrollerade fordon och misstänkta rattfylleristers lämnats timme för timme under tiden för nattrazzian. Vi får alltså se nedanstående fördelning som ett typexempel, vars representativitet för landet som helhet vi inte känner till.

Fördelningen av misstänkta rattfylleris-

Tabell E

	Kl. 22—23	23—24	00—01	01—02	02—03	03—04	04—05
7—8, 14—15 juni 1968	0,8	2,3	3,8	10,1	8,2	13,5	5,8
9—10, 23—24 aug. 1968	2,8	3,5	5,2	6,5	5,9	16,1	13,3
Medeltal	1,8 ‰	2,9 ‰	4,5 ‰	8,3 ‰	7,1 ‰	14,8 ‰	9,6 ‰

ter per 1 000 kontrollerade motorfordonsförare i AB län under fredagar–lördagar kl. 22–05 framgår av tabell E.

Som synes av tabellen förekommer när det gäller natten den största andelen »faktisk» trafikonykterhet under timmarna före och efter kl. 03 på morgonen, då omkring 1 % av förarna i trafiken tillhör denna kategori i det undersökta området.

Beträffande fördelningen av »faktisk» trafikonykterhet på dygnets samtliga timmar har vi möjlighet att med den ovan omtalade osäkerheten beträffande polisdistriktens olikheter i fördelningen av trafikövervakningen som typexempel använda oss av data i långrazziematerialet från den 21–24 maj och 4–7 juni 1969.

Fördelningen av misstänkt trafikonykterhet per 1 000 kontrollerade förare på dygnets timmar framgår av tabell F, där också antalet kontrollerade förare samt alkotest- och blodprov anges.

Av tabellen framgår att den största andelen »faktisk» trafikonykterhet förekommer från timmarna före midnatt till fram på morgonen. Under denna tid tillhör omkring 2/3–3/4 % av förarna i trafiken denna kategori. Från tidig morgon till tidig eftermiddag sjunker andelen av »faktisk» trafikonykterhet till omkring 1 ‰ för att öka till omkring det dubbla – 2 ‰ – under eftermiddagen och tidiga kvällen, varefter andelen åter stiger sakta mot midnatt. Det bör erinras om den förut omnämnda tänkbara selektiviteten, vilken kan göra de aktuella siffrorna otillförlitliga.

I tabell F har ingen hänsyn tagits till fördelningen på veckoslut–veckodag, vilket görs i de två följande tabellerna. Här medtas emellertid endast kontrolltillfällen med mer än 100 kontrollerade motorfordonsförare per tvåtimmarsperiod och polisdistrikt samt endast de tidsperioder som inte täckts av nattrazziematerialet.

Fördelningen av misstänkt trafikonykterhet per 1 000 kontrollerade motorfordonsförare på vissa av dygnets timmar under veckoslut framgår av tabell G, där också antalet kontrollerade förare och antalet polisdistrikt anges.

Fördelningen av misstänkt trafikonykterhet per 1 000 kontrollerade motorfordonsförare på vissa av dygnets timmar under veckodag framgår av tabell H, där också antalet kontrollerade förare och antalet polisdistrikt anges.

3.2.2 *Fördelning i rummet*

3.2.2.1 Slag av region och län

Swedner – docent i sociologi vid Lunds universitet – har i syfte att analysera brottslighetens regionala variation inom Sverige gjort en indelning, vilken han betraktar som »ett primitivt försök att fastställa om en sådan 'regional' indelning av landet avslöjar några regelmässigt återkommande skillnader mellan de totala brottsfrekvenserna i landets olika delar».[1] Han har delat upp länen på sju grupper. Den första gruppen innehåller de tre storstadsområdena med Stockholm, Göteborg och Malmö som centra, medan de sex övriga grupperna består av län som ligger på ungefär samma avstånd från storstadsområdena eller åtminstone i samma riktning från storstadsregionerna. Inom varje grupp har länen sedan ordnats efter den procentuella andel av befolkningen som var bosatt i tätorter med minst tvåhundra invånare.[2]

I tabell I användes ovanstående regionala indelning för att undersöka, huruvida det finns några regelmässigt återkommande skillnader beträffande den »faktiska» trafikonykterheten i landets olika delar. Det har endast varit möjligt att göra en sådan indelning beträffande veckoslutsnätterna, eftersom uppgifter från flera län saknas beträffande andra tidpunkter. Men i gengäld bör resultatet bli mera tillförlitligt med material enbart från veckoslutsnätterna, eftersom selektionen torde vara minst där.

Medeltalet misstänkta rattfyllerister per 1 000 kontrollerade förare under veckosluten 1966–67 och 1968 samt för hela perioden 1966–68 dels för olika län och dels

[1] Sociala avvikelser och social kontroll (red. J. Israel) 2 uppl. 1968, s. 265.
[2] Se a. a., samma sida.

Tabell F

Kl.	Misstänkt trafikonykterhet per 1 000 kontrollerade förare		Antal kontrollerade förare
	Alkotest-prov	Blodprov	
00—02	12	8,1	3 338
02—04	11	7,0	1 419
04—06	9	5,4	552
06—08	5	1,1	1 859
08—10	2	0,8	4 849
10—12	3	1,3	6 059
12—14	2	0	6 190
14—16	3	2,4	5 391
16—18	3	1,9	6 952
18—20	4	1,8	6 699
20—22	6	3,4	8 302
22—24	12	6,5	6 032
S: a	5 ‰	2,8 ‰	57 640

Tabell G

Kl.	Misstänkt trafikonykterhet per 1 000 kontrollerade förare under veckoslut		Antal kontrollerade förare	Antal polisdistrikt
	Alkotest-prov	Blod-prov		
8—10	1,4	—	727	5
10—12	2,2	—	909	7
12—14	—	—	681	5
14—16	6,6	2,2	457	4
16—18	0,7	0,7	1 378	6
18—20	1,1	1,1	1 905	9
20—22	3,6	2,0	1 970	8

Tabell H

Kl.	Misstänkt trafikonykterhet per 1 000 kontrollerade förare under veckodag		Antal kontrollerade förare	Antal polisdistrikt
	Alkotest-prov	Blod-prov		
8—10	1,1	—	1 825	12
10—12	1,6	0,5	1 914	12
12—14	0,5	—	1 872	12
14—16	1,4	—	1 442	9
16—18	0,8	0,4	2 389	14
18—20	1,9	—	1 619	10
20—22	5,9	1,2	843	6

Tabell I

	1966—67 ‰	1968 ‰	1966—68 (medelv.) ‰
Storstadslänen:			
Stockholms stad och län	3,8	5,0	4,4
Göteborgs och Bohus län	4,2	4,7	4,5
Malmöhus län	2,8	3,0	2,9
	m=3,6	m=4,2	m=3,9
Stockholmsregionen: (exklusive Stockholms stad och län).			
Västmanlands län	2,7	5,0	3,8
Södermanlands län	1,2	2,9	2,0
Östergötlands län	1,5	1,6	1,6
Uppsala län	4,7	1,6	3,1
	m=2,5	m=2,8	m=2,6
Mellersta Västsverige:			
Örebro län	3,4	4,7	4,0
Älvsborgs län	2,1	3,1	2,6
Skaraborgs län	—	1,5	1,5
	m=2,7	m=3,1	m=2,7
Kustlänen i Sydsverige:			
Blekinge län	0,9	3,0	2,0
Kalmar län	1,5	—	1,5
Hallands län	2,6	3,8	3,2
Gotlands län	3,9	—	3,9
	m=2,2	m=3,4	m=2,6
Inlandet i Sydsverige:			
Jönköpings län	(5,4)	(5,0)	(5,2)
Kristianstads län	2,0	2,2	2,1
Kronobergs län	1,7	0,8	1,3
	m=1,9	m=1,5	m=1,7
Kustlänen i Nordsverige:			
Gävleborgs län	4,7	10,0)	4,7
Norrbottens län	(1,5)	(12,0)	(1,5)
Västernorrlands län	1,4	0,6	1,0
Västerbottens län	2,0	3,7	2,8
	m=2,7	m=2,2	m=2,8
Inlandet i Nordsverige:			
Kopparbergs län	2,4	4,1	3,2
Värmlands län	2,2	3,3	2,7
Jämtlands län	(6,1)	(10,0)	(8,0)
	m=2,3	m=3,7	m=2,9

för olika regioner framgår av tabell I.

Av tabellen framgår beträffande regionerna att vi under veckoslutsnätterna har en högfrekvensregion – storstadslänen – med ett medeltal på omkring 4 ‰ – och en lågfrekvensregion – inlandet i sydsverige – med ett medeltal på 1,7 ‰, medan de övriga regionerna samtliga ligger i området 2,6–2,9 ‰.

Vad beträffar länen ser vi, att de båda största storstadslänen har siffror på omkring 4,5 ‰, men att Gävleborgs län ligger lika högt med omkring 4,7 ‰. Likaså har några län, som gränsar till Stockholmsområdet, höga siffror. Så är fallet med Uppsala, Örebro och Västmanlands län – alla med siffror omkring och över 3,5 ‰. Dessa län ligger högre än det tredje storstads-

Tabell J

Slag av polisdistrikt	‰	Antal kontrollerade fordon	Antal polisdistrikt
1	4,1	110 000	7
2	2,3	50 000	10
3	1,9	30 000	12
4	1,5	30 000	11

länet – Malmöhus län. Detsamma är fallet med Gotlands län. Det bör betonas, att man bör vara försiktig vid jämförelser mellan länen, då nattrazziorna kan ha varit utformade på olika sätt. Resultaten skulle då ge besked om polisens beteende i stället för motorfordonsförarnas. Detta gäller speciellt vissa norrlandslän, där de höga siffrorna på omkring och över 10 ‰ uteslutits.

3.2.2.2 Slag av polisdistrikt

Fördelningen av den »faktiska» trafikonykterheten på olika typer av bebyggelsemiljöer sker genom en gruppering av polisdistrikten, inom vars område beteendet ägt rum, i enlighet med kriminalstatistikens uppdelning av landets kommuner med ett undantag – till storstadspolisdistrikten räknas också polisdistrikten i AB län utom Norrtälje och Södertälje polisdistrikt. Med tillämpning av denna indelning har polisdistrikten klassificerats på följande sätt:

1. Storstadspolisdistrikt (Stockholm, Göteborg, Malmö och polisdistrikten i AB län utom Norrtälje och Södertälje).
2. Polisdistrikt med övriga städer med minst 50 000 invånare.
3. Polisdistrikt med städer med 20 000–49 999 invånare.
4. Övriga polisdistrikt.

Fördelningen efter folkmängd avser den 1 januari 1967. Vid jämförelse kan endast väljas data från veckoslutsnätterna, eftersom flertalet polisdistrikt saknar data från veckodagarna. Dessutom har endast medtagits polisdistrikt med minst ca 1 000 kontrollerade fordon per kontrolltillfälle.

Fördelningen av misstänkt trafikonykterhet under veckoslut per 1 000 kontrollerade fordon i de olika slagen av polisdistrikt framgår av tabell J.

Av tabellen framgår att andelen av »faktisk» trafikonykterhet under veckoslutsnätterna är störst i polisdistrikt med storstad och att andelen minskar allteftersom storleken på städerna i polisdistrikten sjunker. Andelen i kategori 1 är omkring 3/4 högre än i kategori 2, medan de övrigas andelar ligger omkring 1/4 lägre än närmast föregående.

3.2.3 *Typexempel på vissa tidsfördelningar i olika slags polisdistrikt*

(1) Storstadspolisdistrikten

Som typexempel på storstadspolisdistriktens fördelning beträffande dimensionen veckoslut–veckodag kan nämnas följande siffror för misstänkt trafikonykterhet per 1 000 kontrollerade fordon med 60 000 resp. 70 000 kontrollerade fordon sammanlagt:

	Veckoslut ‰	Veckodag ‰
Stockholm stad	3,1	1,8
AB län	5,5	3,0

Vi ser att andelen misstänkta rattfylleristen under veckoslutsnätterna jämfört med veckodagarna är omkring 3/4 högre för Stockholms stad och AB län.

Som typexempel på storstadspolisdistriktens fördelning beträffande dimensionen sommar–vinter kan hänvisas till ovannämnda exempel på sid. 398.

(2) Polisdistrikt med övriga städer med minst 50 000 invånare

Som typexempel på fördelningen av misstänkt trafikonykterhet i polisdistrikt av ka-

Tabell K

	Veckoslut		Veckodag	
	Sommar ‰	Vinter ‰	Sommar ‰	Vinter ‰
Södertälje	2,1 (2 400)	2,0 (2 500)		
Uppsala	4,7 (1 500)	0 (1 000)		
Eskilstuna	4,7 (1 500)		0 (1 000)	
Hälsingborg	2,2 (5 100)			
Borås	4,4 (4 600)	1,3 (1 500)	0,5 (1 900)	3,4 (4 400)
Karlstad	2,9 (13 400)	2,6 (5 600)	2,2 (1 800)	1,3 (2 300)
Gävle			1,8 (2 200)	
Sundsvall	0,7 (4 100)	1,2 (3 050)	2,2 (1 900)	
Skellefteå		1,9 (1 100)		
Umeå	0,8 (2 400)			
Medeltal	2,7	Medeltal 1,9	Medeltal 1,5	

tegori 2 dels efter veckoslut–veckodag och dels efter sommar–vinter kan hänvisas till tabell K, som avser per 1 000 kontrollerade förare. Siffrorna inom parentes anger antalet kontrollerade förare. Endast kontrolltillfällen med minst 1 000 kontrollerade förare har medtagits.

(3) Polisdistrikt med städer med 20 000–49 999 invånare

Som typexempel på fördelningen av misstänkt trafikonykterhet i polisdistrikt av kategori 3 dels efter veckoslut–veckodag och dels efter sommar–vinter kan hänvisas till tabell L, som avser per 1 000 kontrollerade förare. Siffrorna inom parentes anger antalet kontrollerade förare. Endast kontrolltillfällen med minst 1 000 kontrollerade förare har medtagits.

(4) Övriga polisdistrikt

Som typexempel på fördelningen av misstänkt trafikonykterhet i polisdistrikt av kategori 4 dels efter veckoslut–veckodag och dels efter sommar–vinter kan hänvisas till tabell M som avser per 1 000 kontrollerade förare. Siffrorna inom parentes anger antalet kontrollerade förare. Endast kontroll-

Tabell L

	Veckoslut		Veckodag	
	Sommar ‰	Vinter. ‰	Sommar ‰	Vinter ‰
Nyköping			0 (1 600)	
Oskarshamn	0,8 (1 200)			
Ronneby	0 (1 050)			
Kristianstad	0 (1 300)	3,4 (2 650)		
Landskrona		1,1 (3 500)		0,8 (1 200)
Lund	2,0 (6 000)			0,3 (3 050)
Trelleborg	2,0 (2 000)	0 (1 300)		
Halmstad	0,7 (1 500)			2,5 (1 600)
Trollhättan	1,7 (2 300)		0 (2 900)	
Kristinehamn	1,9 (1 500)			
Avesta		2,7 (1 500)		
Borlänge		4,0 (1 500)		
Ludvika	2,0 (1 500)			
Medeltal	1,8	Medeltal 2,0		

Tabell M

	Veckoslut		Veckodag	
	Sommar ‰	Vinter ‰	Sommar ‰	Vinter ‰
Enköping		1,3 (800)		
Strängnäs		1,3 (800)	0,5 (1 800)	
Visby	3,9 (2 800)	3,8 (3 900)		
Hässleholm	1,4 (4 500)	1,4 (5 300)		
Ängelholm	1,9 (2 000)			
Eslöv	2,3 (1 750)			1,9 (2 150)
Ystad			0,6 (1 800)	
Falkenberg	4,0 (1 500)			
Varberg	3,0 (1 350)			
Kungsbacka			0,7 (1 350)	0 (1 250)
Alingsås	0 (1 000)		0 (1 000)	
Kinna	5,3 (750)			
Ulricehamn	3,5 (850)		3,7 (1 050)	
Vänersborg	0 (2 800)		0,3 (3 800)	0 (1 700)
Åmål	1,0 (925)		0 (900)	
Säffle	0 (1 400)	1,0 (1 000)		
Malung	0 (750)			
Mora	1,3 (750)			
Rättvik	1,3 (750)		0,9 (2 250)	
Kramfors		0,8 (1 200)	0 (1 200)	
Sollefteå		0,8 (1 200)		
Örnsköldsvik			0 (850)	
Medeltal	2,1	Medeltal 1,6	Medeltal 0,6	

tillfällen med minst 750 kontrollerade förare har medtagits.

4 *Bakgrundskaraktäristika för »faktiskt» trafikonykterhetsklientel*

4.1 **Karaktäristika enligt intervjumaterialet**

Vi skall nu närmare beskriva det klientel, som gör sig skyldigt till främst upplevd eller antagen »faktisk» trafikonykterhet genom att se på några bakgrundskaraktäristika bland dem som svarat jakande på intervjufrågorna angående »faktisk» trafikonykterhet.

4.1.1 *Kön*

I Sifo-undersökningen ansåg sig 7 % av männen mot 3 % av kvinnorna med säkerhet ha gjort sig skyldiga till »faktisk» trafikonykterhet, medan 12 % bland männen och 15 % bland kvinnorna varit tveksamma men ändå besvarat frågan jakande.

I 1968 års undersökning uppgav 8 % av männen mot 3 % av kvinnorna, att de gjort sig skyldiga till det efterfrågade beteendet.

I båda undersökningarna uppgav männen, att de gjort sig skyldiga till det aktuella beteendet upprepade gånger, medan kvinnorna uppgav endast enstaka gånger.

4.1.2 *Ålder*

I Sifo-undersökningen ansåg sig 26 % av 18–19-åringarna med säkerhet ha gjort sig skyldiga till »faktisk» trafikonykterhet mot 5 % av 20–24-åringarna, 9 % av 25–29-åringarna, 3 % av 30–49-åringarna och 4 % av 50-åringarna och äldre. Bland de tveksamma märks främst åldrarna 50 år och däröver med 31 %, medan övriga åldersgrupper ligger mellan 5 och 9 %.

I 1968 års undersökning uppgav 16 % i åldersgruppen 18–24 år, 7 % i gruppen 25–34 år, 2 % i gruppen 35–44 år och 7 % i gruppen 45–54 år, att de gjort sig skyldiga till det efterfrågade beteendet.

I båda undersökningarna uppgav de i åldrarna omkring 20 år, att de gjort sig

skyldiga till det aktuella beteendet upprepade gånger, medan de andra åldersgrupperna uppgav endast enstaka gånger.

4.1.3 *Socialgrupp*

I Sifo-undersökningen ansåg sig 13 % av socialgrupp 1, 3 % av socialgrupp 2 och 6 % av socialgrupp 3 med säkerhet ha gjort sig skyldiga till »faktisk» trafikonykterhet. Bland de tveksamma var motsvarande siffror 9, 13 respektive 14 %.

I 1968 års undersökning uppgav 18 % av socialgrupp 1, 4 % av socialgrupp 2 och 4 % av socialgrupp 3, att de gjort sig skyldiga till det efterfrågade beteendet.

4.1.4 *Bostadsort*

I Sifo-undersökningen ansåg sig 9 % av dem som bodde i storstäderna mot 4 % i övriga städer och 4 % i landsbygd ha gjort sig skyldiga till »faktisk» trafikonykterhet. Bland de tveksamma var motsvarande siffror 13, 8 respektive 17 %.

4.2 **Karaktäristika enligt trafikrazziematerialet**

Vi skall nu närmare beskriva det klientel, som gjort sig skyldigt till »faktisk» trafikonykterhet eller misstänkts för trafikonykterhet enligt trafikrazziematerialet, genom att se på några bakgrundskaraktäristika hos personbilsförarna i nattrazziematerialet. Därvid skall klientel från tre slags områden eller polisdistrikt särredovisas – storstadspolisdistrikt, polisdistrikt med övriga städer med minst 50 000 invånare samt polisdistrikt med städer med mindre än 50 000 invånare och övriga polisdistrikt, nedan kallade polisdistrikt kategori 1, 2 och 3–4. För var och en av dessa tre slag av polisdistrikt har vissa urval gjorts.

4.2.1 *Urval*

(A) Allmänt

De allmänna principerna för urvalen har varit att (1) de olika regionerna skall vara relativt jämnt representerade, (2) endast kontrolltillfällen med minst omkring 1 000 – för Norrland 500 – kontrollerade förare skall beröras, (3) främst veckoslut skall medtagas, (4) vinter – och sommarhalvåren skall vara relativt jämnt representerade.

Urvalen berör två tidsperioder – dels de tolv månaderna före högertrafikomläggningen och dels 1968 samt för storstadsurvalet också 1969 – vilka skall särredovisas.

Urvalet omfattar endast sådana misstänkta personbilsrattfyllerister, där blodprovet visade mer än 0,35 promille i medelvärde eller urinprovet låg över 0,8 promille. Beträffande blodalkoholhalten, där den genomsnittliga förbränningen är 0,15 promille per timme, har en tillbakaräkning gjorts från tiden för blodprovstagningen till körningen, som i genomsnitt ägde rum en timme tidigare.

Det sammanlagda antalet fall i de tre urvalen är 608.

(B) Speciellt

(1) Storstadsurvalet omfattar enbart de centrala polisdistrikten i AB län, Danderyd, Handen, Huddinge, Lidingö, Nacka, Solna och Täby, med samtliga nattrazzior från december 1966 till juli 1967 samt under hela 1968 och hela 1969. Antalet fall är 100 st. 1966–67, då Täby ej ingick i urvalet, och 123 st. 1968 och 76 st. 1969 eller sammanlagt 299 fall. Tre veckodagskontroller ingår i urvalet – en 1967 och två 1969 – med 31 fall.

2) Urvalet av polisdistrikt med övriga städer med minst 50 000 invånare omfattar följande polisdistrikt och fall:

	1966—67	1968
Södertälje	5	7
Uppsala	12	—
Eskilstuna	—	6
Norrköping–Linköping	5	—
Hälsingborg	14	—
Borås	10	16
Karlstad	20	16
Örebro	6	6
Västerås	7	—
Gävle	9	16
Skellefteå	14	5
Umeå	—	3
	102	75

Veckodagskontroller i Borås med 10 fall 1966–67 och 5 fall 1968 ingår i urvalet.

(3) Urvalet av polisdistrikt med städer med mindre än 50 000 invånare och övriga polisdistrikt omfattar följande polisdistrikt och fall:

	1966—67	1968
Enköping	4	—
Mjölby–Motala	3	—
Karlshamn	—	5
Hässleholm	6	—
Kristianstad	5	3
Simrishamn	3	—
Ängelholm	3	—
Eslöv	4	4
Trelleborg	—	4
Falkenberg	5	—
Halmstad	4	—
Kinna	11	1
Trollhättan		1
Ulricehamn		1
Vänersborg		1
Åmål		—
Skövde	—	3
Hagfors, Kristinehamn, Sunne	14	—
Köping, Sala	—	5
Borlänge	5	—
Sandviken	4	4
Bollnäs, Hudiksvall, Ljusdal, Söderhamn	16	6
Östersund	7	—
	94	38

Veckodagskontroller med 10 fall 1966–67 och 8 fall 1968 ingår i urvalet.

4.2.2 *Blodalkoholkoncentration*

Den procentuella fördelningen på blodalkoholkoncentrationen hos de misstänkta personbilsrattfylleristerna i de tre kategorierna av polisdistrikt framgår av tabell N.

Av tabellen framgår att omkring 1/2 av fallen ligger under och omkring 1/2 över 1 promille. Ju högre kategori polisdistriktet är desto större blir andelen i de högre halterna, och omvänt ju lägre kategori polisdistriktet är desto större blir andelen i de lägre halterna. Blodalkoholhalterna under 0,5 promille utgör i genomsnitt mindre än 15 % av fallen. Halterna mellan 0,5 och 0,99 promille utgör i genomsnitt omkring 1/3 av fallen. Området mellan 1,00 och 1,49 promille har mellan 1/4 och 1/3 av fallen, bortsett från den låga andelen i kategori 3–4 1968, där de absoluta talen är små. Fallen med 1,50 promille och mera utgör i genomsnitt omkring 1/5 av samtliga fall, bortsett från den höga andelen i kategori 3–4, där de absoluta talen är små.

En svag tendens till förskjutning mot lägre promillehalter märks också i tabellen. Under tiden efter högertrafikomläggningen återfinns en något mindre del i halterna över en promille och en motsvarande större del under en promille jämfört med tiden före.

4.2.3 *Kön*

Av de i de tre urvalen ingående 608 fallen finns endast fyra fall med misstänkta kvinnliga personbilsrattfyllerister, tre i kategori 1 och en i kategori 3–4. Även om polisen är mera diskret vid kontrollen av kvinnliga bilförares utandningsluft bör vi kunna säga att mindre än 1 % av nattrazziematerialet utgöres av kvinnor.

4.2.4 *Ålder*

Den procentuella fördelningen på ålder hos de misstänkta personbilsrattfylleristerna i de

Tabell N

‰	Kategori polisdistrikt 1			2		3—4	
medelvärde	1966—67	1968	1969	1966—67	1968	1966—67	1968
—0,49	12	17	14	10	17	11	18
0,50—0,99	33	24	37	36	40	42	35
1,00—1,49	33	34	26	30	25	28	12
1,50—	22	25	22	24	18	19	35
N=	100	123	76	102	75	94	38

Tabell O

Ålder	Kategori polisdistrikt 1			2		3—4	
	1966—67	1968	1969	1966—67	1968	1966—67	1968
15—20 år	5	17	9	23	19	17	15
21—24	30	25	27	21	27	27	30
25—29	17	25	25	21	23	19	15
30—39	26	14	23	21	21	17	20
40—49	14	12	9	11	7	16	10
50—	7	6	6	4	4	5	10
N=	100	123	76	102	75	94	38

tre kategorierna av polisdistrikt framgår av tabell O.

Av tabellen framgår att gruppen 21–24 år har den största andelen med i genomsnitt 25–30 % tätt följd av 25–29-åringarna med i genomsnitt 20–25 %. Den yngsta åldersgruppen, som för personbilsrattfylleristernas del i praktiken består mest av 18–20-åringar, utgör i genomsnitt 15–20 %. De som är 25 år och yngre utgör alltså närmare hälften av alla som gör sig skyldiga till »faktisk» trafikonykterhet enligt detta material. Om vi i stället tar de som är under 30 år blir motsvarande siffra omkring 2/3.

Den största andelen av de övriga grupperna har 30–39-åringarna med i genomsnitt 15–20 % eller samma andel som den yngsta åldersgruppen.

Vi ser en svag tendens till ökning av de yngres andel – de under 30 år – om vi jämför tiden före och efter högertrafikomläggningen, medan de över 30 år alltså har minskat sin andel.

4.2.5 *Socialgrupp*

Den procentuella fördelningen på socialgrupp hos de misstänkta personbilsrattfylleristerna i de tre kategorierna av polisdistrikt framgår av tabell P.

Av tabellen framgår att socialgruppstillhörighet är den faktor, som varierar kraftigast mellan kategorierna. Socialgrupp 3 har hela tiden varit den största med omkring 1/2 av fallen i kategori 1 och omkring 2/3 i de båda övriga – 1968 t. o. m. över 3/4 i kategori 2. Socialgrupp 1 utgjorde mellan 10 och 15 % i kategori 1 och klart mindre i de båda övriga kategorierna, där emellertid variationerna mellan åren är kraftiga.

Socialgrupp 2 utgjorde omkring 20 % i kategori 1 och 3–4 mot omkring en tredjedel – hälften mindre i kategori 2. De studerande utgjorde över 10 % i kategori 1 mot mindre än hälften i kategori 3–4 med kategori 2 i mitten.

Tabellen tycks visa en svag tendens till

Tabell P

Socialgrupp	Kategori polisdistrikt 1			2		3—4	
	1966—67	1968	1969	1966—67	1968	1966—67	1968
1	14	8	15	11	0	5	15
2	20	14	16	9	14	22	18
3	49	56	59	68	79	68	60
Studerande	9	15	10	7	6	5	2
Ingen uppgift	9	7	0	5	1	0	5
N=	100	123	76	102	75	94	38

ökning av den sammanlagda andelen av socialgrupp 3 och de studerande samt en motsvarande svag minskning av den sammanlagda andelen av socialgrupp 1 och 2 åtminstone i kategori 1 och 2, om man jämför tiden före och efter högertrafikomläggningen. Men det bör starkt betonas, att då de absoluta talen är små i vissa fall – speciellt 1968 för kategori 3–4 – och då ingen uppgift om socialgruppstillhörighet förekommer i 5–9 % av fallen i vissa kategorier, måste slutsatsen bli osäker.

5 *Slutanmärkning*

De båda instrumenten för mätning av »faktisk» trafikonykterhet är relativt otillförlitliga. Något kvantitativt mått på det aktuella intervjuinstrumentets otillförlitlighet har vi inte. Beträffande tillförlitligheten hos den använda formen av direkt observation känner vi till att grovt räknat hälften av låga straffbara blodalkoholhalter missas av polismännen och att alkotestprovet väljer ut mindre än 10 % för många fall.

Om vi antar, att trafikrazziematerialets siffror om »faktisk» trafikonykterhet på grund av ovannämnda felkällor i genomsnitt bör ökas med 1/3 för att ge ett relativt tillförlitligt mått, skulle detta ge siffror från nattrazziematerialet, där selektiviteten torde vara relativt begränsad, beträffande veckoslutsnätterna i storstadsområdena på omkring 6 ‰ – se sid. 403 – och på landsbygden på omkring 2 ‰ – se sid. 405 – samt beträffande veckodagsnätterna i storstadsområdena på omkring 3 ‰ – se sid. 403 – och på landsbygden på omkring 3/4 ‰ – se sid. 405.

Ett helt tillförlitligt mått på »faktisk» trafikonykterhet kan inte erhållas, förrän de av kommittén föreslagna bestämmelserna om rutinprov av motorfordonsförarnas utandningsluft blir lag, varigenom möjligheter skapas att göra slumpmässiga urval. Av trafikrazziematerialet och då främst nattrazziematerialet, där selektiviteten torde vara relativt begränsad, borde man kunna anta, att det finns ett mycket betydande antal fall av »faktisk» trafikonykterhet bland personbilsförarna. Omkring 12–13 000 fall av denna kategori misstänks av polisen årligen. De upptäckta fallen torde utgöra endast en mycket begränsad del av alla »faktiska» trafiknykterhetsbrott. Det måste då vara av stor betydelse att närmare studera upptäcktsproblemet vid detta brott, vilket skall göras i en följande bilaga.

Bilaga 3 Om upptäckten av trafiknykterhetsbrott

Av kommitténs expert universitetslektorn Hans Klette

1 *Syfte*

Av bilagan om »faktisk» trafikonykterhet bland personbilsförare synes framgå att den »faktiska» trafikonykterheten är betydande. Kriminalstatistikens siffror över anmälda eller misstänkta trafiknykterhetsbrott består av årssiffror på omkring 16 000–18 000. Det är av allt att döma ett mycket litet urval av de faktiska brotten, som upptäcks. Med andra ord synes den objektiva upptäcktsrisken vara liten, vilket torde medföra, att trafiknykterhetslagstiftningens generalpreventiva effekt blir relativt låg.

För att öka förståelsen av upptäcktsproblemet vid trafiknykterhetsbrott torde det vara av betydelse att närmare analysera, hur de anmälda eller misstänkta trafiknykterhetsbrotten upptäcks. Efter en sådan analys borde det vara möjligt att förändra samhällets kontroll av trafiknykterhetsbrott på ett sådant sätt att upptäcktsrisken ökar och därmed också lagstiftningens effekt.

Syftet med föreliggande bilaga är att analysera upptäckten av anmälda eller misstänkta trafiknykterhetsbrott med avseende på fördelning i tiden, rumslig fördelning, upptäcktsorsak och upptäckare samt blodalkoholkoncentration under tiden efter förstatligandet av polisväsendet den 1 januari 1965.

2 *Material*

Vid analysen kommer data från två källor att användas, dels den officiella polisstatistiken och dels material från statens rättskemiska laboratorium.

2.1 **Polisstatistiken**

Polisstatistiken innehåller uppgifter om brott som kommit till polisens kännedom, dvs. anmälda eller misstänkta brott. Den består dels av den preliminära korttidsstatistiken, som ingår i serien statistiska meddelanden »Allmän månadsstatistik» och dels av en definitiv årsstatistik i serien Sveriges Officiella Statistik i kriminalstatistikens del 1 – Polisstatistiken.

Efter polisväsendets förstatligande den 1 januari 1965 fördelar sig de anmälda eller misstänkta trafiknykterhetsbrotten enligt de två statistiska källorna på följande sätt:

År	Preliminär månadsstatistik N =	Definitiv årsstatistik N =
1965	16 099	16 494
1966	16 550	17 031
1967	17 805	18 001
1968	15 880	
1969	18 442	

Skillnaden mellan de båda sifferserierna är endast någon eller några procent. Den definitiva årsstatistiken kommer främst att användas, men för fördelning på kvartal och månad under 1968 och 1969 måste den preliminära statistiken användas, eftersom någon definitiv statistik ännu inte är tillgänglig.

Tabell B.

	1965	1966	1967	1968	1969	medelvärde 1965—69
1:a kvartalet	20	17	19	17	20	19
2:a »	27	27	27	23	23	25
3:e »	31	31	31	33	31	31
4:e »	22	25	23	27	26	25
Hela året	N = 16 494	17 031	18 001	15 880	18 442	

2.2. Statens rättskemiska laboratoriums material

Vid misstanke om trafiknykterhetsbrott tages – bortsett från i någon enstaka procent av alla fall – blodprov, som sänds till statens rättskemiska laboratorium för analys. Antalet till laboratoriet insända blodprov efter polisväsendets förstatligande är följande.

År	N =
1965	17 686
1966	18 000
1967	19 240
1968	18 535
1969	20 103

Som synes är antalet insända blodprov årligen mellan 5 och 10 % högre än antalet anmälda eller misstänkta trafiknykterhetsbrott. Denna skillnad beror på att dels mer än ett blodprov tas på vissa misstänkta och dels vissa blodprov berör annat än motorfordonstrafik.

Ur de till laboratoriet insända blodprovsprotokollen drogs två slumpmässiga urval. Det första urvalet omfattar vart 25:e fall under tiden 1/12 1967–30/11 1968, medan det andra urvalet omfattar vart 50:e fall under tiden 1/12 1968–30/11 1969. Urvalen kallas 1968 respektive 1969 och omfattar 740 respektive 399 fall.

5 respektive 7 av fallen i urvalen utgjordes av tablettfall, vilka ej tagits med. De övriga fallen fördelar sig på olika fordonsslag enligt tabell A.

I analysen av laboratoriets material skiljs två fordonsgrupper åt, nämligen bilgruppen, som förutom personbilar också består av lastbilar, och mopedgruppen, som består av

Tabell A.

	1968		1969	
	N	%	N	%
Personbil	538	73	291	75
Lastbil	37	5	13	3
Motorcykel	13	2	9	2
Moped	139	19	71	18
Annat	3	0	4	1
Fattas	5	1	4	1
	735	100	392	100

enbart detta fordonsslag. Personbilarna utgör omkring 75 %, mopederna strax under 20 % och lastbilarna endast några enstaka procent av alla fall.

3 *Fördelning i tiden*

Analysen av de anmälda eller misstänkta trafiknykterhetsbrottens fördelning i tiden kommer att beröra fyra dimensioner: kvartal, månad, veckodag och klockslag.

3.1 Kvartal

Den procentuella fördelningen av anmälda trafiknykterhetsbrott efter kvartalet för anmälan år 1965–1969 framgår av tabell B. Denna tabell visar att de flesta anmälningarna av trafiknykterhetsbrott förekommer under 3:e kvartalet, då nästan 1/3 av alla under perioden anmälda brott gjorts. Under 2:a och 4:e kvartalen anmäldes vardera omkring 1/4 av brotten, medan 1:a kvartalet svarar för den minsta andelen med mindre än 20 %.

De två fordonsgruppernas procentuella fördelning på kvartal år 1968 framgår av tabell C.

Tabell D.

	1965	1966	1967	1968	1969	medelvärde 1965—69
Januari	6	6	6	6	8	6
Februari	6	5	6	6	6	6
Mars	7	7	7	5	7	6
April	7,5	8	8	7	7	7,5
Maj	9	9	9	8	7	8
Juni	10,5	10,5	10	9	9	10
Juli	11	11	12	11	11	11
Augusti	11	10	11	12	9	11
September	9	10	9	10	11	10
Oktober	10	10	8	11	10,5	10
November	6	8	7	9	8	8
December	6	7	7	8	7	7
Hela året	N = 16 494	17 031	18 001	15 880	18 442	

Tabell C.

	1:a kvartalet	2:a kvartalet	3:e kvartalet	4:e kvartalet
Bilar	22	26	28	24
Mopeder	6	33	43	17

Av tabell C framgår att fördelningen för bilarnas del är relativt jämn under kvartalen med en svag tendens till koncentration under sommarhalvåret. Desto större blir denna koncentration för mopedernas del. Över 3/4 av dessa upptäcks under sommarhalvåret, där 3:e kvartalet ligger omkring 1/3 över 2:a kvartalet.

3.2 Månad

Den procentuella fördelningen av anmälda trafiknykterhetsbrott efter månaden för anmälan år 1965–1969 framgår av tabell D. Denna tabell visar att sommarmånaderna och de tidiga höstmånaderna har omkring 10 % av fallen, medan vintermånadernas andel ligger omkring 6–7 %.

3.3 Veckodag

Den procentuella fördelningen på veckodag bland de misstänkta trafiknykterhetsbrotten 1968 framgår av tabell E, där också de två fordonsgrupperna särredovisas. Av tabellen framgår att det upptäcks 50 % flera fall under veckosluten (fredag–söndag) än under veckodagarna bland samtliga. För bilfallen är andelen nästan lika stor och för mopedfallen nästan 60 %.

Bland de enskilda veckodagarna är lördag den viktigaste upptäcktsdagen. Då upptäcks omkring 1/4 av såväl bilfallen som samtliga fall och omkring 1/3 av mopedfallen. Fredag och söndag är ungefär lika viktiga upptäcktsdagar med omkring 17 % av upptäcktsfall för såväl bilfallen som samtliga fall, medan enbart fredagen är av speciell betydelse för upptäckt av mopedfallen med 25 %. Varför söndagen skiljer sig åt beträffande de två fordonsgrupperna skall vi se närmare på i avsnittet om upptäcktstidpunkt. De övriga veckodagarna uppvisar relativt små skillnader sinsemellan med upptäckt av omkring 10 % av fallen dagligen.

Tabell E.

	Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag	Veckodag	Veckoslut
Bilar	9	9	12	11	17	24	18	41	59
Mopeder	9	5	9	13	25	32	6	36	63
Samtliga	9	8	11	12	18	26	16	40	60

Tabell F.

	Klockan							
	0—3	3—6	6—9	9—12	12—15	15—18	18—21	21—24
Bilar	27	6	2	4	6	12	19	22
Mopeder	10	3	1	1	4	16	27	37
Samtliga	24	6	2	4	6	13	20	25

Det är också relativt sett små skillnader mellan de två fordonsgrupperna inom varje veckodag.

3.4 Klockslag

Den procentuella fördelningen på klockslag bland de misstänkta trafiknykterhetsbrotten 1968 framgår av tabell F, där också de två fordonsgrupperna särredovisas. Av tabellen framgår att timmarna omkring midnatt är den viktigaste upptäcktstidpunkten. För gruppen som helhet är de två perioderna före och efter midnatt lika viktiga med omkring 1/4 av fallen. För bilarnas del är tidsperioden efter midnatt något viktigare än den före midnatt, men skillnaden är obetydlig – 27 % mot 22 %.

Mopederna skiljer sig här såtillvida, att deras två viktigaste upptäcktstidpunkter förskjutits en tidsperiod bakåt. Perioden före midnatt är här den viktigaste med över 1/3 av fallen och därefter följer den näst föregående med över 1/4 av fallen. Inom de ovannämnda respektive sex timmarna ligger omkring 1/2 av såväl bilfallen som samtliga fall respektive närmare 2/3 av mopedfallen. Om vi sedan går till tidsperioden före de ovannämnda respektive sex timmarna finner vi den tredje viktigaste upptäcktsperioden med 19 % av fallen för bilarna och 16 % för mopederna. Under de nio timmarna mellan kl. 18 och kl. 03 upptäcks mer än 2/3 av bilarna och samtliga samt närmare 3/4 av mopederna. Om vi också inkluderar tidsperioden kl. 15–18 skall vi se att endast 18 % av fallen för bilarna och samtliga samt 9 % för mopederna faller utanför och inom de tolv timmarna från kl. 03 till kl. 15.

Tabell G.

Län	År 1965	1966	1967
AB	20	18	18
C	3	2	2
D	4	3	4
E	4	5	4
F	3	3	3
G	1	2	2
H	3	3	3
I	1	1	1
K	1	1	2
L	2	3	3
M	11	11	10
N	3	3	3
O	9	10	10
P	5	5	4
R	2	3	3
S	3	3	4
T	3	4	3
U	3	3	3
W	4	4	3
X	5	4	4
Y	3	3	3
Z	1	1	1
AC	2	2	3
BD	4	4	4

4 *Rumslig fördelning*

Analysen av de anmälda eller misstänkta trafiknykterhetsbrottens rumsliga fördelning kommer att beröra tre dimensioner: län, kommun och polisdistrikt.

4.1 Län

Den procentuella fördelningen av anmälda trafiknykterhetsbrott efter län år 1965–1967 framgår av tabell G.

Av tabell G framgår att AB läns årliga andel utgör nästan 20 % och att M och O län står för vardera omkring 10 %. Storstadslänens andel utgör alltså 40 % av fallen. De övriga länens siffror ligger mellan 1 och 5 % med huvudparten på 3 %.

Tabell H.

	1965	1966	1967
Stockholm	11	9	7
Göteborg	6	7	7
Malmö	5	4	3
Övriga städer med 50 000— inv.	16	15	19
Städer med 20 000— 49 999 inv.	15	16	17
Övriga kommuner	47	49	46

4.2 Kommun

I polisstatistiken lokaliseras brottsplatsen genom angivande av den kommun, vari brottsplatsen är belägen. Härvid tillämpas följande gruppering:

(1) Stockholm
(2) Göteborg
(3) Malmö
(4) Övriga städer med minst 50 000 invånare.
(5) Städer med 20 000–49 999 invånare
(6) Övriga kommuner

Fördelningen efter folkmängd avser den 1 januari det aktuella året.

Den procentuella fördelningen av anmälda trafiknykterhetsbrott efter kommungrupper år 1965–1967 framgår av tabell H.

Den procentuella fördelningen på kommungrupper bland de misstänkta trafiknykterhetsbrotten 1968 framgår av tabell I, där också de två fordonsgrupperna särredovisas.

Av tabellerna H och I framgår att närmare hälften av de misstänkta trafiknykterhetsbrotten upptäcktes inom »övriga kommuner», dvs. städer med mindre än 20 000 invånare, övriga tätorter eller ren landsbygd. Detsamma var tillfället 1968 för såväl bil- som mopedfallen. Bland samtliga misstänkta upptäcktes något mindre än 20 % vardera i storstäder, i övriga städer med 50 000-invånare och i städer med 20 000–49 999 invånare. Upptäcktsplatsen för bilarna är 1968 i det närmaste densamma som för gruppen som helhet. Mopederna skiljer sig 1968 märkbart endast beträffande storstäderna med ungefär hälften så stor andel jämfört med bilarna.

4.3 Polisdistrikt

Den procentuella fördelningen på upptäcktspolisdistrikt bland de misstänkta trafiknykterhetsbrotten 1968 framgår av tabell J, där också de två fordonsgrupperna särredovisas. Denna tabell visar att 30 % av såväl bil- och mopedfallen upptäcktes inom polisdistrikt med »övriga kommuner», men polisdistrikten med städer med 50 000-invånare och med städer med 20 000–49 999 invånare har i det närmaste samma andel från strax under 25 % och upp till 30 %. Det är endast storstad som skiljer sig märkbart med omkring 20 % för gruppen som helhet och för bilar samt framför allt för mopeder med 12 %, vilket är i det närmaste hälften så stor andel som för bilar.

5 *Upptäcktsorsak och upptäckare*

Två av de viktigaste dimensionerna av upptäcktsproblemet vid trafiknykterhetsbrott berör hur brottet upptäckts och av vem. Dessa frågor skall behandlas i detta avsnitt. I ett senare avsnitt jämföres upptäcktsorsak med blodalkoholkoncentration.

5.1 Upptäcktsorsak

Uppgifterna om upptäcktsorsak har i omkring 3/4 av fallen hämtats från läkar-blodprovsprotokollet, dels under rubriken »an-

Tabell I.

	Storstäder (Stockholm, Göteborg, Malmö)	Övriga städer med 50 000— inv.	Städer med 20 000—49 999 inv.	Övriga kommuner
Bilar	20	19	13	47
Mopeder	11	24	18	47
Samtliga	19	20	14	47

Tabell J.

	Storstäder (Stockholm, Göteborg, Malmö)	Övriga städer med 50 000— inv.	Städer med 20 000—49 999 inv.	Övriga kommuner
Bilar	21	26	23	30
Mopeder	12	30	27	30
Samtliga	20	27	24	30

mälare», dels från rutan »trafikolycka» och dels under rubriken »övriga omständigheter». I de övriga omkring 1/4 av fallen har det varit nödvändigt att begära kompletterande uppgifter om upptäcktsorsaken från polisdistrikten.

Av de olika kategorierna av upptäcktsorsaker torde endast följande behöva en närmare kommentar.

»Trafikkontroll» innehåller både fasta trafikkontroller och rörliga rutinkontroller. Vid de senare kan polisens uppmärksamhet medvetet eller omedvetet ha riktats på det aktuella motorfordonet p. g. a. något avvikande beteende i trafiken, vilket ibland kan utgöra en trafikförseelse.

Upptäcktsorsaken »anmälan från allmänheten» skiljer sig från de övriga på det sättet att den inte ger en konkret beskrivning av själva orsaken till upptäckt i verkligheten utan endast återger upptäckaren. Beträffande de anonyma anmälningarna är det i allmänhet svårt att få veta något om den konkreta upptäcktsorsaken, eftersom allmänheten i dessa fall har ringt polisen och meddelat att en rattfyllerist finns på en viss plats eller kört därifrån vid en viss tidpunkt. Polisrapporterna innehåller i sådana fall i regel inga upplysningar utöver läkarprotokollet. Beträffande anmälningarna från kända personer innehåller polisrapporterna i regel uppgift om den konkreta upptäcktsorsaken, något som inte finns med i läkarprotokollet. Det har emellertid inte ansetts behövligt att gå till polisrapporterna för att få uppgifter om anmälningar från allmänheten, eftersom det av flera tidigare undersökningar framgår att det i flertalet av dessa fall rör sig om sådana iakttagelser av det yttre beteendet som t. ex. åsyn av alkoholkonsumtion, alkoholdoft från andedräkten, röda ögon och röd ansiktsfärg, vinglig gång till eller från fordonet. I en mindre del av fallen har det också visat sig att vinglig körning förekommit. Den enda återstående upptäcktsorsak, där allmänheten är inblandad som upptäckare, är motorfordonstillgrepp. Men denna upptäcktsorsak brukar oftast noteras i läkarprotokollet, varför kategorin »anmälan från allmänheten» inte torde innehålla fall, där rattfyllerister misstänkts i samband med detta egendomsbrott.

Den procentuella fördelningen efter upptäcktsorsak bland misstänkta trafiknykterhetsbrott 1968 respektive 1969 framgår av tabell K, där också de två fordonsgrupperna särredovisas.[1] Tabellen visar att de viktigaste upptäcktsorsakerna för samtliga misstänkta är trafikolycka och trafikkontroll med över 1/4 vardera. Sedan följer tre upptäcktsorsaker, som är ungefär lika viktiga, nämligen trafikförseelse, vinglig körning och annat yttre tecken på alkoholpåverkan, med omkring 15 % vardera. Den minst viktiga upptäcktsorsaken är motorfordonstillgrepp med omkring 5 %.

Vidare framgår av tabell K att de båda fordonsgrupperna skiljer sig märkbart åt vad beträffar upptäcktsorsak. I detta sammanhang bör observeras att tidigare undersökningar visat, att man för mopedernas del måste räkna med att upptäcktsorsaken »anmälan från allmänheten» innehåller ett stort antal fall av vinglig körning, varför denna senare kategori torde böra ökas med omkring 6–7 %.

Den viktigaste upptäcktsorsaken för bilarnas del är trafikolycka med omkring 30 % men för mopedernas del vinglig kör-

[1] Vid kommentaren till procentsiffrorna i tabell K har hänsyn tagits till reflexionerna i de två föregående styckena.

Tabell K.

	Bilar		Mopeder		Samtliga	
	1968	1969	1968	1969	1968	1969
Trafikolycka	29	31	12	14	26	30
Trafikkontroll	27	26	24	27	27	26
Trafikförseelse	14	13	19	15	15	13
Vinglig körning	5	9	32	25	10	12
Motorfordonstillgrepp	6	5	1	1	5	4
Anmälan från allmänheten(i regel yttre tecken på alkoholpåverkan) känd	10	11	10	14	10	12
anonym	9	5	3	3	7	4
N =	575	304	139	71	727	375

ning med över 1/3. Trafikkontroll är den näst viktigaste upptäcktsorsaken för båda fordonsgrupperna med något över 1/4 för bilarna och omkring 1/4 för mopederna. Även den tredje viktigaste upptäcktsorsaken är densamma för de båda fordonsgrupperna, nämligen trafikförseelse, med över 15 % för mopederna och närmare 15 % för bilarna. Som fjärde viktigaste upptäcktsorsak kommer trafikolycka för mopedernas del med mellan 10 och 15 % och vinglig körning för bilarnas del med omkring 10 %. De övriga upptäcktsorsakerna ligger alla under 10 % för båda fordonsgrupperna.

5.2 Upptäckare

Ur de olika kategorierna av upptäcktsorsak kan man också ungefärligen beräkna vilka två grupper – polisen eller allmänheten – som är upptäckare av de misstänkta trafiknykterhetsbrotten. Upptäcktsorsakerna »trafikkontroll», »trafikförseelse» och omkring hälften av »vinglig körning» har med enstaka undantag polisen som upptäckare, medan kategorierna »trafikolycka», »motorfordonstillgrepp», omkring hälften av »vinglig körning» med få undantag och självklart »anmälan från allmänheten» har allmänheten som upptäckare. Beträffande kategorin »trafikolycka» bör då noteras, att allmänheten som regel upptäcker och anmäler trafikolyckan, men att polisen som regel misstänker trafiknykterhetsbrottet.

Av tabell K framgår då att polisen och allmänheten bidrar som upptäckare med omkring hälften av fallen vardera för de misstänkta trafiknykterhetsbrotten som helhet.

Bortsett från trafikolyckorna kan man för allmänhetens del som anmälare mest räkna med vissa yrkesgrupper som ordningsvakter, tullpersonal, ambulansförare och dylikt samt delvis också taxichaufförer.

Beträffande upptäcktsorsakernas fördelning på olika upptäckare visar tidigare undersökningar, att man för bilarnas del kan räkna med samma fördelning, som nämnts ovan för gruppen som helhet. Detsamma gäller för mopedernas del med ett viktigt undantag. Vinglig körning med dessa fordon upptäcks – med få undantag – av polisen.

Med utgångspunkt från ovanstående framgår då av tabell K, att allmänheten och polisen står som upptäckare av ungefär lika stor andel av bilfallen. Beträffande mopedfallen är förhållandet ett helt annat. Dessa upptäcks till över 2/3 av polisen och nästan 1/3 av allmänheten.

För allmänhetens del kan vi lägga märke till en viktig skillnad när det gäller upptäckare av de båda fordonsgrupperna. De anonyma anmälningarna är två–tre gånger flera i bilgruppen än i mopedgruppen. Det bör visserligen observeras att de absoluta talen är små – framför allt bland mopederna – men samma stora skillnader har framkommit i flera tidigare egna undersökningar med större antal individer.

6 *Blodalkoholkoncentrationen*

6.1 Allmänt

Det finns inte någon möjlighet att få veta de misstänkta trafiknykterhetsbrottslingar-

Tabell L.

‰	Bilar		Mopeder		Samtliga	
	1968	1969	1968	1969	1968	1969
—0,49	16	18	15	18	16	18
0,50—0,99	17	19	22	20	18	19
1,00—1,49	28	27	26	25	28	27
1,50—1,99	24	25	22	18	23	23
2,00—	16	13	16	18	16	14
N =	575	304	139	71	727	375

nas blodalkoholkoncentrationer vid upptäcktstillfället. I stället får vi nöja oss med dessa värden enligt blodprovet, dvs. vid tiden för blodprovstagningen, som i genomsnitt ägt rum mellan en och två timmar efter den misstänkta körningens slut. Vi kan här räkna med en genomsnittlig förbränning i blodet av 0,15 ‰ i timmen.

Den procentuella fördelningen av blodalkoholkoncentration bland misstänkta trafiknykterhetsbrott 1968 respektive 1969 framgår av tabell L, där också de två fordonsgrupperna särredovisas. Av tabellen ser vi att medelvärdet för blodalkoholkoncentrationen bland samtliga misstänkta ligger i området 1,00–1,49 ‰, som också innehåller den största andelen med över 1/4 av alla fall. Den näst största gruppen är området 1,50–1,99 ‰ med något under 1/4 av fallen. Sedan följer de båda områdena under 1 ‰ med något under 20 % vardera. Den minsta andelen återfinns i den högsta gruppen över 2 ‰ med omkring 15 % av fallen.

De båda fordonsgrupperna skiljer sig obetydligt från det ovannämnda. Detta gäller speciellt bilgruppen. För mopedgruppens del märks dock en mindre skillnad vad beträffar de två högsta promillegrupperna under 1969 med en lägre andel i området 1,50–1,99 ‰ och en högre andel i området över 2 % än för samtliga misstänkta.

6.2 Blodalkoholkoncentration jämfört med upptäcktsorsak

Blodalkoholkoncentrationen kan inte iakttagas direkt hos en motorfordonsförare utan endast indirekt genom beteendet antingen i eller utanför trafiken. För en närmare förståelse av upptäcktsproblemet vid trafiknykterhetsbrott är det därför betydelsefullt att jämföra hur olika blodalkoholhalter upptäcks.

Den procentuella fördelningen av blodalkoholkoncentration jämfört med upptäcktsorsak bland de misstänkta biltrafiknykterhetsbrotten 1968 respektive 1969 framgår av tabell M. Om vi håller oss till de tre första och viktigaste upptäcktsorsakerna, där de absoluta talen är stora, ser vi, att den viktigaste upptäcktsorsaken beträffande blodalkoholhalterna under en promille är trafikkontroll med omkring 40 % och beträffande blodalkoholhalterna över en promille trafikolycka med över 1/3. Trafikkontrollens stora betydelse visar sig också i området 1,00–1,49 promille, där denna upptäcktsorsak står för omkring 30 % av upptäckterna; även i fall över 1,50 promille har trafikkontrollen viss betydelse. Trafikolyckans stora betydelse som upptäcktsorsak sträcker sig också ned i blodalkoholhalterna under en promille, där denna upptäcktsorsak står för omkring 20 % av upptäckterna. Trafikförseelsernas betydelse som upptäcktsorsak är störst i området under en promille, men denna upptäcktsorsak är av relativt stor betydelse såväl under som över detta område. Beträffande de övriga upptäcktsorsakerna kan endast framhållas att betydelsen som upptäcktsorsak av vinglig körning och annat yttre tecken på alkoholpåverkan, som ingår i kategorin »anmälan från allmänheten», börjar först i området över 1,50 promille. Detsamma framgår också av tidigare undersökningar.

Den procentuella fördelningen av blodal-

Tabell M. Bilar

Upptäcktsorsak	‰ —0,49 1968	1969	0,50—0,99 1968	1969	1,00—1,49 1968	1969	1,50—1,99 1968	1969	2,00— 1968	1969
Trafikkontroll	41	36	41	41	30	28	18	18	8	8
Trafikolycka	23	17	17	25	33	36	36	35	31	42
Trafikförseelse	16	20	20	9	13	15	12	12	9	3
Vinglig körning	2	6	4	2	4	6	4	13	12	13
Motorfordons-tillgrepp	9	8	6	7	6	4	6	1	5	—
Anmälan från allmänheten										
— känd	3	8	6	11	8	9	14	15	18	23
— anonym	5	4	6	5	6	4	9	4	18	10
N =	91	53	96	56	160	81	137	74	91	40

koholkoncentration jämfört med upptäcktsorsak bland de misstänkta mopedtrafiknykterhetsbrotten 1968 respektive 1969 framgår av tabell N, där endast de fyra viktigaste upptäcktsorsakerna medtagits.

Visserligen är i denna tabell de absoluta talen i materialet alltför små för att man skall kunna dra några säkra slutsatser, men då resultaten från detta material och från egna tidigare undersökningar med ett stort antal fall överensstämmer, borde slutsatserna kunna ges en viss generalitet.

Av tabell N framgår följande. Bland blodalkoholkoncentrationerna under en promille är trafikkontroll den viktigaste upptäcktsorsaken med mellan 1/3 och 2/3; denna upptäcktsorsaks betydelse sträcker sig också vidare, speciellt in i området 1,00–1,49 ‰. Bland blodalkoholkoncentrationerna över en promille är vinglig körning den viktigaste upptäcktsorsaken med mellan 1/3 och 1/2 av fallen; denna upptäcktsorsaks betydelse sträcker sig också ner i området under en promille. Även trafikförseelse är av stor betydelse, speciellt i området omkring en promille.

6.3 Blodalkoholkoncentration jämfört med ålder

De ungas andel i trafiken och i brottsligheten som helhet är stor och tycks vara i ökande, vilket gör att samhällets uppmärksamhet ofta riktas mot denna grupp. Detta är speciellt fallet vid ett brott som trafiknykterhetsbrottet, där oerfarenhet vid såväl trafik som alkoholkonsumtion kan resultera i svåra trafikskador. Vi skall därför undersöka åldersfaktorns betydelse beträffande upptäcktsproblemet vid trafiknykterhetsbrott.

Tabell N. Mopeder

Upptäcktsorsak	‰ —0,49 1968	1969	0,50—0,99 1968	1969	1,00—1,49 1968	1969	1,50—1,99 1968	1969	2,00— 1968	1969
Vinglig körning	14	23	23	21	31	17	53	15	32	54
Trafikkontroll	43	62	33	36	22	28	13	8	14	—
Trafikförseelse	19	8	30	14	17	28	17	15	9	8
Trafikolycka	14	8	3	7	11	22	10	23	23	8
Övriga	10		10	14	20	5	6	31	23	31
N =	21	13	30	14	36	18	30	13	22	13

Tabell O. Bilar

Ålder	‰ —0,49		0,50—0,99		1,00—1,49		1,50—1,99		2,00—	
	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969
—20 år	30	26	15	32	19	14	9	9	2	0
21—24 år	12	25	31	32	29	31	23	24	11	18
25—29 år	15	15	16	14	14	21	18	23	16	18
30—39 år	20	15	15	9	17	22	24	16	24	25
40—49 år	16	11	13	4	10	6	14	18	34	28
50— år	4	8	10	9	10	6	10	9	11	13
N =	91	53	96	56	160	81	137	74	91	40

Den procentuella fördelningen av blodalkoholkoncentration jämfört med ålder bland de misstänkta biltrafiknykterhetsbrotten 1968 respektive 1969 framgår av tabell O. De båda lägsta promillegrupperna är ur upptäcktssynpunkt de intressantaste, eftersom en motorfordonsförare som regel inte visar något påtagligt avvikande beteende i trafiken p. g. a. alkohol förrän omkring och över 1 ‰. Av tabell O framgår att i det lägsta promilleområdet, dvs. under straffbarhetsgränsen 0,5 ‰, misstänks framförallt de yngre. I den yngsta åldersgruppen, vilken i praktiken börjar omkring 18 år och alltså innehåller nästan enbart tre årsklasser, återfinns mellan 25 och 30 % av promillehalterna under 0,5 ‰. Då de fyra åren mellan 21 och 24 står för nästan 25 % av fallen i promilleområdet numera, kan man räkna med att omkring hälften av alla misstänkta under 0,5 ‰ är 25 år eller yngre. Om vi sedan ser på området 0,50–0,99 ‰, märker vi också där en liknande tendens. De fyra åren mellan 21 och 24 innehåller över 30 % av fallen i detta promilleområde – 1969 hade den yngsta åldersgruppen också över 30 % av fallen. Vi ser alltså att klart över hälften av alla misstänkta med mindre än 1 ‰ är under 25 år. Om vi jämför detta med jämförelsen mellan blodalkoholkoncentration och upptäcktsorsak – se tabell M – finner vi, att de yngstas låga promillehalter upptäcks framför allt genom trafikkontroller.

Den procentuella fördelningen av blodalkoholkoncentration jämfört med ålder bland de misstänkta mopedtrafiknykterhetsbrotten 1968 respektive 1969 framgår av tabell P. Visserligen är de absoluta talen i materialet alltför små för att man skall kunna dra några säkrare slutsatser, men då resultaten från detta material och från egna tidigare undersökningar med ett stort antal fall överensstämmer, borde slutsatserna kunnat ges en viss generalitet.

Av tabell P ser vi, att åldersgruppen 20 år och yngre, vilken i praktiken mest består av 15–17-åringar, står för omkring 3/4 av fallen i såväl området under 0,5 ‰ som mellan 0,50–0,99 ‰. Åldrarna 21 år och mera står på motsvarande sätt för över 3/4 av fallen i området över 1,5 ‰. Om vi

Tabell P. Mopeder

Ålder	‰ —0,49		0,50—0,99		1,00—1,49		1,50—1,99		2,00—	
	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969
—20 år	71	77	80	71	31	50	27	30	5	0
21— år	29	23	20	29	69	50	73	70	95	100
N =	21	13	30	14	36	18	30	13	22	13

jämför detta med jämförelsen mellan blodalkoholkoncentration och upptäcktsorsak – se tabell N – finner vi, att de yngstas låga promillehalter upptäcks framför allt genom trafikkontroller, medan de äldres upptäcks framför allt genom vinglig körning.

Ett genomgående drag i tabellerna O och P är, att det finns ett klart samband mellan blodalkoholkoncentration och ålder. Ju högre ålder desto högre blodalkoholkoncentration och motsvarande ju lägre ålder desto lägre blodalkoholkoncentration. Detta samband skulle visserligen kunna tyda på att de äldre misstänkta dricker mera alkohol än de yngre – vilket delvis torde vara sant – men det torde vara riktigare att anta att sambandet visar att polisen uppmärksammar de yngre i trafiken mera än de äldre. Detta framgår också vid jämförelsen med upptäcktsorsak. De yngre torde alltså ha en något större risk att upptäckas eller misstänkas för trafiknykterhetsbrott än de äldre.

7 *Slutanmärkning*

Av bilagan om »faktisk» trafikonykterhet bland personbilsförare (se bilaga 2 avsnitt 5) synes framgå att en mycket liten andel av alla »faktiska» trafiknykterhetsbrott torde upptäckas. Enligt föreliggande bilaga är polisens viktigaste upptäcktsorsaker trafikkontroll och trafikförseelse förutom trafikolycka, där allmänheten är den egentliga upptäckaren. Likaledes har framgått att polisens möjligheter att upptäcka låga straffbara blodalkoholhalter är starkt begränsade. Det är då nödvändigt, att ge polisen ökade möjligheter att i fall av trafikkontroll, trafikförseelse och trafikolycka bättre kontrollera förekomsten av trafikonykterhet bland motorfordonsförarna. Kommitténs förslag om möjligheter för polisen att ta rutinprov av förarnas utandningsluft i fall av trafikolycka, trafikbrott och trafikförseelse samt i speciella trafikkontroller är därför ett viktigt medel att öka risken för upptäckt.

Det gäller då för polisen att använda rutinproven så ofta och så öppet som möjligt för att inte endast den objektiva upptäcktsrisken skall öka utan också den subjektiva eller upplevda upptäcktsrisken, som är den som påverkar beteendet att använda alkohol i trafiken. Denna upplevs för närvarande som mycket låg. Enligt flera egna undersökningar bedömer personbilsförarna i ett storstadsområde som Malmö med omnejd risken att bli upptäckt vid rattonykterhet som i genomsnitt omkring 5 på 1 000 och vid rattfylleri som i genomsnitt omkring 10 på 100.

Enligt föreliggande bilaga är allmänhetens andel som anmälare av trafiknykterhetsbrott utom i fall av trafikolycka relativt begränsad. Det är vidare främst enstaka yrkesgrupper som bidrar med anmälningar. Enligt en egen undersökning av personbilsägare i Malmö skulle omkring 50 % respektive 85 % anmäla en förare, som visar tecken på spritpåverkan och kör normalt respektive något vingligt.

För att öka allmänhetens anmälningsbenägenhet av klara fall av trafikonykterhet och därmed också upptäcktsrisken vid trafiknykterhetsbrott torde det vara nödvändigt att informera om riskökningen i trafiken vid alkoholförtäring på ett effektivare sätt än hittills.

Med ovanstående förändringar borde den objektiva upptäcktsrisken vid trafiknykterhetsbrott öka betydligt. Huruvida den subjektiva eller upplevda upptäcktsrisken, som är den viktigare för sociala kontrollen av detta brott, skulle öka i motsvarande grad är en helt annan fråga.

Bilaga 4 Om polisens möjligheter att upptäcka låga blodalkoholhalter

Av kommitténs expert universitetslektorn Hans Klette

Problem

Huvudproblemet i de egna undersökningar, som skall redogöras för i denna bilaga, var att få veta, ifall polisen kan upptäcka låga straffbara blodalkoholhalter i området 0,5–1,0 promille och däromkring hos motorfordonsförare vid en trafikrazzia eller rutinkontroll, dvs. genom yttre observation såsom att lukta på andedräkten och i övrigt iaktta det allmänna yttre beteendet, medan föraren sitter kvar i fordonet.

Metod

»Motorfordonsförarna» utgjordes av 40 slumpmässigt utvalda manliga och kvinnliga socialhögskolestuderande från Lund med normala alkoholvanor.

»Polisen» utgjordes av 40 ordinarie polismän med en längre tids tjänstgöring inom trafikövervakningen och i tjänst i Lund under de aktuella undersökningsdagarna.

Alkoholkonsumtionen – omkring 40 %-ig starksprit – skedde utan samband med mat och under kort tid före observationerna. Försöksledaren uppmätte de olika kvantiteterna och kontrollerade att de konsumerades.

Observationerna – sammanlagt 389 st. – tillgick så att polismännen som regel direkt bad att »motorfordonsförarna» skulle andas på dem. Dessutom iakttogs ögon, ansiktsfärg samt uppträdande och beteende i allmänhet. Efter observationerna meddelade polismännen försöksledaren, ifall de skulle begära alkotestprov eller med andra ord ifall de misstänkte trafiknykterhetsbrott.

Före och efter observationerna togs prov för bestämning av blodalkoholhalten hos »motorfordonsförarna» under försöksledarens uppsikt.

De tre aktuella undersökningarna gjordes 1969 och var olika utformade:

I) Vid det första undersökningstillfället – en trafikrazzia inom Lunds polisdistrikt under natten mellan den 9 och 10 januari – passerade undersökningsledaren som förare av en personbil och med 12 »motorfordonsförare» som passagerare i denna bil i tre omgångar de ordinarie polisspärrarna i Lunds utkanter. Observationerna genomfördes där med en av 25 polismän i taget och med fyra »motorfordonsförare» sittande samtidigt i bilen. Observationstiden var betydligt längre än vad som är vanligt vid en trafikrazzia. Bilen var genomvädrad av frisk luft. Temperaturen var under noll. Polismännen belyste »motorfordonsförarens» ansikte med ljuset från en ficklampa. Provtagning för bestämning av blodalkoholhalten skedde med alkomilleprov.

II) Den andra undersökningen genomfördes i samband med en större polisaktion i Lund kvällen den 20 maj. 9 »motorfordonsförare» satt då en i taget på förarplats i en personbil, som stod uppställd i

polishusets källare, varefter en av 11 polismän i taget gjorde sina observationer. Observationstiden var den normala vid en trafikrazzia. Temperaturen var omkring 20 grader. Belysningen var som en normal gatubelysning. Provtagning för bestämning av blodalkoholhalten skedde med breathalyserprov.

III) Den 9 juni genomfördes den tredje undersökningen. Denna tillgick så att en av 18 »motorfordonsförare» i taget satt i ett rum med dämpad belysning på en stol, som markerade förarplatsen i en bil, och en av 4 polismän i taget genomförde observationen. Samtidigt i rummet och på någon meters avstånd satt ytterligare tre personer och väntade på sin tur. Observationstiden var den normala vid en trafikrazzia. Temperaturen var omkring 20 grader. Luften var fylld av cigarrettrök. Provtagning för bestämning av blodalkoholhalten skedde med blodprov, som analyserades på institutionen för teoretisk alkoholforskning vid Karolinska institutet.

Resultat:

Markeringarna + och — i följande uppställningar anger att alkotestprov skulle begärts respektive skulle *ej* begärts.

Undersökning I (9–10 januari)

$F_{1—12}$ = motorfordonsförare

1:a omgången. 15 polisers observationer kl. 21.00–22.10.

F_1	F_2	F_3	F_4
8 cl	8 cl	0 cl tuggummi	0 cl
10+	11—	9—	14—
5—	4+	6+	1+

F_1 och F_2 (män, vikt 65 kg vardera) drack 8 cl vodka vardera kl. 20.35–20.50. Alkomilleprov kl. 22.30 visade 0,6 ‰ för båda.

2:a omgången. 17 polisers observationer kl. 22.45–23.45.

F_5	F_6	F_7	F_8
0 cl	10 cl	0 cl	0 cl
17—	10+	16—	15—
0+	7—	1+	2+

F_6 (man, vikt 60 kg) drack 5 cl vodka kl. 20.40 och ytterligare 5 cl vodka kl. 21.30. Alkomilleprov kl. 22.30 0,6 ‰ och kl. 24.00 0,4 ‰.

3:e omgången. 18 polisers observationer kl. 00.15–01.15.

F_9	F_{10}	F_{11}	F_{12}
0 cl	0 cl	9 cl	0 cl
13—	13—	10+	17—
5+	5+	8—	1+

F_{11} (kvinna, vikt 55 kg) drack 5 cl vodka kl. 22.40 och ytterligare 4 cl vodka kl. 23.30. Alkomilleprov kl. 24.00 0,8 ‰ och 01.45 0,5 ‰.

Munhålan sköljdes i samtliga fall med vatten efter alkoholkonsumtionen. Det bör observeras att polismännen i de tre omgångarna delvis är desamma.

Undersökning II och III,

se nästa sida.

Slutanmärkning

1. En väsentlig del av motorfordonsförarna med låga promillehalter – grovt räknat omkring hälften – undgick misstanke för trafiknykterhetsbrott vid trafikrazziorna eller rutinkontrollerna.
2. Olika polismän hade olika möjligheter att upptäcka de låga blodalkoholhalterna vid trafikrazziorna eller rutinkontrollerna.
3. Möjligheterna att upptäcka låga blodalkoholhalter var olika för olika motorfordonsförare.
4. Rökning dolde upptäckten av de låga blodalkoholhalterna på ett relativt effektivt sätt, något som också bekräftades av polismännen.
5. Tuggummituggning medförde ökad misstanke för trafiknykterhetsbrott, något som också bekräftades av polismännen.

Undersökning II (20 maj)

	Motorfordonsförare										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
Polisman	kv. 7 cl	kv. 0 cl tugg-gummi	man 9 cl rökte	kv. 0 cl rökte	kv. 10 cl rökte	man 10 cl rökte	kv. 9 cl	kv. 0 cl tugg-gummi	man 9 cl	S: a +	—
1	+	—	—	—	+	+	—	—	+	4	2
2	—	—	+	—	—	+	+	—	+	4	2
3	—	+	+	—	—	+	—	—	—	2	4
4	+	—	+	—	—	+	—	—	+	4	2
5	+		+		+	—	—		+	4	2
6	—		+		—	+	—		+	3	3
7	—		+		—	+	+		+	4	2
8	+		+		—	—	+		+	4	2
9	—		+		+	+	+		+	5	1
10	—		+		—	+	—		—	2	4
11	+		+		—	—	—		+	3	3
S: a	5+		10+		3+	8+	4+		9+		
	6—		1—		8—	3—	7—		2—		
‰ kl.											
21.25	0,2		0,4		0,2	0,5	0,4		0,2		
22.15	0,2		0,5		0,3	0,6	0,4		0,2		

Alkoholkonsumtionen – vodka – ägde rum kl. 20.00—20.30.
Förare 2, 4 och 8 – vilka inte druckit någon alkohol – kontrollerades av endast 4 polismän.
Observationerna ägde rum kl. 21.00—21.20 för polisman 1—4 och kl. 21.30—22.00 för polisman 5—11. 1: a breathalyserprovet kl. 21.20—21.30 2: a breathalyserprovet kl. 22.00—22.15.
Summaredovisningen avser endast de förare som druckit alkohol.

Undersökning III (9 juni)

		‰		Polisman				Samtliga polismän	
Motorfordons-förare		kl. 21—22	kl. 23—24	1	2	3	4	+	—
kv.	1	0,36	0,44	+	—	×	×	1	1
kv.	2	0,68	1,08	+	+	+	—	3	1
kv.	3	1,03	1,40	+	+	—	—	2	2
kv.	4	0,58	0,62	+	+	+	+	4	0
kv.	5	0,43	0,21	—	+	—	+	2	2
kv.	6	0,55	0,48	+	—	+	—	2	2
kv.	7	0,52	1,24	+	—	—	—	1	3
man	8	0,54	0,81	+	—	+	—	2	2
man	9	0,57	0,56	—	+	—	+	2	2
man	10	0,44	1,56	+	—	+	—	2	2
man	11	0,65	1,15	+	—	—	+	2	2
kv.	12	0,47	0,63	+	—	+	—	2	2
kv.	14	0,56	0,54	+	+	+	—	3	1
kv.	15	0,58	1,06	+	—	—	—	1	3
kv.	17	0,75	0,71	+	—	×	×	1	1
man	18	0,36	0,45	+	+	×	×	2	0
S: a				14+	7+	7+	4+		
				2—	9—	6—	9—		

2 försökspersoner – nr 13 och 16 – som ej druckit alkohol, stoppades dessutom slumpmässigt in för observation; inga felbedömningar. Alkoholkonsumtionen – starksprit uppblandad med läskedryck – ägde huvudsakligen rum mellan kl. 19.30 och 21.30 och efter kl. 23. Observationerna ägde rum vid 22–22.30-tiden för polisman 1 och 2 och 22.30–23-tiden för polisman 3 och 4.

1:a blodprovet togs mellan kl. 21 och 22. 2:a blodprovet togs mellan kl. 23 och 24. Under polisman 4:s observationer rökte »motorfordonsförarna» cigarretter. × = kontroll ej utförd.

Bilaga 5 Bestämning av noggrannheten i Alcotest-metoden och vissa andra utandningsmetoder

Av kommitténs experter professorerna Leonard Goldberg och Roger Bonnichsen. Från Institutionen för teoretisk alkoholforskning, Karolinska Institutet, och Statens rättskemiska laboratorium, Stockholm.

I Sverige liksom i de nordiska grannländerna använder man i stor utsträckning Alcotest-metoden som förorienteringsmedel till blodprov. Med hänsyn till att trafiknykterhetsbrottskommittén fått i uppdrag att utreda frågan om införande av rutinmässiga utandningsprov, d. v. s. prov på förare som inte är skäligen misstänkta för trafiknykterhetsbrott, har kommittén ansett det angeläget att göra en undersökning huruvida Alcotestmetoden motsvarar de krav som bör ställas på utandningsprov vid rutinmässig användning. Även andra metoder har i detta sammanhang uppmärksammats.

1. *Olika slag av utandningsmetoder*

Alkoholens övergång från blodet till utandningsluften sker i lungorna, framför allt i väggen till de s. k. lungblåsorna (alveolerna). Övergången från det arteriella blodet till alveolarluften är ett lagbundet förlopp och är i princip en diffusionsprocess. Vid en temperatur av 34° innehåller 2,1 liter alveolarluft lika mycket alkohol som 1 ml blod. Relationen är med andra ord 2 100 : 1. Övergången, liksom alkoholens uppträdande under varierande betingelser i utandningsluften, som är en blandning av alveolarluft och luft från andra delar i andningsvägarna, är klarlagd i sina huvuddrag.

Ett stort antal metoder har framkommit som medger att påvisa närvaro av alkohol i utandningsluften eller som medger en mer eller mindre exakt bestämning av alkoholhalten i utandningsluften, och därmed inom vissa gränser även kan ge ett närmevärde på blodalkoholhalten.

De metoder som finns tillgängliga för att bestämma alkoholhalten i utandningsluften kan indelas i två huvudgrupper efter sitt användningsområde, (I) kvalitativa prov ("screening tests") och (II) kvantitativa prov.

1.1 **Kvalitativa prov (»screening tests»)**

De kvalitativa proven har som huvudsakligt ändamål att påvisa närvaro eller frånvaro av alkohol i utandningsluften. De är således avsedda som sållningsprov (screening tests). Åtskilliga av dessa prov har försetts med en eller flera markeringar som anges indikera om blodalkoholhalten överstiger ett visst promillevärde, t. ex. 0,5 eller 0,8 promille.

Till gruppen kvalitativa prov hör främst Alcotest-provet, tillverkat i Västtyskland och använt bl. a. i Sverige och de nordiska grannländerna, England och en rad länder på kontinenten.

Alkolor, som är tillverkat i Östtyskland och bygger på samma patent som Alcotest, ansluter sig i sin utformning helt till Alcotest-provet och består av en ampull som innehåller kristaller som ändrar färg om de passeras av en luftström som innehåller alkohol.

En annan variant är Alcolinger och Alkomille, utvecklade av Etzlinger och Monnier i

Schweiz. I detta prov har ett försök gjorts att få ett mera kvantitativt uttryck för alkoholhalten genom att kemikalierna packats i form av en stav, genom vilken luften får passera.

Detalcol, utvecklat i Tjeckoslovakien, är ett annat exempel på ett kvalitativt prov, i princip erinrande om Alcotest.

I Pluralcol, utvecklat i Ungern, skall en liten ampull, innehållande en svavelsyrareaktionsblandning brytas sönder inuti en glasbehållare, innan analysen kan göras; ingen mätning sker av den luftmängd, som passerar ampullen. Halten alkohol skall bestämmas genom jämförelse av den erhållna färgförändringen med en standard.

Ytterligare prov, bl. a. Alc-Detector eller Sobermeter, har på senare tid utvecklats av Luckey i USA; båda innehåller bikromatsvavelsyrakristaller, som ger ett färgomslag från gult till grönt vid alkoholnärvaro.

Användningen av de kvalitativa proven i sin nuvarande utformning är i princip begränsad till deras användning som sållningsprov (screening-prov), med uppgift att fastställa om alkoholhalten överstigit eller understigit ett visst gränsvärde, t. ex. 0,5 promille. Avläsningen av färgomslaget är i flertalet prov ej alltid entydig, och uppvisar ofta den största osäkerheten just i det område, där den största noggrannheten skulle krävas, nämligen runt gränsvärdet 0,5 promille.

Några av de viktigaste felkällorna är:

(1) *Tidsfaktorn*

Reaktionen mellan alkoholen och de kemikalier som ingår i testampullen tar en viss tid. Denna tid varierar under olika betingelser, bland annat med temperaturen, med luftens genomströmningshastighet och med andra faktorer. Sker avläsningen för tidigt, har reaktionen ej nått slutpunkten, sker den för sent, kan den i vissa fall ha löpt för långt, och andra kemiska reaktioner kan ha ägt rum som helt förändrar bilden.

(2) *Temperaturen*

Den temperatur vid vilken reaktionen sker har visat sig vara kritisk. Vissa kemiska ämnen reagerar för alkohol först när temperaturen överstiger ett visst värde, denna temperatur är för vissa substanser 50°–70° C. Andra ämnen reagerar i rumstemperatur, men med en ändring i temperaturen ändras även reaktionshastigheten. En reaktion som behöver t. ex. 2 minuter för att förlöpa till sin slutpunkt vid 20°, behöver 8 minuter vid 0° och ej mindre än 16 minuter vid – 10° (Grosskopf 1963).

(3) *Andningsprovets volym*

Flertalet metoder för kvalitativa analyser bygger på principen att de reagerar för den totala *mängd* alkohol som finns i ett prov, ej för halten. Ampullerna är i allmänhet så gjorda att markeringen eller graderingen i promille alkohol hänför sig till en bestämd luftmängd. I verkligheten kan emellertid den mängd utandningsluft, som passerar test-ampullen, variera avsevärt, emedan den blåsa som skall ta upp utandningsluften, kan fyllas till varierande rymd bl. a. på grund av det sätt på vilket utandningen sker. Därigenom kan betydande variationer i utslaget uppkomma.

(4) *Genomströmningshastigheten*

Även den hastighet, varmed luftprovet passerar test-ampullen, genomströmningshastigheten, är av betydelse.

Modellförsök vid en blodalkoholhalt av 0,7 promille, utförda av Grosskopf (1963), har visat att om den totala genomströmningstiden uppgår till 20 sekunder, slår 10% av proven fel, d. v. s. de ger för lågt utslag. Om genomströmningstiden är 30 sekunder, slår upp till 60 % av proven fel och ger för lågt utslag. Skulle i något enstaka fall genomströmningstiden uppgå till 60 sekunder, kan ett luftprov, som innehåller alkohol svarande mot en blodalkoholhalt av 2 promille, ge helt negativt utslag!

(5) *Graden av tillblandning av annan luft än alveolarluften*

Den omräkningsfaktor, som gäller för fördelningen av alkohol mellan utandningsluft

och blod, är 2 100 : 1 vid 34°. Detta värde gäller teoretiskt endast för alveolarluften, och ändras i och med sammansättningen av utandningsluften. Dennas sammansättning ändras med andningsfasen. Utandningsluften innehåller i slutet av utandningen praktiskt taget ren alveolarluft, – då förhållandet 2 100 : 1 vid 34° gäller – medan den i början av utandningen praktiskt taget inte innehåller någon alveolarluft utan luft från andra delar av andningsvägarna (tidal air) – från munhåla, svalg, luftstrupe (trakea) och luftrör (bronker). Den samlade, blandade portionen utandningsluft beräknas i genomsnitt innehålla 63 % alveolarluft, svarande mot en teoretisk fördelning av alkohol mellan total utandningsluft och blod på 3 400 :1.

I de olika kvalitativa prov, som finns på marknaden, varierar den använda omräkningsfaktorn. Den hänför sig emellertid till en viss, av tillverkaren antagen sammansättning av utandningsluften, denna växlar något från metod till metod.

I verkligheten är emellertid icke blandningsförhållandet alveolarluft : »tidal air» konstant från individ till individ och växlar även hos en och samma individ. Försök att bestämma graden av tillblandning av alveolarluft genom att bestämma halten koldioxid (CO_2), som härrör från utandningsluften, har ej lett till framgång; även CO_2-halten växlar avsevärt.

(6) *Temperaturen i munhålan*

En rad försök, framför allt utförda av Harger och medarbetare och av Wright, har visat att temperaturen i munhålan som har betydelse för fördelningen av alkohol mellan luft och blod växlar med andningsfasen och påverkar därmed avläsningsresultatet vid undersökningen av utandningsprovet. Varje grads skillnad ger en förändring på 6 % i fördelningen. Redan under utandningens gång varierar muntemperaturen normalt mellan 31° och 35°, vilket således innebär en variation med 24 % under själva utandningen. Hålles munnen öppen en viss tid, hinner slemhinnorna torka och temperaturen sjunker; då kan skillnaden i temperaturen under andningsfasen bli än större.

(7) *Kemikaliernas packningsgrad*

De kemikalier som används i de olika kvalitativa proven måste packas så likformigt som möjligt i test-ampullen för att bjuda ett visst och oförändrat motstånd mot luftströmmen och ge en konstant yta, när utandningsluften pressas genom test-ampullen. Packningstätheten påverkar därigenom bland annat genomströmningshastigheten och därmed slutresultatet. De i flertalet kvalitativa prov förekommande kristallerna är emellertid av den beskaffenheten att packningstätheten uppvisar stora variationer och därmed kan komma att bli en viktig felkälla vid analysen.

(8) *Kemikaliernas hållbarhet*

En annan viktig felkälla är kemikaliernas hållbarhet. Trots att test-ampullen i flertalet prov är igensmält för att först brytas i anslutning till själva prövningen, har likväl de i ampullen ingående kemikalierna en begränsad hållbarhet. Efter en viss, mycket varierande tidrymd förändras kemikalierna och kan ge ett felaktigt avläsningsresultat. Hållbarheten beror bland annat på kvaliteten i de använda kemikalierna och i ampullglaset samt den tekniska precisionen och kontrollen vid ampull-tillverkningen.

(9) *Testampullernas förvaring*

Det sätt på vilket ampullerna förvaras spelar stor roll för hållbarheten.

Förvaring av ampullerna i mörker vid låg temperatur, t. ex. i kylskåp, ökar hållbarheten, medan förvaring i rumstemperatur i ljuset minskar hållbarheten.

(10) *Noggrannheten i avläsningen*

Noggrannheten i själva avläsningen sammanhänger främst med fyra olika omständigheter:

(a) Graden av *kontrast* i färgomslaget

mellan förändrade och oförändrade kemikalier. Denna beror bland annat på vilka kemikalier som ingår i provet. I flera metoder som bygger på en kaliumbikromat-svavelsyrereaktion, sker ett färgomslag från gult till grönt.

Vid stora skillnader i färg är avläsningen enkel och entydig. Vid vissa metoder är färgförändringen mindre klar. I så fall blir avläsningen svår och kan vid upprepade avläsningar eller om olika personer avläser färgförändringen ge varierande resultat.

(b) *Bredden på omslagszonen.* Om denna är skarp och smal, med stor kontrast, bereder avläsningen inga svårigheter. Om avläsningszonen är oskarp och bred med dålig kontrast och färgförändringen ej når lika långt runt hela kristallskiktet, blir avläsningen försvårad och ger varierande resultat. Så är fallet med flertalet metoder där kristallskiktet är relativt kort och har en viss bredd.

(c) *Platsen* för själva färgomslaget i förhållande till markeringen på testampullen. Testampullens utformning och kemikaliernas sammansättning måste vara sådan att för en bestämd alkoholhalt i provet färgförändringen alltid kommer på samma plats. Detta innebär bland annat att variationer i tidsfaktorn, i provets genomströmningshastighet och i kemikaliernas packningsgrad och hållbarhet såvitt möjligt måste vara eliminerade.

(d) Slutligen måste själva *avläsningen* vara så klar, enkel och väldefinierad att samma resultat erhålles vid upprepade läsningar, såväl om en person avläser resultatet upprepade gånger som om olika personer gör avläsningarna. Färgkontrast, gränszonens plats och andra faktorer får ej variera och ej medge tveksamhet och därmed möjlighet till variationer i avläsningen.

(11) *Bristande specificitet*

Bland de ytterligare felkällor, som måste diskuteras, är de använda kemikaliernas specificitet, således deras egenskap att ge utslag enbart för etylalkohol (etanol) eller även för andra ämnen än etanol. I sådant fall måste klarläggas vilka andra substanser eller ämnen, som kan ge utslag och därmed simulera alkohol, t. ex. flyktiga ämnen ingående i olika halstabletter, tobaksrök, eller t. ex. flyktiga ämnen i andra dryckesslag, t. ex. fruktjuicer.

1.2 Kvantitativa prov

De kvantitativa proven syftar till att så vitt möjligt ge en kvantitativ bild av alkoholhalten i det undersökta provet med så stor noggrannhet att ett närmevärde på blodalkoholhalten kan härledas.

Apparater avsedda för kvantitativ bestämning av alkoholhalten i utandningsluften har huvudsakligen tre användningsområden:

(1) som screening-prov för att med högre grad av noggrannhet och objektivitet än vad som är möjligt med de kvalitativa proven ej blott fastställa närvaro eller frånvaro av alkohol i provet, utan även ge alkoholhalten i kvantitativa mått,

(2) som metod för att ge ett kvantitativt mått på alkoholhalten i utandningsluften och därmed ett närmevärde på blodalkoholhalten. Detta är t. ex. av betydelse i länder där av lagtekniska eller andra skäl blod- eller urinprov icke får tagas och där noggrannheten i luftprovet bedöms som tillfredsställande ur bevissynpunkt,

(3) som komplement till blodprovstagning, t. ex. för att

(a) fastställa alkoholhalten i direkt anslutning till anhållandet, vilket bland annat kan vara av stor psykologisk betydelse,

(b) klarlägga – på basis av upprepade prov – huruvida blodalkoholhalten i anslutning till anhållandet är i stigande eller fallande,

(c) bidraga till ställandet av diagnos, t. ex. om en viss grad av påverkan ej motsvaras av halten alkohol i provet. I sådana fall måste påverkan antagas bero på annat än alkohol, t. ex. hjärnskakning, tablettpåverkan o. d.

De *apparater* av kvantitativ typ som hittills prövats i större omfattning, är:

(a) *Drunkometer,* införd av Harger i USA 1938. Den bygger på att alkoholen i utand-

ningsluften reducerar en svavelsyra-kaliumpermanganatlösning i förhållande till halten alkohol i provet: graden av förändring bestämmes.

Andelen alveolarluft i provet fastställes genom samtidig analys av koldioxidhalten i provet. Tekniken har modifierats på senare år för att medge större noggrannhet.

(b) *Intoximeter,* införd av Forrester i USA 1941. Den innehåller två delar, en del för kvalitativ alkoholbestämning, som liksom Drunkometern bygger på reduktion av en kaliumpermanganatlösning, och en del för kvantitativ alkoholbestämning, varvid alkoholen uppfångas i en tub med magnesiumperklorat; samtidigt göres bestämning av koldioxidhalten. Även denna apparatur har modifierats och förbättrats på senare år.

(c) *Alcometer,* införd av Greenberg och Keator i USA 1941. Den bygger på reduktion av jodpentoxid och har efter en rad tekniska, kemiska och fysikaliska förändringar fått en viss användning, trots vissa teoretiska nackdelar.

(d) *Breathalyzer,* införd av Borkenstein i USA 1956, saluförd i USA av Stephenson Corp. och i Europa under namn av Etanograph av L. Etzlinger i Schweiz.

Den bygger på alkoholens oxidation i en bikromatsvavelsyrablandning, som därvid reduceras, och fotoelektrisk jämförelse medels fotocell av den av alkoholen framkallade färgförändringen vid den kemiska reaktionen i förhållande till en referensstandard. Apparaturen har en automatisk uppsamling vid konstant temperatur av en noga bestämd mängd alveolarluft – som i motsats till utandningsluften har en konstant sammansättning – en konstant genomströmningshastighet vid konstant tryck och en väldefinierad kemisk reaktion som sker vid en konstant, termostatstyrd temperatur. Slutligen finns möjligheter att objektivisera utslaget direkt på ett protokoll, som kan bevaras.

(e) *Kitagawa-Wright Breath Alcohol Analyzer.* Denna apparatur utvecklades 1961 av Dr B. M. Wright i Brittiska medicinska forskningsrådet i intimt samarbete med den japanska fysikern T. Kitagawa och i samarbete med ett antal utländska institutioner. Sammanlagt sju experimentapparater har hittills utvecklats.

I Kitagawa-Wright-Analysern har de viktigaste elementen i Breathalyzern övertagits, bland annat den automatiserade provtagningen, den konstanta mängden utandningsluft med konstant sammansättning av utandningsluften (alveolarluften) och konstant genomströmningshastighet och temperaturkontroll. Luftprovet får passera en ampull, som innehåller bikromatkristaller, på ett speciellt sätt adsorberade till en silicagel + färgindikator. Innehåller provet alkohol, sker ett färgomslag.

Längden av färgförändringen i den exakt packade ampullen är relaterad till alkoholhalten i provet. Längden mätes och omräknas direkt till promille alkohol i blodet medels en komparator.

(f) *Wright-Gaschromatography-Detector.* Slutligen har Wright utvecklat ytterligare ett instrument, än så länge avsett enbart för vetenskapliga ändamål. Alkoholanalysen i denna experimentapparat bygger på ett gaskromatografiskt förfarande av flamjonisationstyp med vätgaslåga. Provtagningen sker automatiskt medels en speciellt konstruerad pump och den utvärderade alkoholhalten i utandningsluften registreras direkt och kontinuerligt på ett mätinstrument. Apparaturen är så konstruerad att resultatet även kan registreras fortlöpande på en kurva och utvärderas på olika sätt.

När det gäller *felkällorna* kan följande anföras.

I två av de här beskrivna apparaterna, nämligen Breathalyzern och Kitagawa-Wright-Detectorn, har genom konstruktionen och standardiseringen av ett antal faktorer en rad felkällor kunnat elimineras, från variationerna i genomströmningstid, temperatur, andningsvolym, genomströmningshastighet och tillblandning av »tidal air» till alveolarluften till kemikaliernas packningsgrad och hållbarhet. Avläsningsnoggrannheten blir stor genom den fotoelektriska avläsningen eller komparatorförfarandet.

Denna höga grad av standardisering med-

för att dessa två apparater har en hög grad av noggrannhet.

I apparatur (Harger, Forrester, Greenberg-Keator) har standardiseringen inte kunnat drivas lika långt; där är variabiliteten också större.

2. *Bestämning av noggrannheten i Alcotest-metoden*

Undersökningen av Alcotest-metodens noggrannhet har skett efter flera olika linjer.

2.1 **Laboratorieundersökningar med 0,5 promille-ampullen**

I fråga om 0,5 promille-ampullens utseende, konstruktion och användning lämnas redogörelse i betänkandet kap. 12.

2.1.1 *Grundläggande studier*

Dessa har omfattat en rad undersökningar i avsikt att klarlägga Alcotest-ampullernas egenskaper under varierande omständigheter. Andnings- och genomströmningshastighet har mätts, volymvariationerna har studerats, och reproducerbarheten i utslagens storlek och utseende har undersökts, först i simulatorprov med en alkohol-luftblandning av känd sammansättning och sedan i omfattande prov med försökspersoner.

2.1.1.1 Inverkan av halstabletter o. d.

En rad möjliga *felkällor* har studerats. För att pröva om Alcotest-provet ger utslag för annat än etylalkohol (»alkohol») har ett stort antal ämnen, från alla slags halstabletter, tuggummin, karameller och chokladpraliner till munvatten, punsch- och whiskychoklad»flaskor» prövats på ett flertal försökspersoner, därtill även olika slag av läskedrycker och fruktjuicer, och slutligen rökning av cigaretter.

Åtskilliga av dessa medel ger påtagliga utslag, om Alcotest-provet göres omedelbart eller inom de närmaste 2–5 minuterna efter tuggningen. Reaktionen försvinner om provet göres 10–15 minuter efter tuggningen. Sköljning av munnen med vatten påskyndar noll-ställningen.

Sammanfattande kan sägas att i princip *intet* av de ovan nämnda ämnena eller preparaten synes ge utslag med Alcotest, om man väntar 10–15 minuter efter tillförseln.

Förtäring av choklad innehållande små mängder alkohol (whisky, punsch, etc.) gav utslag – grönfärgning – vid användning av Alcotest-ampuller. Utslaget kvarstår emellertid bara några få minuter. Redan 5–10 minuter efter förtäringen blir utslaget negativt, och reaktionen försvinner snabbare om munnen sköljes med vatten.

Motsvarande förhållanden iakttogs med olika slag av halstabletter hos personer som *förtärt* alkohol. Väntade man 10 minuter efter tablettförtäringens avslutande, kunde ingen säker inverkan ses på den färgförändring, som framkallades av den alkohol, som fanns i utandningsluften.

2.1.1.2 Graden av färgförändring

De gula kristallerna i ampullen färgas mer eller mindre gröna om det finns alkohol närvarande i den luft som blåses genom ampullen, och om alkoholhalten i utandningsluften överstiger ett visst minimivärde. Ju mera alkohol som finns i provet, desto längre del av kristallskiktet färgas grönt.

Finns ingen alkohol i provet kan likväl en viss, ospecifik färgförändring inträda, kristallskiktet blir "vått", och gulfärgningen blir mindre skarp – (»wet-yellow discolouration»). Denna missfärgning kan öka i intensitet och anta en brunaktig ton, om personen har rökt. Den är inte ett tecken på alkoholnärvaro, men kan ibland tydas som ett för alkohol positivt utslag.

Grönfärgningen behöver någon till några minuter för att utvecklas fullt, och kvarstår oförändrad i någon timme. Om ampullen lämnas öppen, förändras färgen efter några timmar – grönfärgningen fortskrider, och gränsen mellan gul- och grönfärgning blir ofta mindre distinkt.

Vi har gjort ett stort antal *lagringsförsök*

under varierande förhållanden och dels mätt längden på grönfärgningen, och dels färgfotograferat ampullerna upprepade gånger med några dagars till veckors intervall för att få en objektiv bild av grönfärgningen och dess förändringar med tiden.

Tillslutes ampullen lufttätt med gummieller plastproppar, som själva icke avger gaser, som kan påverka ampullinnehållet, och förvaras ampullen i kylskåp (+ 4° C), kvarstår utslaget oförändrat i någon eller några veckor.

2.1.1.3 Ringmarkeringens läge

Färgomslaget från gult till grönt när alkohol finns närvarande ökar i längd med stigande alkoholhalt. Som hjälp för avläsningen finns mitt på ampullen en vit ring. När grönfärgningen upp till ringen eller överskrides den, uppgår enligt tillverkaren alkoholhalten i utandningsluften till 0,5 promille.

Ringen omsluter ej helt ampullen, på ena sidan finns en några mm bred utsparning, som möjliggör att se om någon grönfärgning skett i höjd med själva ringen.

På de ampuller som kommit till användning under senare delen av 1968 och under 1969 och 1970, samt på de ampuller som använts för fältförsök, ligger markeringsringens underkant 7 mm från kristallskiktets undre del. Ringen är 1 mm bred, och överkanten ligger 8 mm från kristallskiktets undre del.

Att märka är emellertid att i ett antal av de ampuller, som användes under 1967 och en del av 1968, låg ringen mellan 6 och 7 mm.

2.1.2 *Belastningsprov med alkohol*

2.1.2.1 Metodik

Ett stort antal belastningsprov med frivilliga försökspersoner har utförts, varvid Alcotest-utslaget jämförts med blodalkoholhalten. Försökspersonen fick först göra ett eller flera förprov och blåsa i ampullen, för att kontrollera alkoholfrihet och pröva olika andningsteknik.

Vid varje provtagning fick försökspersonen andas i en ampull, så togs blodprov – 3 kapillärer vid varje tillfälle – och därefter fick försökspersonen andas en andra gång, i en ny ampull. Hela denna procedur tog ca 3–4 minuter.

Dubbelprov och jämförelse med blodalkoholhalten har på detta sätt gjorts systematiskt under hela försöket, bland annat för att bestämma variabilitet, reproducerbarhet och noggrannhet (»internal consistency»), och för att klarlägga inverkan av olika slag av felkällor och jämföra Alcotest-utslagen med blodalkoholhalten.

I varje försök har på samma försöksperson parallellt med Alcotest-ampullen också prövats minst en *kvantitativ* metod, t. ex. Breathalyzer, Etanograph eller Kitagawa-Wrights Alcohol-Analyzer, och ofta även någon annan kvalitativ metod att bestämma alkohol i utandningsluften, t. ex. Alkolinger (Alkomille) eller Alkolyzer. Dessemellan har även vissa andra metoder prövats i mindre omfattning, bland annat Luckey Alc. Detector och Pluralcol.

Blodalkoholhalten och i en rad försök även urinalkoholhalten har analyserats enligt flera metoder, enligt den Widmarkska mikrometoden eller den enzymatiska ADH-metoden eller medels gaskromatografi. I vissa fall har två eller flera metoder använts parallellt. Överensstämmelsen mellan de olika bestämningsmetoderna var mycket god.

Vid själva försöken fick försökspersonen efter ett eller flera förprov dricka bestämda mängder av olika slag av drycker. Därefter upprepades proven, dels andningsproven med Alcotest-ampullen och med någon annan apparatur, dels blodprov, inskjutna mellan de olika slagen av dubbelprov. Tidsdifferensen mellan ett andningsprov och ett blodprov uppgick i regel till 1–2 minuter, aldrig över 4 minuter.

Proven fortsattes så med täta intervaller, i regel var 20:e till 30:e minut. Den totala tid som prövningen pågick sammanhängde främst med mängden tillförd alkohol. Försöken utsträcktes alltid så länge det kunde påvisas någon alkohol i utandningsluf-

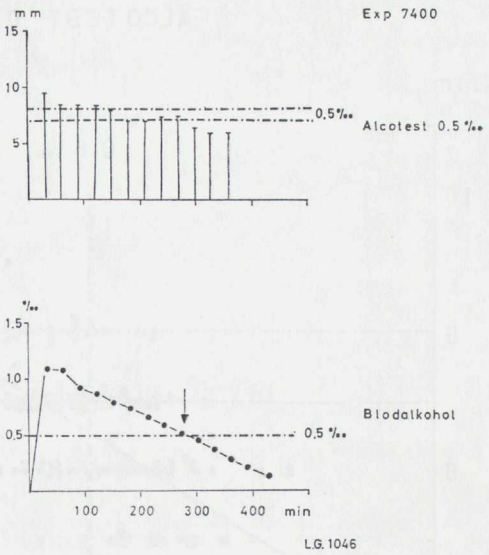
ten. Vanligen fortsatte dock försöken ytterligare någon timme för att medge att studera förhållandena när det ej fanns alkohol kvar i blodet. Försöken har i regel varat 5–7 timmar vid de doser på omkring 0,5–0,7 g alkohol per kg kroppsvikt som har varit standarddosen. När högre doser getts, har försöken utsträckts över längre tid, i vissa fall upp till 24 timmar.

Olika slag av drycker prövades, från spritdrycker till viner och öl, för att klarlägga om även andra faktorer än enbart alkohol kunde spela någon roll. Någon inverkan av dryckesslaget har inte iakttagits i dessa försök, om blott den regeln iakttagits att intet luftprov tagits förrän tidigast 10 minuter efter förtäringens avslutande.

Försöken har bearbetats och evalverats på olika sätt. Tidsförloppet har studerats, liksom utfallet av alkoholanalyserna och av andningsproven. Resultaten har bearbetats kvantitativt, bland annat har ampull-utslagets längd mätts i mm, ej blott en anteckning gjorts om utslaget nått upp till eller överskridit markeringen. Förhållandet mellan utfallet i andningsproven och blodproven har analyserats på olika sätt, bland annat har korrelationen beräknats. Vidare har differenserna mellan utfallet av andningsproven och av blodproven bearbetats, med särskild hänsyn till frågan om det förelegat systematiska avvikelser mellan olika metoder eller om avvikelserna har varit slumpbetonade. Slutligen har noggrannheten i metoderna bearbetats med ledning av dubbelproven och en rad andra data, som framkommit vid försöken.

2.1.2.2 Försöksmaterial

Omkring 150 försökspersoner har undersökts efter tillförsel av kända mängder alkohol under starkt kontrollerade förhållanden med upprepade prov på utandningsluft med flera olika metoder och med blodprov som kontroll och standard. På samma personer har därvid prov tagits upp till 16 gånger i samma försök, eller under ett heldagsförsök upp till 65 prov på samma person. I regel har prov tagits 7–9 gånger



Figur 1. Alcotest-utslag (0,5 ‰-ampullen) vid olika blodalkoholhalt. Exp. 7 400. 0,78 g alkohol per kg. Försöket pågick i 460 minuter. Varje stapel representerar medeltalet av 2 Alcotest-prov. Trippelprov för blodalkoholbestämning systematiskt inskjutna mellan 2 Alcotest-prov. Alcotest-utslagen mätta i hela mm. Markeringsring, underkant 7 mm, överkant 8 mm.

på de 5–7 timmar som flertalet av dessa försök har varat.

Dessutom har omkring 220 personer undersökts stickprovsvis vid enstaka eller upprepade tillfällen utanför laboratoriemiljön med utandningsprov och blodprov.

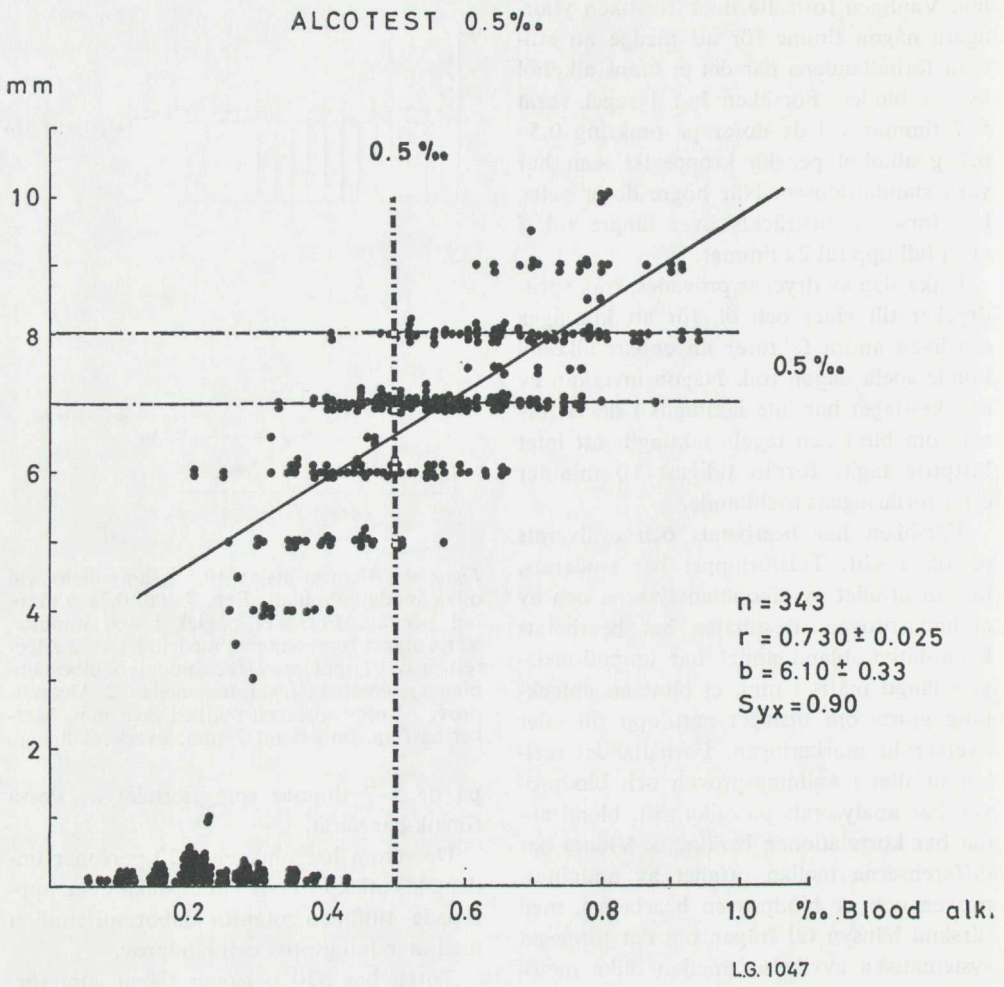
Totalt har 370 personer tjänat som försökspersoner.

Sammanlagt har 734 ampuller prövats i långförsök under kontrollerade förhållanden, dessutom 148 i kortare försöksserier, 744 i stickprovsförsök och 400 i modellförsök. Totalt har således över 2 000 ampuller prövats och resultaten har kunnat jämföras med resultaten av samtidigt tagna blodprov.

2.1.2.3 Tidsförlopp

Typexempel på förloppet av enskilda försök återfinns i fig 1 och 3.

Blodalkoholkurvan, som tjänstgör som referens vid ampullprövningen, uppvisar ett lagbundet förlopp med ytterst små variationer. Man urskiljer den uppstigande resorp-



Figur 2. Korrelationen mellan Alcotest-utslag (0,5 ‰-ampullen) i mm och motsvarande blodalkoholvärde (n = 343). Markeringsring, underkant 7 mm, överkant 8 mm. Den matematiskt beräknade regressionslinjen inlagd på figuren, liksom gränsvärdet 0,5 ‰.

tions- eller uppsugningsfasen, den i regel skarpt markerade distributions- eller fördelningsfasen runt maximivärdet, och den fallande rätlinjigt förlöpande eliminations- eller förbränningsfasen. På kurvan kan bland annat utläsas vid vilken tidpunkt i varje försök blodalkoholhalten passerar 0,5 promille-nivån, och när den når noll-strecket.

Resultaten av Alcotest-prövningen återges också i figur 2. Färgförändringens längd i mm har avsatts vid den tidpunkt provet är gjort – varje försök har också färgfotograferats – och förändringarna under försökets gång kan iakttagas. På diagrammet iakttages hur längden på färgförändringen i stort sett ökar med stigande blodalkoholhalt och avtar med minskande halt. Man ser hur utslaget varierar i längd och förhållandet mellan Alcotest-utslaget och blodalkoholhalten.

2.1.2.4 Korrelationen färgförändring–blodalkoholhalt

För en närmare kvantitativ analys av förhållandena har de uppmätta Alcotest-värdena, totalt 343 ampuller, relaterats i ett korrelationsdiagram till de samtidigt erhållna blodalkoholvärdena (fig 2). Jämförelsen har begränsats till ampull-värdena under den fallande blodalkoholfasen, från och med 120 minuter efter förtäringens början. Denna be-

gränsning har skett för att inte få med de variationer i förhållandena mellan alkoholhalten i utandningsluften och i blodet som kan uppträda under den uppgående fasen och runt maximivärdet och som förutom på metodens variabilitet även beror på biologiska variationer.

Vid ett studium av diagrammet framkommer följande:

a) I diagrammet har Alcotest-utslaget i mm grönfärgning avsatts mot motsvarande blodalkoholhalt.

Nedanför en skarp gräns, omkring 0,25 promille alkohol i blodet, uppträder praktiskt taget aldrig några positiva Alcotestutslag, således ingen mätbar grönfärgning (0 mm).

b) Över denna gräns, således över 0,25 promille men under 0,5 promille inträffar två fenomen. Alcotest-utslaget kan vara helt negativt, ända upp till 0,45–0,50 promille. Eller också börjar en mindre eller större grad av grönfärgning uppträda, ökande med blodalkoholhalten, från någon mm upp till 3–8 mm inom området 0,25–0,50 promille.

Resultatet innebär således att om en person andas i en Alcotest-ampull, och utslaget blir negativt betyder detta att personen antingen ej förtärt alkohol alls, eller att han förtärt alkohol men att alkoholhalten i regel inte överstiger 0,25 promille. En alkoholhalt upp till 0,40–0,50 promille är dock inte helt utesluten.

Vid 0,3 promille har utslaget i allmänhet en längd av 5 mm, med variationer från 0 till 7 mm, och vid 0,4–0,5 promille från 0 upp till 8 mm; de flesta värdena låg i området 4–8 mm.

Enär den vita markeringsringen, som enligt tillverkaren anger 0,5 promille, i allmänhet ligger mellan 7 och 8 mm, innebär det funna resultatet att när alkoholhalten understiger 0,3 promille, har i allmänhet grönfärgningen inte nått upp till 0,5-ringen, således ej indikerat 0,5 promille.

Men redan över 0,3 promille, och definitivt vid 0,4 promille, förekommer allt fler fall, då grönfärgningen når upp till, eller överskrider den vita ringen, således indikerar 0,5 promille, medan i verkligheten blodalkoholhalten ej uppgått till 0,5 promille (»falskt positivt utslag»).

c) Med stigande alkoholhalt ökade Alcotest-utslaget. Vid en blodalkoholhalt av 0,5 promille var utslaget i genomsnitt 6,5 mm, och t. ex. vid 1 promille omkring 9,5 mm.

Typiskt var att Alcotest-värdena varierade avsevärt även vid ett och samma blodalkoholvärde, t. ex. vid 0,5 promille mellan 4 och 8 mm, och vid 1 promille mellan 7 och 12 mm. Variationen i utslaget sträcker sig således från långt ovanför till långt nedanför markeringsringen. Ett utslag som vid en blodalkoholhalt av 1 promille ej når upp till markeringsringen, betyder således att halten skulle vara under 0,5 promille, medan ju i verkligheten halten var högre (»falskt negativt utslag»).

d) Betraktar man Alcotest-värdenas variation vid en viss blodalkoholhalt, finner man att de flesta värdena grupperar sig runt ett medelvärde, medan extremvärdena, de höga eller de låga, blir allt färre, ju längre ut mot periferien man kommer.

En analys har visat att denna fördelning är en s. k. slumpfördelning (Gauss-fördelning, normalfördelning) vilket gör det möjligt att närmare studera hur stora felen är och hur de fördelar sig.

5) En statistisk bearbetning av materialet visar följande.

a) Ökningen av utslagen med stigande blodalkoholhalt kan återges med en regressionslinje, som blir ett uttryck för förhållandet mellan utslagets längd i mm och den vid samma tillfälle bestämda blodalkoholhalten, således hur utslaget förändras med stigande alkoholhalt. Linjen har beräknats från och med 0,3 promille. Relevanta data återfinns i tab. 1.

Ökningen av utslagen med stigande blodalkoholhalt är statistiskt signifikant, korrelationskoefficienten (r) var $0{,}730 \pm 0{,}036$ ($P < 0{,}001$).

b) Regressionskoefficienten (b), som är ett uttryck för förhållandet mellan storleken av utslagen och blodalkoholhalten, var $6{,}10 \pm 0{,}33$ ($P < 0{,}001$). Detta innebär att för en ändring i blodalkoholhalten på 1

28—014360

Tabell 1. Korrelationen mellan Alcotest-utslag (y) och blodalkoholhalt (x). Alcotest-ampuller 0,5 ‰ och 0,8 ‰.

Parameter	Alcotest 0,5 ‰ Laboratoriematerialet n = 343	Alcotest 0,5 ‰ Fältmaterialet n = 148	Alcotest 0,8 ‰ Laboratoriematerialet n = 95
Medeltal $\bar{x}/\bar{y}$	0,56 ‰ 6,87 mm	0,83 ‰ 7,74 mm	0,62 ‰ 7,27 mm
Regressionslinje y = a+bx	y=3,44+6,10x	y = 2,91+5,80x	y = 4,50+4,46x
Regressionskoefficient (b)	6,10±0,33	5,80±0,75	4,46±0,35
Korrelationskoefficient (r)	0,730±0,037	0,538±0,070	0,797±0,063
Variabilitet Syx (mm)	±0,895 mm	±1,699 mm	±0,524 mm
Syx/b (‰)	±0,147 ‰	±0,293 ‰	±0,117 ‰
1/b	0,164 ‰	0,173 ‰	0,224 ‰
Avläst ‰ för regr. linjens skärning med avläsn.nivå N	Avläsningsnivå (N) 6 7 8 mm	Avläsningsnivå (N) 6 7 8 mm	Avläsningsnivå (N) 6 7 8 mm
	0,42 0,58 0,75 ‰	0,53 0,71 0,88 ‰	0,33 0,56 0,78 ‰

promille ökar utslaget med 6 mm, eller med 1 mm per 0,17 promille alkohol.

c) Regressionslinjens formel är $y = 3{,}433 + 6{,}101\ x$, där y betyder avläst Alcotestutslag i mm, och 6,101 är regressionskoefficienten (se avsnitt b).

Tidigare har nämnts att provet i allmänhet först ger utslag över 0,25 promille. Enligt formeln måste grönfärgningen vara 5 mm för att verkligen innebära att blodalkoholhalten överstigit 0,25 ‰.

d) Ekvationen innebär vidare att grönfärgningen i genomsnitt var 6,48 mm vid 0,5 promille.

e) Värdenas variation runt regressionslinjen (s_{yx}), som är ett uttryck för variabiliteten i metodiken, var ± 0,895 mm.

Detta värde innebär att vid en viss bestämd alkoholhalt varierade 95 procent av samtliga utslag ($\pm 1{,}96 \times s_{yx}$) mellan ett värde 2 mm (1,79) nedanför och 2 mm ovanför genomsnittsvärdet, således upp till

Tabell 2. Andelen falska positiva vid olika avläsningsnivå. Alcotest-ampull 0,5 ‰. Procentsiffrorna grundade på den matematiskt beräknade regressionslinjen (n = 343) i tab. 1 och beräknade för mittvärdet i resp. blodalkoholnivåer.

Faktisk blodalkoholhalt (‰)	Andel falska positiva i % (inuti tabellen) Avläsningsnivå (inkluderar fallen vid nivån). 6 mm	7 mm	8 mm
	A. Utan avdrag i blodprovet		
0,20—0,29	13 %	1 %	0
0,30—0,39	32	6	1
0,40—0,49	58	18	2
	B. Med avdrag på 0,14 ‰ i blodprovet		
0,35—0,44	45	11	1
0,45—0,54	71	28	5
0,55—0,64	89	54	15
	C. Med avdrag på 0,14 ‰ + 0,15 ‰		
0,50—0,59	81	41	9
0,60—0,69	94	67	25
0,70—0,79	98,5	87	50

Tabell 3. Andel falska negativa vid olika avläsningsnivå. Alcotest-ampull 0,5 ‰. Procentsiffrorna grundade på den matematiskt beräknade regressionslinjen (n = 343) i tab. 1 och beräknade för mittvärdet i resp. blodalkoholnivåer.

Faktisk blodalkoholhalt ‰	Andel falska negativa i % (inuti tabellen) Avläsningsnivå (inkluderar fallen på nivån) 6 mm	7 mm	8 mm
	A. Utan avdrag.		
0,50—0,59	20	60	92
0,60—0,69	6	32	75
0,70—0,79	1	12	50
0,80—0,89	0	3	25
0,90—0,99	0	1	8
	B. Med avdrag 0,14 ‰.		
0,65—0,74	3	20	64
0,75—0,84	1	7	36
0,85—0,94	0	1	15
0,95—1,04	0	0	4
	C. Med avdrag 0,14+0,15 ‰.		
0,80—0,89	0	3	25
0,90—0,99	0	1	8
1,00—1,09	0	0	2

4 mm från lägsta till högsta utslag. 99 procent av samtliga utslag ($\pm 2{,}57 \times s_{yx}$) varierade 2,5 mm åt vart håll från genomsnittet, d. v. s. upp till 5 mm från lägsta till högsta värde.

f) Eftersom det råder en relation mellan utslagets storlek och blodalkoholhalten, som representeras av regressionskoefficienten (b), kan variabiliteten beräknas $(s_{yx}/b) =$ 0,147 ‰.

g) Enär Alcotest-värdena fördelar sig runt sin regressionslinje i enlighet med lagarna för en slumpfördelning – Gauss-fördelning – kan metodens tillförlitlighet under varierande betingelser analyseras på ett helt annat sätt än om man hade varit hänvisad till att enbart göra beräkningar på basis av ett begränsat antal försök, där kanske försökens omfattning inte hade räckt.

2.1.2.5 Beräkning av andelen falska positiva och falska negativa utslag vid olika blodalkoholhalt och olika avläsningsnivå.

Med ledning av korrelationsdiagrammet i fig. 1 och de på detta grundade regressionsdata (tab. 1) har andelen falska positiva respektive falska negativa utslag vid olika blodalkoholhalt beräknats. Vid beräkningen utgår man från förutsättningen att för ett och samma blodalkoholvärde de olika Alcotest-utslagen är normalfördelade (jmf avsnitt 2.1.2.4) och att variabiliteten runt regressionslinjen (s_{yx}) är det matematiska uttrycket för felfördelningen. Tre olika avläsningsnivåer har valts, nämligen 6 mm (= underkant på lågt liggande markeringsring), 7 mm (= underkant på normalt liggande markeringsring, eller överkant på lågt liggande ring) och 8 mm (= överkant på normalt liggande ring). Andelarna är beräknade för olika promilleområden. Blodalkoholvärdena är beräknade enligt tre olika alternativ, nämligen (A) utan avdrag i blodprovet, (B) med avdrag om 0,14 ‰ för de med analysförfarandet förenade felmöjligheterna, och (C) med avdrag om dels 0,14 ‰ för dessa felmöjligheter och dels 0,15 ‰ för beräknad förbränning under 1 timme. Resultaten återges i tabell 2 och 3.

2.1.2.6 Ampull-utslagens fördelning

Undersökningen utvidgades så ytterligare för att på ett än större material kunna detaljstudera fördelningen, och resultaten av försök med totalt 734 ampuller har sammanställts. Utslagets längd i mm har refererats till motsvarande blodalkoholhalt (tab. 4).

Tabell 4. Fördelning av funna Alcotest-värden (0,5 ‰-ampulier). Färgomslagets (grönfärgningens) längd mätt i hela mm. Övre raden: antal fall. Nedre raden: procentuell fördelning inom varje område. Totalantal fall n = 734

Promille område	Alcotest (mm) 0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	Medeltal mm
0,0—0,09	17												
	100,0												
0,10—0,19	53		2										
	96,4		3,6										2,0
0,20—0,29	82	2	2	4	5	4	4						
	81,6	1,9	1,9	3,9	4,9	3,9	3,9						3,90
0,30—0,39	29				9	15	25	6	2				
	33,7				10,5	17,4	29,1	7,0	2,3				5,60
0,40—0,49	2				.1	14	25	37	5	1			
	2,4				1,2	16,5	29,4	43,5	5,9	1,2			6,41
0,50—0,59						7	32	24	51	2			
						6,0	27,6	44,0	20,7	1,7			6,84
0,60—0,69							9	32	29	6	2		
							11,5	41,0	37,2	7,7	2,6		6,79
0,70—0,79								24	32	16	1	1	
								32,4	43,2	21,6	1,35	1,35	7,96
0,80—0,89							2	8	19	17	8		
							3,7	14,8	35,2	31,5	14,8		8,39
0,90—0,99								1	12	17	7		
								2,7	32,4	46,0	18,9		8,80
1,00—1,09									8	7	1		
									50,0	43,7	6,3		8,56
1,10—1,19										5	3		
										62,5	37,5		9,38
1,20—1,29									2	1			
									15,4	7,7			8,33
1,30—1,39											2		
											100,0		10,0
Totalt	183	2	4	4	15	40	97	159	133	72	24	1	
	24,9	0,3	0,5	0,5	2,0	5,5	13,2	21,7	18,1	9,8	3,3	0,14	

Följande må framhävas:

a) Som framgår av tabell 4 var utslaget alltid 0 i området upp till 0,09 promille. Under 0,20 promille var antalet ampuller med mätbar grönfärgning mycket litet, endast 2 fall på 72, eller 2,8 %. Negativa utslag förelåg således inom detta promilleområde i 97,2 procent.

I området 0,20–0,29 promille, var andelen ampuller med mätbar grönfärgning större, 21 av 103, eller 20,4 % (tab. 4); huvuddelen av dessa låg över 0,25 ‰. Antalet fall med negativt utslag var 79,6 procent.

b) Negativa värden fanns fortfarande kvar i området 0,30–0,39 promille, 29 av 86, eller 34,8 %, och 2 av 85, eller 2,4 %, i området 0,40–0,49 promille. Antalet positiva ampullutslag var respektive 65,2 och 97,6 %.

c) Ur tabell 4 framgår klart dels hur med stigande alkoholhalt grönfärgningen ökar i längd, dels även hur starkt längden varierade inom varje promilleområde, i regel upp till 2–3 mm åt vart håll från genomsnittsvärdet.

d) Det är här intressant att jämföra den faktiskt funna variabiliteten i hela materialet i tab. 4 (n = 734) med den i avsnitt 2.1.2.4 5) e) matematiskt uträknade variabiliteten (s_{yx}) = ± 0,895 mm, som grundar sig på ett mindre material (n = 343). Den matematiskt beräknade variabiliteten (s_{yx}) innebär att t. ex. 99 % av värdena faller ±2,3 mm från medeltalet, således mellan t. ex. 4,1 och 8,8 mm vid 0,5 promille. Överensstämmelsen med den faktiskt funna fördelningen på hela materialet ($n = 734$) är som synes utomordentligt god.

e) De i tab. 4 återgivna värdena kan

Tabell 5. Andelen falska positiva vid olika avläsningsnivå. Alcotest 0,5 ‰-ampull. Procentsiffrorna grundade på totalantalet funna värden (n = 734). Avläsningarna inkluderar dem på avläsningsnivån.

Faktisk blodalkoholhalt ‰	Antal fall inom skiktet	Andel falska positiva i % (inuti tabellen) Avläsningsnivå i mm (inkluderar fallen på nivån) 6	7	8 mm
		A. Utan reduktion		
0,20—0,29	103	4	0	0
0,30—0,39	86	32	6	1
0,40—0,49	85	80	29	5
		B. Med avdrag 0,14 ‰.		
0,35—0,44	79	63	15	2
0,45—0,54	105	89	37	8
0,55—0,64	102	97	56	21
		C. Med avdrag 0,14 ‰+0,15 ‰		
0,50—0,59	116	94	45	12
0,60—0,69	78	100	68	29
0,70—0,79	74	100	84	46

även användas för att **klarlägga, hur ofta** grönfärgningen når upp till eller överskrider den vita markeringsringen på ampullen. I praktiken är det nämligen så att den enskilde polismannen endast bedömer utslagets längd med ringen som referenspunkt. Någon mätning av grönfärgningens längd sker ej.

Ligger *ringen,* som i flertalet fall, mellan 7 och 8 mm som är det vanliga, synes i tab. 4 att redan inom området 0,30–0,39 promille grönfärgningen kan nå upp till ringens underkant = 7 mm-gränsen, totalt i 9,3 % av fallen (8/86). Andelen ökar så snabbt med stigande blodalkoholvärde. Inom området 0,40–0,49 promille når mer än hälften, 53,5 procent (45/86) av fallen, upp till 7 mm-nivån.

Om 7 mm-nivån sättes som norm för avläsningen, således ringens underkant, innebär således de givna talen procentandelen »*falska positiva*» utslag. Ett falskt positivt utslag innebär således att ampullen vid avläsningen indikerat 0,5 promille eller mer, medan i verkligheten promillehalten varit lägre än 0,5 promille.

Lägges avläsningen till 8 mm-nivån, d. v. s. till ringens överkant, blir andelen fall inom varje promille-område där utslaget bedöms som positivt, betydligt mindre, 2,3 procent (2/86) i området 0,30–0,39 promille, och 7,1 procent (6/85) i området 0,40–0,49 promille.

En sammanställning av de funna resultaten ges i tab. 5. Skulle ringen emellertid ligga *lägre,* vid 6–7 mm, som den gjorde på ett antal ampuller 1967–1968, ökar andelen fall, som når upp till denna lågt liggande ring, högst betydligt inom varje promilleområde, t. ex. 72,0 % (62/86) i området 0,30–0,39 promille, och 82,4 % (70/85) i 0,40–0,49-området.

Är således 6 mm-nivån norm för avläsningen, således ringens underkant i fall med lågt liggande ring, blir därmed andelen falska positiva hög (tab. 5).

2.1.2.7 Beräkning av andelen falska negativa, respektive positiva prov.

Tabellen 4 kan emellertid även användas som underlag för en analys av frekvensen falska negativa utslag, således fall, där grönfärgningen ej har nått upp till avläsningsnivån, således ringens underkant eller överkant, varigenom utslaget avläses som »negativt», trots att blodalkoholhalten i verkligheten var 0,5 promille eller högre (tab. 6).

Andelen »falska negativa» sammanhänger liksom andelen »falska positiva» bland annat även med avläsningsnivån, d. v. s. ring-

Tabell 6. Andel falska negativa vid olika avläsningsnivå. Alcotest-ampull 0,5 ‰. Procentsiffrorna grundade på totalantalet funna värden (n = 734). Avläsningarna inkluderar dem på avläsningsnivån.

Faktisk blodalkoholhalt ‰	Antal fall inom skiktet	Andel falska negativa i % (inuti tabellen) Avläsningsnivå (inkluderar fallen på nivån) 6 mm	7 mm	8 mm
		A. Utan avdrag		
0,50—0,59	116	6	34	82
0,60—0,69	78	0	12	53
0,70—0,79	74	0	0	32
0,80—0,89	54	0	4	19
0,90—0,99	37	0	0	3
		B. Med avdrag 0,14 ‰		
0,65—0,74	76	0	6	43
0,75—0,84	64	0	0	26
0,85—0,94	46	0	0	11
0,95—1,04	27	0	0	2
		C. Med avdrag 0,14+0,15 ‰		
0,80—0,89	54	0	4	19
0,90—0,99	37	0	0	3
1,00—1,09	16	0	0	0

ens placering, och sättet för avläsningen, d. v. s. att grönfärgningen skall nå ringens underkant eller skjuta över ringen.

Vid 6 mm-nivån fanns endast 6,0 % (7/116) falska negativa utslag i området 0,50–0,59 promille, och inga över 0,60 promille. 0,6 promille var således gränsen för bortfall av falska negativa. Vid 7 mm-nivån låg den praktiska gränsen vid 0,7 promille, och vid 8 mm-nivån vid 0,9–1,0 promille (tab. 4 och 6).

En jämförelse mellan den matematiskt beräknade (tab. 2 och 3) och den i materialet faktiskt funna frekvensen av »falska positiva» och »falska negativa» prov under varierande förhållanden (tab. 4–6) visar en god överensstämmelse.

2.1.2.8 Normerna för avläsning av utslaget

Andelen »falska positiva», respektive »falska negativa» utslag, således i sista hand utslagets längd, beror på ett stort antal faktorer, bland annat på ampullens fysikaliskkemiska egenskaper, t. ex. kristallkärnans sammansättning, packningsgraden, den vid den kemiska reaktionen uppkomna temperaturen, luftmotståndet, de fysiologiska förhållandena vid utandningen, t. ex. tiden för utandningen och genomblåsningen, övriga detaljer i metodiken, och slutligen sättet för avläsningen och de instruktioner som givits. Som visats i föregående avsnitt är därvid ringens placering och avläsningen i förhållande till ringen av avgörande betydelse.

a) Uppfattas varje klart synlig grönfärgning, d. v. s. en färgförändring om minst 4–5 mm, som innebärande en blodalkoholhalt på 0,5 promille, erhålles en hög andel falska positiva nedanför 0,5-promille-gränsen.

b) Ju klarare avläsningsresultat man kräver, och framför allt om föreskriften är att grönfärgningen skall nå, respektive överstiga ringen, ju mindre blir risken för falska positiva utslag. Ett falskt positivt utslag innebär att personen undergår blodprovstagning, men att alkoholhalten i verkligheten var under 0,5 promille.

c) Å andra sidan har undersökningarna visat att en avläsning vid en början grönfärgning, således nedanför ringen, minskar risken för falska negativa.

Flera möjligheter står därvid till buds att välja en optimal lösning, således att göra andelen falska positiva eller falska negativa prov så liten som möjligt.

Om huvudvikten lägges på att få ned an-

talet falska positiva, bör avläsningsnivån läggas vid 7 mm, således ringens underkant, och helst vid 8 mm, således överkanten på den normalt placerade ringen. Då blir andelen falska positiva fortfarande liten (tab. 2 och 5).

Är önskemålet i stället att få ned andelen falska negativa bör avläsningen – och därmed avgörandet om utslaget är positivt eller negativt och indikerar 0,5 promille – ske nedanför den vita ringen, således nedanför 7 mm (tab. 3 och 6).

En utförligare diskussion av dessa förhållanden återfinns i avsnitt 2.3.

d) En ytterligare faktor som påverkar andelen falskt positiva är det förhållandet att det göres ett *avdrag* på 0,14 promille från det funna medelvärdet vid den rättsliga bedömningen av blodprovsanalysen. Detta innebär att blodprovet i gränsfallet i verkligheten är 0,64 promille, men bedömes som 0,5 promille. Detta medför att vid detta gränsvärde andelen falska positiva blir *större*, och andelen falska negativa blir *mindre* än om avdrag icke hade gjorts (tab. 2, 3, 5, 6).

I praktiken betyder detta, att den kritiska gränsen förskjutes uppåt till 0,64 promille.

e) Slutligen må även nämnas, att därest det förflyter en viss *tid* mellan Alcotest-provet och blodprovet, hinner blodalkoholhalten sjunka med ett värde, som sammanhänger med den förflutna tiden och med alkoholförbränningens storlek. Utgår man från en tidsdifferens på 1 timme, och ett medelvärde på förbränningen på 0,15 promille, får man således ett värde, som den första timmen i genomsnitt hunnit sjunka med 0,29 (0,15 + 0,14) promille, och därefter med ytterligare 0,15 promille per timme.

Även denna omständighet medför att andelen falska positiva ökar, medan andelen falska negativa minskar (tab. 2, 3, 5, 6).

I praktiken innebär detta förhållande att om tidsdifferensen är liten, omkring en halvtimme, spelar nedgången i blodalkoholhalt icke någon större roll. Men uppgår tidsskillnaden till en timme eller mer, kan nedgången spela en viss roll. En tidsskillnad på 1 timme har då samma effekt som om gränsvärdet 0,5 promille flyttades till 0,65 promille. Om därtill lägges verkan av det obligatoriska avdraget på 0,14 promille, svarar dessa båda faktorer tillsammans för ett tillägg på 0,30 promille (eg. 0,29 promille = 0,15 + 0,14). Detta innebär att dessa båda faktorer har samma effekt som om gränsvärdet 0,5 promille flyttades till 0,8 promille (eg. 0,79 promille – 0,15–0,14 = 0,50).

Resultatet med avseende på andelen falska positiva, respektive falska negativa avläsningar inom olika promilleområden återfinns i tab. 2, 3, 5, 6.

2.2 Laboratorieundersökningar med 0,8 promille – ampullen

Vid jämförelsen mellan utslaget med den vanliga Alcotest-ampullen (0,5 promille) och blodalkoholhalten framkom tanken på att även pröva 0,8 promille-ampullen, som är den gängse använda på kontinenten. Den skiljer sig till utseendet från 0,5 promilleampullen genom att markeringsringen har gul färg. Placeringen av ringen är densamma som på 0,5-ampullen.

2.2.1 *Belastningsprov*

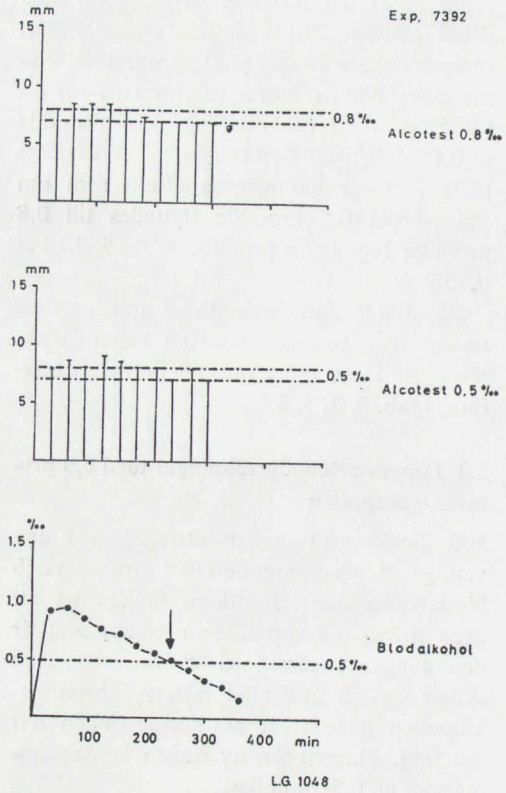
0,8-ampullen prövades på 8 olika försökspersoner under samma förhållanden och på samma sätt i laboratorieprov som 0,5-Alcotest-ampullen med tillförsel av alkohol och jämförelse mellan Alcotest-utslaget och blodalkoholhalten. Sammanlagt undersöktes 226 ampuller under varierande betingelser. I ett stort antal försök prövades 0,8-ampullen parallellt med 0,5-ampullen med blodalkoholhalten och i regel också mot ett kvantitativt prov.

Ett exempel på långtidsförsök ses i fig. 3, där blodalkoholkurvan och förändringarna i ampull-utslaget återfinns.

2.2.2 *Korrelationen mellan färgförändring och blodalkoholhalten*

Liksom för 0,5-ampullen har samtliga 0,8-ampull-utslag korrelerats till motsvarande blodalkoholvärden.

I diagrammet (fig. 4) återges korrelationen mellan längden på den avlästa grön-



Figur 3. Alcotest-utslag (0,5 ‰- och 0,8 ‰-ampullen) vid olika blodalkoholhalt. Exp. 7 392. 0,88 g alkohol per kg. Försöket pågick i 420 minuter. Varje stapel representerar medeltalet av 2 Alcotest-prov. Trippelprov för blodalkoholbestämning systematiskt inskjutna mellan 2 Alcotest-prov. Alcotest-utslagen mätta i hela mm. Markeringsring, underkant 7 mm, överkant 8 mm.

färgningen och motsvarande blodalkoholhalt. För analysen har endast medtagits värden från och med 120 minuter och därefter ($n = 95$).

Som för 0,5-ampullen syns även här (fig. 4), att nedanför en viss skarpt markerad gräns praktiskt taget ingen grönfärgning förekommer. Den absoluta gränsen ligger vid 0,30–0,35 promille – mot 0,20 för 0,5-ampullen.

0-utslag har erhållits upp till 0,4 promille.

Som synes i fig. 4 är grönfärgning relativt sällsynt ända upp till 0,35 promille. Gränsen för utslag ligger således i praktiken drygt 0,10 promille högre än för 0,5-ampullen, vilket minskar risken för falska positiva i denna region.

Nedanför 0,4–0,5 promille är antalet positiva utslag med grönfärgning relativt litet; utslagen har växlat mellan 4 och 7 mm.

Med högre blodalkoholvärden syns hur längden på grönfärgningen ökar. Korrelationen mellan utslagets längd och blodalkoholhalten är säkerställd (tab. 1), korrelationskoefficienten (r) är $0{,}797 \pm 0{,}063$ ($P < 0{,}001$). Regressionslinjen har ekvationen $y = 4{,}51 + 4{,}46\ x$, och regressionskoefficienten (b) är säkerställd, $4{,}46 \pm 0{,}35$ ($P < 0{,}001$). Av regressionsekvationen kan beräknas att vid en alkoholhalt av 0,30 promille utslaget skall vara 5,8 mm för att indikera en blodalkoholhalt av 0,30 promille eller över.

Vid 0,5 promille var det genomsnittliga utslaget 6,7 mm, och vid 1 promille 9 mm.

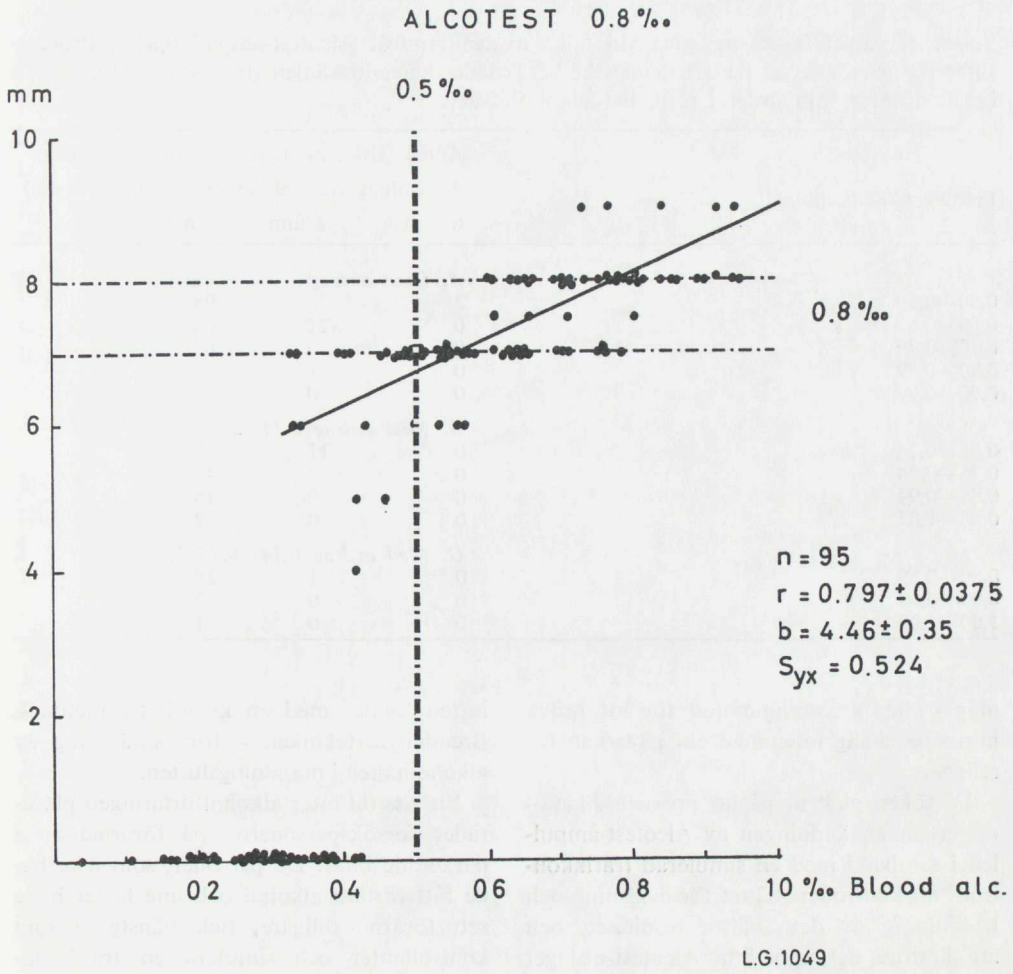
Vidare syns av diagrammet (fig. 4), att variationerna runt regressionslinjen, således spridningen i utslagets storlek, förefaller mindre än för 0,5-ampullen. Värdena ligger mer samlade runt medeltalet. Detta bekräftas vid den matematiska analysen (tab. 1). Variabiliteten (s_{yx}) var $\pm 0{,}524$ mm, – mot $\pm 0{,}895$ mm i 0,5-ampullen. Detta motsvarar en variation, omräknat i blodalkoholhalt (s_{yx}/b), av $\pm 0{,}117$ ‰ mot $\pm 0{,}146$ ‰ för 0,5-ampullen (tab. 1).

Denna mindre variabilitet återspeglas även i fråga om andelen falska positiva, respektive falska negativa, vid olika blodalkoholhalt och vid olika avläsningsnivå. Resultaten återfinns i tabell 7, 8 och fig. 4. Även här synes att 0,8-ampullen innebär vissa fördelar, om hänsyn endast tages till önskemålet att minska andelen falska positiva. Den uppvisar en högre absolut gräns, vid 0,35 ‰, och en mindre variabilitet än 0,5-ampullen.

Eftersträvas däremot en ampull, som ger utslag redan för låga alkoholhalter, har 0,5-ampullen vissa fördelar, bland annat en lägre absolut gräns vid 0,25 promille.

2.3 Fältundersökning av 0,5-ampullen

I en rad studier har 0,5 promille-Alcotest-ampullerna prövats även under förhållanden som anknyter till deras användning av polisen i trafiken, således som en säll-



Figur 4. Korrelationen mellan Alcotest-utslag (0,8 ‰-ampullen) i mm och motsvarande blodalkoholvärde (n = 95). Markeringsring, underkant 7 mm, överkant 8 mm. Den matematiskt beräknade regressionslinjen inlagd på figuren, liksom gränsvärdet 0,5 ‰.

Tabell 7. Andelen falska positiva vid olika avläsningsnivå. Alcotest-ampull 0,8 ‰. Procentsiffrorna grundade på den matematiskt beräknade regressionslinjen (n = 95) i tab. 1 och beräknade för mittvärdet i resp. blodalkoholnivåer.

Faktisk blodalkoholhalt ‰	Andel falska positiva i % (inuti tabellen) Avläsningsnivå (inkluderar fallen vid nivån) 6 mm	7 mm	8 mm
	A. Utan avdrag i blodprovet		
0,20—0,29	25	1	0
0,30—0,39	58	4	0
0,40—0,49	85	18	1
	B. Med avdrag på 0,14 ‰ i blodprovet		
0,35—0,44	73	8	0
0,45—0,54	93	30	1
0,55—0,64	99	64	5
	C. Med avdrag på 0,14 ‰ + 0,15 ‰		
0,50—0,59	97	47	2
0,60—0,69	99	79	12
0,70—0,79	100	95	39

Tabell 8. Andel falska negativa vid olika avläsningsnivå. Alcotest-ampull 0,8 ‰. Procentsiffrorna grundade på den matematiskt beräknade regressionslinjen (n = 95) i tab. 1 och beräknade för mittvärdet i resp. blodalkoholnivåer.

Faktisk blodalkoholhalt ‰	Andel falska negativa i % (inuti tabellen) Avläsningsnivå (inkluderar fallen på nivån) 6 mm	7 mm	8 mm
	A. Utan avdrag		
0,50—0,59	3	55	98
0,60—0,69	0	21	88
0,70—0,79	0	5	62
0,80—0,89	0	1	28
0,90—0,99	0	0	7
	B. Med avdrag 0.14 ‰		
0,65—0,74	0	11	78
0,75—0,84	0	2	45
0,85—0,94	0	0	15
0,95—1,04	0	0	2
	C. Med avdrag 0,14+0,15 ‰		
0,80—0,89	0	1	28
0,90—0,99	0	0	7
1,00—1,09	0	0	1

nings- eller screening-metod för att pröva huruvida skälig misstanke om påverkan föreligger.

Försöken gick ut på att pröva indikationerna för användningen av Alcotest-ampullen i samband med en simulerad trafikkontroll, att kontrollera sättet för avläsning och bedömning av det avlästa resultatet, och att jämföra det uppmätta Alcotest-utslaget med samtidigt tagna blodprov.

2.3.1 *Metodik*

Som försökspersoner tjänade ett antal erfarna polismän, huvudsakligen äldre personal med mångårig träning som trafikövervakare. Hälften av gruppen fick förtära alkohol och vara »förare» och hälften fick ingen alkohol och tjänstgjorde som kontrollanter; fördelningen på de båda grupperna skedde slumpvis. Försöken utfördes på Statens Polisskola.

Mängden alkohol varierades mellan 3,5 och 35 cl, vilket motsvarade 0,2–1,3 g alkohol per kg, för att en stor variation i verkningarna skulle erhållas; de maximala blodalkoholhalterna kom därigenom att växla mellan 0,13 och 1,90 promille. Blodalkoholhalten kontrollerades fortlöpande med blodprov, och alkoholhalten i utandningsluften följdes med en kvantitativ metod – Breathalyzertekniken – för bestämning av alkoholhalten i utandningsluften.

En viss tid efter alkoholförtäringen placerades försökspersonerna på förarplatsen i parkerade bilar. De personer, som icke hade fått förtära alkohol och inte heller hade sett förarna tidigare, fick tjänstgöra som kontrollanter och simulera en trafikkontroll. Deras iakttagelser protokollfördes i detalj. Fann en kontrollant anledning till »skälig misstanke» att en förare hade förtärt alkohol, fick han göra ett Alcotest-prov och avläsa resultatet, som antecknades tillsammans med ampullens kodnummer och förarens kodnummer. Han fick även anteckna om han fann Alcotest-utslaget böra leda till blodprovstagning eller ej. Kontrollanten fick så fortsätta till nästa förare och göra om samma procedur, tills samtliga förare, totalt 16 personer i varje serie,var undersökta. Utslagets storlek kontrollerades och uppmättes av försöksledaren och infördes i ett specialprotokoll. Samtliga avläsningar, dels kontrollanternas, dels försöksledarens, jämte analyserna av blodproven och de kvantitativa luft-analyserna, blev sedan föremål för bearbetning.

I varje försöksserie deltog 16 förare,

som fick dricka alkohol i en mängd, svarande mot en väntad blodalkoholhalt efter 90 minuter på 0,2 promille i en grupp, 0,5–1 i en andra grupp och 1–1,5 promille i en tredje. Försökspersonerna lottades på de olika grupperna. Ingen av förarna visste hur mycket han hade druckit eller vilken blodalkoholhalt han uppnått. De på 0,2 promille blev alkoholfria efter en dryg timme och tjänade då som 0-kontroller, hos dem med 0,5–1 promille kvarstod alkoholen i 3–6 timmar, och hos dem med 1–1,5 promille i 6–10 timmar.

I tre serier gjordes den simulerade trafikkontrollen $1^1/_2$–$2^1/_2$ timmar efter alkoholförtäringen för att studera akutreaktioner och i två serier $3^1/_2$–5 timmar efter förtäringen för att studera sen-reaktioner.

Variationerna i alkoholhalt blev med avsikt stora hos de enskilda personerna. Den högsta halten omedelbart innan en av förarna satte sig på plats var 1,90 promille, denna försöksperson hade fått 1,1 g alkohol per kg (eller totalt 27,6 cl whisky vid en kroppsvikt på 92 kg).

Den lägsta halten var 0,13 promille, denna försöksperson hade fått 0,15 g alkohol per kg (eller totalt 3,5 cl whisky vid en kroppsvikt på 70 kg). Före själva kontrollen upplystes kontrollanterna om att bland förarna fanns vissa som hade förtärt endast obetydligt alkohol, eventuellt ingenting alls, och att andra hade fått en viss, större eller mindre mängd; hur mycket blev de ej upplysta om. Inte heller förarna fick reda på hur mycket de hade fått. För att dölja rätta förhållandet gavs i en del fall – slumpvis fördelat – whisky tillsammans med apelsinjuice.

Vid den simulerade trafikkontrollen fick var och en av de 16 kontrollanterna undersöka var och en av de 16 förarna. Undersökningen följde helt mönstret vid en trafikkontroll, med kontroll av körkort, namnskylt, besiktningsinstrument, skattekvitto, etc. För övrigt fick kontrollanterna göra de observationer som kunde komma ifråga, t. ex. om tecken på alkoholpåverkan förelåg. I varje serie gjordes totalt 256 bedömningar.

Sammanlagt utfördes 5 serier med i allt 1280 bedömningar; omkring 100 Alcotest-prov gjordes i varje serie, totalt omkring 500 ampuller undersöktes.

2.3.2 *Problemställning*

Avsikten med försöken var att studera fem olika frågeställningar:

1. Att göra en jämförelse under mera naturliga förhållanden mellan Alcotest-utslaget och resultatet av blodalkoholprovet. Härvid kommer vissa faktorer med som inte spelar lika stor roll vid laboratorieförsök, nämligen varierande teknik vid blåsningen, verkan av rökning, sänkt yttertemperatur m. m.

2. Att jämföra polismannens bedömning av resultatet av det utförda Alcotest-provet och hans åtgärder å ena sidan och den reella färgförändringen å den andra.

3. Att analysera förutsättningarna för användningen av Alcotest-prov, bl. a. vilka krav de olika kontrollanterna har för att grunda sin bedömning om skälig misstanke, skillnaderna i bedömning mellan olika kontrollanter som observerat samma förare, och skillnaderna i graden av påverkan mellan olika personer vid en och samma blodalkoholhalt.

4. Att studera frågan huruvida förare, dels omkring eller över 0,5 promille, dels i området 1–1,5 promille, alltid företedde tecken på påverkan, eller om några personer icke föreföll påverkade.

5. Att klarlägga om förarnas uppträdande i en del fall kunde föranleda skälig misstanke vid blodalkoholhalter under 0,5 promille, eller om det t. o. m. kunde förekomma fall, där vederbörande icke hade någon alkohol kvar i blodet, men likväl bedömdes som skäligen misstänkt, och vilka kriterier som föranlett misstanken.

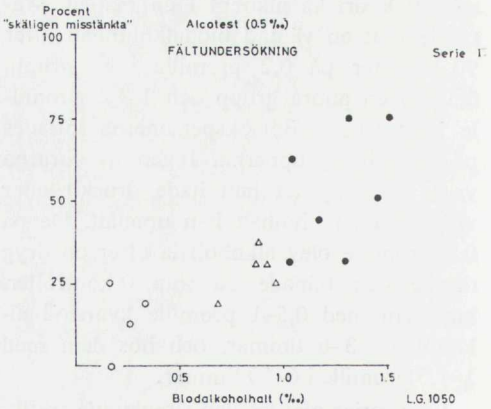
2.3.3 *Jämförelse mellan Alcotest-provet och blodalkoholhalten*

I två av serierna (II och V) kunde sammanlagt 232 ampuller bli föremål för en jämförelse med blodalkoholhalten. Variationerna var större än i laboratorieundersökningarna.

Liksom när det gäller ampullerna i labo-

ratorieförsöken gjordes det en korrelation mellan färgförändringens längd i mm och blodalkoholhalten.

Resultatet av den matematiska bearbetningen av 148 fall (serie II och V) framgår av tabell 1. Ur denna framgår att även i fältförsöken en säkerställd korrelation framkom ($P < 0{,}001$) mellan ampullutslaget, mätt i mm, och blodalkoholhalten. Ett annat uttryck för samma förhållande var den säkerställda regressionskoefficienten ($P < 0{,}001$). Variabiliteten, således utslagets variation runt regressions-linjen (s_{yx}), var emellertid större än i laboratorieförsöken, bland annat sammanhängande med den varierande tekniken vid blåsningen: ± 1,70 mm, motsvarande 0,29 ‰ för varje millimeters ändring av färgförändringen (tab. 1).



Figur 5. Fältundersökning. Alcotest-ampull 0,5 ‰. Serie I. 16 försökspersoner (Fp) har fått 0,3–1,3 g alkohol per kg och simulerat »förare» 90 minuter senare. Var och en av 16 kontrollanter har vid simulerad trafikkontroll undersökt var och en av de 16 försökspersonerna, således totalt 256 undersökningar. Kontrollanterna har gjort Alcotest-undersökning vid enligt egen uppfattning skälig misstanke.

○ Grupp 1. 4 Fp med blodalkoholhalt under 0,5 ‰.

△ Grupp 2. 5 Fp med blodalkoholhalt 0,5–1,0 ‰.

● Grupp 3. 7 Fp med blodalkoholhalt 1,0–1,5 ‰.

Procent »skäligen misstänkta» anger andelen kontrollanter (i procent av samliga kontrollanter) som uppfattat Fp som skäligen misstänkt och tagit Alcotest-prov.

2.3.4 *Kontrollanternas bedömning av Alcotest-utslaget*

När det gäller bedömningen av utslaget och dess konsekvenser framkom stora variationer mellan de olika kontrollanterna. Medan flertalet som kriterium krävde en grönfärgning till eller över ringen (7–8 mm), för att en närmare undersökning med blodprov och dylikt skulle göras, fanns det andra som aldrig avläste ampullen som positiv, ens vid grönfärgning över ringen, medan åter andra systematiskt krävde blodprovstagning även om Alcotest-utslaget var tveksamt eller t. o. m. negativt! Häri ligger således en förklaring till variationerna ute på fältet: den växlande bedömningen av det faktiska utslaget.

2.3.5 *Sambandet mellan tecken på påverkan, indikationerna för Alcotest-prov och blodalkoholhalt*

Uppläggningen av försöket medgav att få en god bild av underlaget för kontrollanternas beslut att ta eller inte ta ett Alcotest-prov.

Medan flertalet endast tog prov när de hade konstaterat att det förelåg »skälig misstanke», – där »alkoholhollukt», »pratsamhet», »högröd ansiktsfärg», »glansiga ögon», »talrubbningar» och »fumlighet» uppgavs som skäl för misstanke –, sågs även här stora variationer. Vissa tog Alcotest-prov i nästan varje fall, även där det sedan visade sig att blodalkoholhalten hade varit låg eller t. o. m. noll. »Man kan ju aldrig vara riktigt säker» sade en av dessa kontrollanter, som visade sig ha en hög andel negativa Alcotest-prov. Samtidigt fanns det andra, som endast i enstaka fall tog Alcotest-prov, och då endast i uppenbara fall med tydlig påverkan; de hade alltid ett positivt utslag med Alcotest-provet.

Ett exempel på en försöksserie (I) ges i fig 5.

Av försökspersonerna som hade under

0,5 promille uppfattades i genomsnitt 14 % som skäligen misstänkta. Av försökspersonerna som hade mellan 0,5 och 1,0 promille uppfattades 29 % som skäligen misstänkta, således 71 % inom detta promilleområde blev ej misstänkta. I den grupp som hade 1,0–1,5 promille uppfattades 53 % som skäligen misstänkta, således 47 % i detta promilleområde undgick misstanke.

Det förelåg stora variationer mellan de enskilda kontrollanterna.

I ett av extremfallen tog en kontrollant endast prov i 10 % av fallen; av dessa fall hade 75 % haft över 0,5 promille. Den andra ytterligheten representerade en kontrollant som tog Alcotest-prov i 100 % av fallen; över hälften var negativa!

Även i fråga om avläsning förelåg stora variationer; dessa var inte alltid knutna till ambitionsnivån vid tagningarna.

Resultaten i serierna II–V överensstämmer i princip med det resultat som illustrerats i serie I. I genomsnitt ansågs 47 % vara skäligen misstänkta vid en halt under 1,0 ‰, således 53 % som undgick misstanke. Mellan 1,0 och 1,5 ‰ blev 58 % skäligen misstänkta; således undgick 42 % misstanke.

Härtill måste fogas två omständigheter. Många av förarna uppvisade inte yttre tecken på påverkan, trots att alkoholhalten i dessa fall var över 0,5 promille, i en del fall t. o. m. över 1 promille. De hade ingen förändring av ansiktsfärgen eller »ökad glans på ögonen», talade normalt, och företedde inte någon tydlig lukt från andedräkten. Dricker »förarna» däremot öl, och framför allt om de undersöks kort tid efter ölförtäringen, kan öllukten vara tydlig, även om alkoholmängden varit liten! Detta kan föranleda att Alcotest-prov tas i större utsträckning.

Därtill kommer att även kontrollanterna sinsemellan uppvisade stora variationer vid sin bedömning av Alcotest-utfallet och av bedömningen av förarens tillstånd.

Det är således helt klart att ett stort antal personer i området 0,5–1 promille, och i vissa fall upp till 1,5 promille, inte företer sådana mera påtagliga yttre tecken på påverkan, som föranleder skälig misstanke, eller icke, trots förekomsten av vissa yttre tecken, blir föremål för misstanke och därmed Alcotest-prov och efterföljande blodprovstagning. Detta sammanhänger bland annat med att de yttre tecken som förelegat icke iakttagits eller ej uppfattats som tillräckligt utpräglade att leda till Alcotest-prov.

2.3.6 *Misstanke om alkoholpåverkan vid låga blodalkoholhalter*

I några fall var det uppenbart att misstanke på alkoholpåverkan framkom, trots att vederbörande visade sig ha en mycket låg blodalkoholhalt, omkring 0,2 promille, eller vara helt alkoholfri. Var han rödkindad, kanske »glansig» på ögonen av en börjande förkylning, och kanske uppgav att han hade tagit en pilsner till lunchen, hände det att det togs Alcotest-prov, framför allt av de kontrollanter, som tog prov i överkant.

Det var just en av avsikterna med upplåggningen av denna undersökningsserie att ta med ett antal »förare» med låga halter för att pröva suggestibilitetsfaktorn och den »diagnostiska» förmågan hos kontrollanterna. I stort sett var det emellertid helt klart, att denna »överdiagnosticering» endast skedde i undantagsfall, flertalet bedömde dessa fall helt korrekt och tog inte Alcotest-prov.

Då var en bedömning i motsatt riktning betydligt vanligare i den andra delen av skalan således en underdiagnosticering av individer med relativt höga halter, 1–1,5 promille, emedan inga klara tecken på påverkan förelåg, eller emedan kontrollanterna ej lade märke till dem.

Slutsatsen blir att vid halter ända upp till 1,5 promille kan påverkan utåt te sig så obetydlig, att många undersökare helt förbiser den eller i de fall de tar Alcotest-prov visar en tendens att avläsa Alcotesten i underkant, d. v. s. hellre friar än fäller, och t. ex. uppfattar en viss grad av grönfärgning som ett negativt utslag.

Det framgår således av denna undersökning att endast omkring hälften av fallen i området 0,5–1,5 promille blivit föremål för Alcotest-undersökning eller annan åtgärd med blodprovsundersökning som följd

och att i dessa fall Alcotest-undersökning eller annan åtgärd som kan föranleda blodprovsundersökning, inte kommit till stånd.

2.4 Metoder för avläsning av Alcotest-prov. Användning av Alcotest vid s. k. rutinprov

Ur undersökningen framgår att Alcotest-provet, liksom andra kvalitativa prov (se vidare avsnitt 3) uppvisar variationer som främst beror på variationerna mellan olika ampuller, olika försökspersoner och olika undersökare, men även på sättet att avläsa och tolka provet och ringmarkeringens plats.

Mot bakgrunden av de vunna resultaten har andelen falska positiva prov vid halter under 0,5 promille och andelen falska negativa prov vid halter över 0,5 promille diskuterats. Falska negativa prov innebär att hos en person som haft över 0,5 promille i blodet, utslaget vid Alcotest-provet indikerar en halt under 0,5 promille, medan falska positiva prov innebär att utfallet av ett Alcotest-prov hos en person, som haft mindre än 0,5 promille, ger ett utslag som tolkas som positivt, d. v. s. över 0,5 promille, med alla de konsekvenser detta medför: blodprovstagning, o. s. v.

När det föreligger »skälig misstanke» på alkoholpåverkan, tjänar Alcotest-provet endast som hjälp att stödja misstanken. I sådana fall kan en viss andel falska positiva Alcotest-prov ej uteslutas. Den »skäliga misstanken» på påverkan kan ju bero på att vederbörande varit påverkad av läkemedel, eller av en kombination av alkohol och läkemedel, där alkoholhalten varit låg. Intagning av läkemedel ger ej utslag med Alcotest. Det negativa Alcotest-provet kan då föranleda att det göres speciella undersökningar i blod och urin på ev. förekomst av läkemedel.

När det emellertid gäller en undersökning på eventuell förekomst av alkohol, utan att skälig misstanke föreligger, bör kanske kraven ställas annorlunda. Gäller det t. ex. en provtagning i form av »rutinprov», således ett prov utan grundad misstanke på alkoholpåverkan, t. ex. i samband med trafikolycka, trafikförseelse eller vid en i förväg bestämd trafikkontroll utan misstanke på alkoholpåverkan, synes det böra uppställas större krav på att ha tillgång till en tillförlitlig screening-metod för att påvisa ev. alkoholförtäring än när det föreligger en skälig misstanke på alkoholpåverkan, som grundar sig på förekomsten av vissa symptom. Vid rutinkontrollerna bör risken för falska positiva prov vara ett minimum.

När det gäller användningen av Alcotest-ampuller, kan dessa krav tillgodoses under vissa förutsättningar:

2.4.1 *Hög avläsningsnivå*

Avläsningsnivån bör väljas så högt som möjligt för att minska andelen falska positiva prov och kan t. ex. förläggas vid 8 mm, d. v. s. *i överkanten på den vita ringen*. Därigenom blir också grönfärgningen så klar, att risken för felavläsning blir ett minimum.

2.4.2 *Två prov vid tveksamhet*

Om ett första Alcotest-prov ger ett tveksamt utslag, göres ett andra Alcotest-prov, t. ex. efter 15 minuters väntan, varunder vederbörande även fått skölja munnen.

Endast om det andra provet blir klart positivt enligt de kriterier som uppställts, t. ex. avläsning över 8 mm, föranstaltas om läkarundersökning och blodprovstagning.

Vid »skälig misstanke» kan det emellertid ofta finnas skäl att föranstalta om blodprovstagning även vid tveksamhet, emedan Alcotest-provets variabilitet kan medföra ett »osäkert», d. v. s. ett litet utslag (= »falskt negativt»), trots att blodalkoholhalten varit över 0,5 promille.

2.4.3 *Ytterligare skäl för hög nivå för avläsningen*

Även om 0,5-gränsen på den ampull som använts ligger lägre än 8 mm – på flertalet ampuller mellan 6 och 7 mm, således under den vita ringen – finns det likväl starka skäl att välja en högre nivå för avläsningen.

2.4.3.1 Avdrag på 0,14 promille (för analysfel)

Avdraget på 0,14 promille för analysfel som göres i samband med prövningen av ett ev. åtal, innebär att t. ex. ett funnet medelvärde på 0,50 promille sänkes till 0,36 promille, resp. från t. ex. ett funnet värde på 0,64 promille till 0,50 promille. Gränsnivån för Alcotest-ampullen kan därför höjas med motsvarande värde, d. v. s. 0,14 promille, till 0,64 promille för att svara mot blodprovets nettovärde – efter avdrag – på 0,50 promille.

2.4.3.2 Avdrag på 0,15 promille (för 1 tim. förbränning)

En eventuell tidsdifferens på en timme eller mer mellan Alcotest-prövning och blodprovstagning innebär att blodprovet under denna tid hinner sjunka med omkring 0,15 promille per timme. **Gränsnivån för Alcotest-ampullen bör då höjas till 0,8 promille** (0,7 – 0,15 – 0,14 = 0,50) för att kompensera tidsfaktorn och avdraget för felanalys.

2.4.4 *Olika förfaranden vid »skälig misstanke» och vid »rutinkontroll»*

Det sagda innebär att förfarandet måste bli delvis olika när Alcotest-ampullen i ena fallet användes vid skälig misstanke, och i det andra som led i en rutinkontroll utan tidigare misstanke.

Det förefaller emellertid innebära vissa vanskligheter att meddela två olika instruktioner vid användningen av ett och samma hjälpmedel under två olika omständigheter, således avläsning vid ringmarkeringens underkant (7 mm) i ena fallet, och t. ex. klar grönfärgning, som överstiger ringen (8 mm), i det andra.

2.4.5 *0,8-ampuller vid rutinkontroll*

Som framgått av det tidigare synes 0,8-ampullen ej blott vara likvärdig med utan ur vissa synpunkter även bättre än 0,5-ampullen. Den har bl. a. en lägre variabilitet, uttryckt i mindre s_{yx}, högre gräns för negativt utslag, och mindre andel falska positiva prov.

En möjlighet är att införa två olika Alcotest-ampuller som hjälpmedel vid provtagning på utandningsluft, med helt skilda användningsområden, handhavanden och instruktioner. Därtill kommer att 0,5-ampullen förutom påskriften 0,5 har en vit markeringsring, medan 0,8-ampullen har en gul, vilket minskar risken för förväxling.

Ytterligare må anföras att det rent psykologiskt också torde vara lämpligt med en uppdelning av provtagningen i två ampuller, då det föreligger två helt olika indikationer för användningen.

2.4.5.1 »Skälig misstanke»: 0,5-ampullen

0,5-ampullen användes vid »skälig misstanke» för att spåra även lättare grader av alkoholpåverkan i de lägre områdena, där variationerna är störst och upptäcktsmöjligheterna minst – i området 0,5–1promille. Den bör avläsas som positiv när grönfärgningen når markeringsringens undre kant (7 mm). I tveksamma fall bör efter omständigheterna blodprov tagas om andra tecken gör troligt att påverkan föreligger.

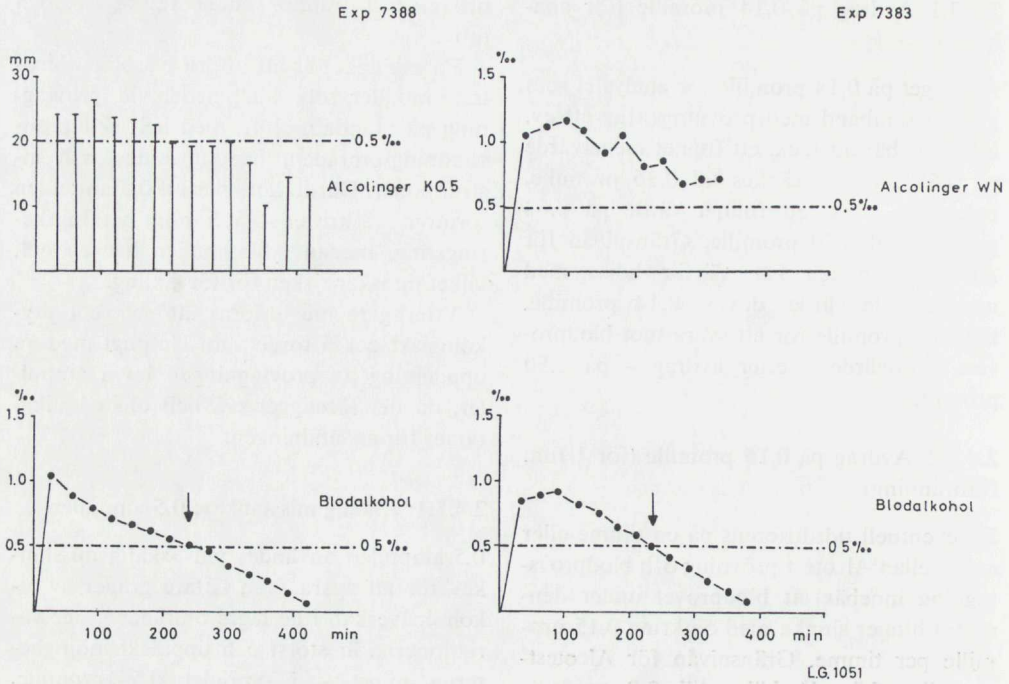
2.4.5.2 Rutinkontroll: 0,8-ampullen

0,8-ampullen användes vid rutinkontroll med avläsning vid markeringsringens överkant (8 mm), ev. i dubbelprov, för att påvisa klara fall av alkoholförtäring som inte företer andra tecken på påverkan och där misstanke om förtäring inte föreligger. När en sådan ampull ger utslag, är det hög sannolikhet att alkoholhalten verkligen överskridit 0,5 promille och att detta skall bekräftas vid blodprovet, även om avdrag göres för analysfel med 0,14 promille och hänsyn tas till alkoholförbränningen under 1 timme, nämligen 0,15 promille.

3. *Andra prov*

3.1 Kvalitativa prov

Med samma teknik som Alcotest-proverna studerats, nämligen på frivilliga försöksper-



Figur 6. Alcolinger-utslag vid olika blodalkoholhalt. Exp. 7 388. Alcolinger Kalt 0,5. 0,78 g alkohol per kg. Försöket pågick i 440 minuter. Exp. 7 383. Alcolinger Warm N. 0,78 g alkohol per kg. Försöket pågick i 410 minuter. Varje stapel representerar medeltalet av 2 Alcolinger K-prov, utslagen mätta i hela mm. Alcolinger W N avlästa enligt ampullens promillegradering. Trippelprov för blodalkoholbestämning systematiskt inskjutna mellan 2 Alcolinger-prov.

soner, med samtidig bestämning av olika utandningsprov och blodprov, har en rad olika kvalitativa prov studerats, främst Alcolinger och Alcomille, Alcolyzer, Luckey Alcohol Indicator och Pluralcol.

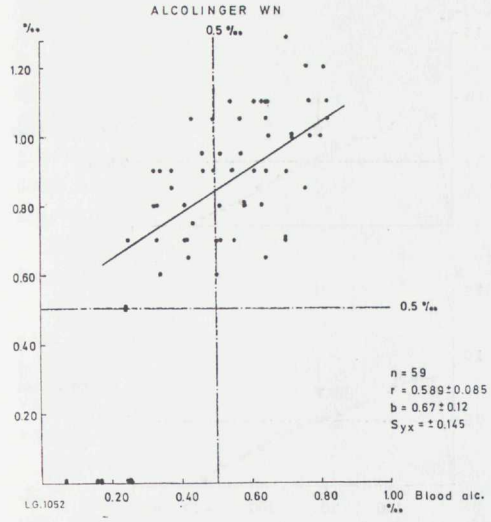
3.1.1 *Alcolinger och Alcomille*

Båda namnen hänför sig till principiellt samma typ av ampull, gjord av Etzlinger och Monnier i Genève; Alcomille är det gamla namnet. Utandningsluften, som samlats i en plastblåsa, pressas genom ampullen, som innehåller de med alkoholen reagerande kemikalierna. Dessa ter sig som en vit massa, som fyller ett smalt, några mm tjockt stavformigt rör. Staven, d. v. s. kemikaliefyllningen ändrar färg och blir svart, om det finns alkohol i utandningsluften.

Längden på färgförändringen skall vara proportionell mot mängden alkohol i utandningsluften. Längden kan antingen avläsas i mm eller direkt mot en på påsen anbragd skala, graderad i promille alkohol.

Alcolinger-ampullerna finns i olika utförande, avsedda att dels användas efter uppvärmning – med tändsticka eller i speciellt uppvärmningsaggregat – eller i rumstemperatur utan föregående uppvärmning. En viss typ är avsedd för halter upp till 2 promille, en annan uppges vara specialkonstruerad för lägre halter och speciellt indikera 0,5-gränsen.

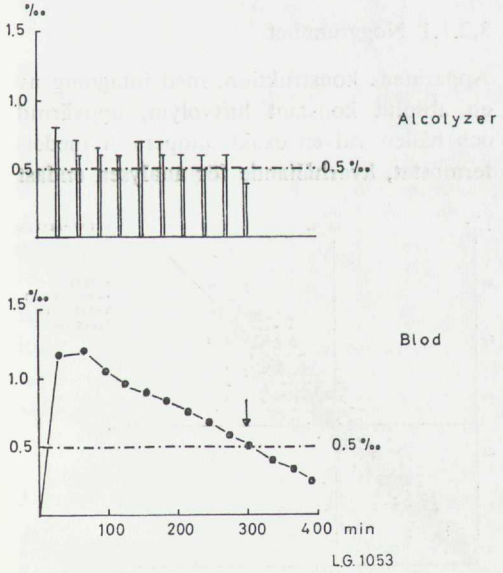
Variabiliteten visade sig vid samtliga varianter vara lika stor eller t. o. m. större än för Alcotest-ampullen, som icke har någon egentlig gradering. I fig. 6 illustreras två faktiska försök med två olika typer av Alcolinger-ampuller. Alcolinger-ampullens variationer framträder klart, medan blodalkoholhalten förlöper helt regelbundet. Dessutom uppvisade en variant en systematisk förändring och visade konstant 0,3 promille för hög halt. Slutligen var varmvarianten inte stabil. Värmdes den mer än ca 20 sek. kunde en eventuell svartfärgning,



Figur 7. Korrelationen mellan Alcolinger W N-utslag i mm och motsvarande blodalkoholvärde (n = 59). Den matematiskt beräknade regressionslinjen inlagd på figuren, liksom gränsvärdet 0,5 ‰.

således ett positivt utslag, försvinna igen, och ampullen fick då ett helt ospecifikt utseende.

Avsättes de funna värdena i ett antal orienterande försök mot blodalkoholhalten,



Figur 8. Alcolyzer-utslag vid olika blodalkoholhalt. Exp. 74 95. 0,88 g alkohol per kg. Försöket pågick i 500 minuter. Varje stapel representerar medeltalet av 2 Alcolyzer-prov. Trippelprov för blodalkoholbestämning systematiskt inskjutna mellan 2 Alcolyzer-prov. Alcolyzerutslagen mätta i hela mm.

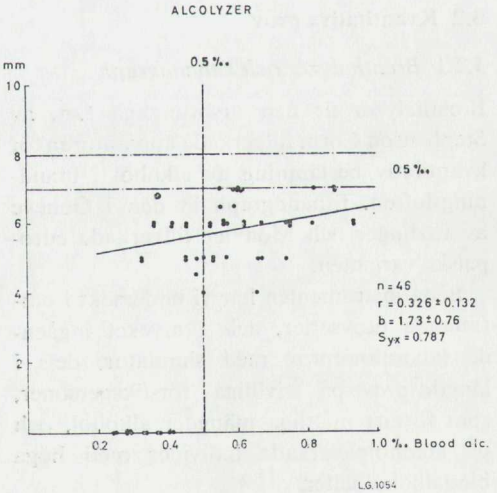
erhålles ett korrelationsdiagram, som återges i fig. 7. Variabiliteten var uppenbar, de statistiska data återges i figurtexten.

3.1.2 *Alcolyzer*

Alcolyzer-ampullen är i princip densamma som Alcotest-ampullen. Enligt uppgift av tillverkaren skall den emellertid kunna anpassas till önskade krav på noggrannhet och känslighet. Endast ett mindre antal ampuller har hittills prövats. Ett exempel ges i fig. 8. Variabiliteten var i samma storleksordning som Alcotest-ampullen. I de preliminära försök som gjorts visade de prövade Alcolyzer-ampullerna en systematisk variation, och gav små utslag, vilket kom fram i analysen (fig 9). Andra varianter är under utprövning.

3.1.3 *Luckey Alcohol Indicator*

Endast få ampuller av denna typ har hittills prövats. Ampullens klart gulfärgade kemikalieskikt är uppdelat i tre band, enligt uppgift motsvarande 0–0,5, 0,5–1, och 1–1,5 promille. Utandningsluften tillförs ampullen från en gummiballong, som först måste blåsas upp. Det visade sig att det var tekniskt svårt för många personer att blåsa upp ballongerna på grund av det stora luft-



Figur 9. Korrelationen mellan Alcolyzer-utslag i mm och motsvarande blodalkoholvärde (n = 46). Den matematiskt beräknade regressionslinjen inlagd på figuren, liksom gränsvärdet 0,5 ‰.

motståndet. – Finns alkohol i utandningsluften sker en färgförändring till grönt.

I det begränsade antal prov som hittills gjorts, har utslaget i Luckey-ampullen visat stor variabilitet.

Andra varianter finns, Sobermeter m. fl., vilka har plastballong, och vilka enligt uppgift skulle visa mindre variabilitet än Alcohol Indicator; någon prövning av dessa andra modeller har ej skett.

3.1.4 *Pluralcol*

Pluralcol-ampullen är så konstruerad att före användningen en fin glasampull innehållande svavelsyra skall krossas för att i ampullen ge den reaktionsblandning som krävs för analysen. Alkoholtillförsel ger viss färgförändring, som ändras med mängden alkohol; intensiteten och färgen lästa enligt en medföljande färgskala skall motsvara en viss, väl definierad alkoholhalt i utandningsluften. Hittills utförda prov, ett 100-tal, har emellertid visat att utfallet ej motsvarar beskrivningen. Variabiliteten är mycket stor, färgen är okarakteristisk och ej så distinkt, som skulle framgå av beskrivningen, och färgintensiteten varierar starkt från ampull till ampull, även i de fall där alkoholhalten hållits konstant.

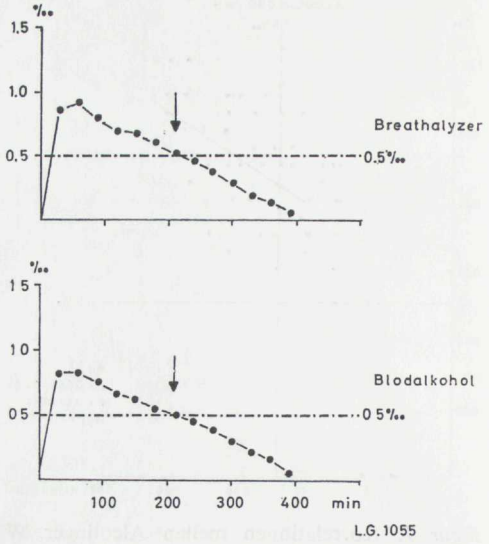
3.2 **Kvantitativa prov**

3.2.1 *Breathalyzer och Ethanograph*

Breathalyzer är den ursprungliga f. n. av Stephenson Corp. tillverkade apparaturen för kvantitativ bestämning av alkohol i utandningsluften. Ethanograph är den i Genève av Etzlinger och Monnier tillverkade europeiska varianten.

Båda instrumenten har vi undersökt i omfattande provserier, dels i mycket ingående laboratorieprov med simulator, dels i långtidsprov på frivilliga försökspersoner, som förtärt måttliga mängder alkohol, och på alkoholpåverkade individer med höga blodalkoholhalter.

Totalt har över 3 000 prov gjorts med apparaturen på totalt 300 personer. Apparaturen har bland annat använts som en referensmetod, parallellt med blodalkoholprov-

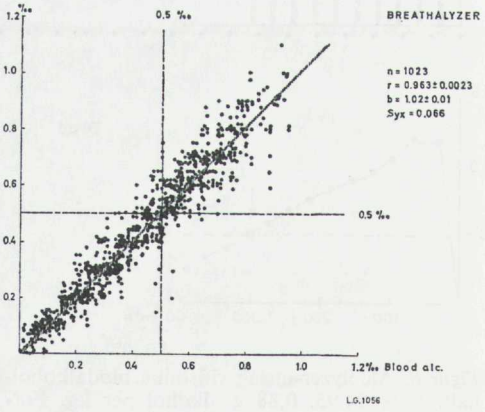


Figur 10. Breathalyzer-utslag vid olika blodalkoholhalt. Exp. 7 402. 0,78 g alkohol per kg. Försöket pågick i 400 minuter. Breathalyzeravläsning i promille enligt apparatens skala. Trippelprov för blodakoholbestämning systematiskt inskjutna mellan 2 Breathalyzer-prov.

ven, vid alla försök med andra alkohol-luftapparater. Se fig. 10 och 11.

3.2.1.1 Noggrannhet

Apparatens konstruktion, med intagning av en absolut konstant luftvolym, uppvärmd och hållen vid en exakt temperatur medels **termostat, kvarhållande för analysen endast**



Figur 11. Korrelationen mellan Breathalyserutslag i promille och motsvarande blodalkoholvärde (n = 1 023). Den matematiskt beräknade regressionslinjen inlagd på figuren, liksom gränsvärdet 0,5 ‰.

av alveolarluftsportionen av den blandade utandningsluften, analys under temperaturkontrollerade förhållanden med konstant genomströmningshastighet och fotoelektrisk avläsning med kompensationsförfarande av graden av färgförändring, mätt medels fotocell, är förutsättningen för en alkoholbestämning med en hög grad av noggrannhet.

De mycket omfattande undersökningarna har bekräftat detta.

Ett typförsök är återgivet i fig. 10 och visar dels hur väl Breathalyzerkurvan följer blodalkoholkurvans förlopp, dels hur liten variabilitet metoden uppvisar: värdena binda varann på ett utomordentligt sätt.

Detta bekräftas när de funna analysvärdena med Breathalyzer-metoden korreleras till blodalkoholhalten; resultatet återges i fig. 11.

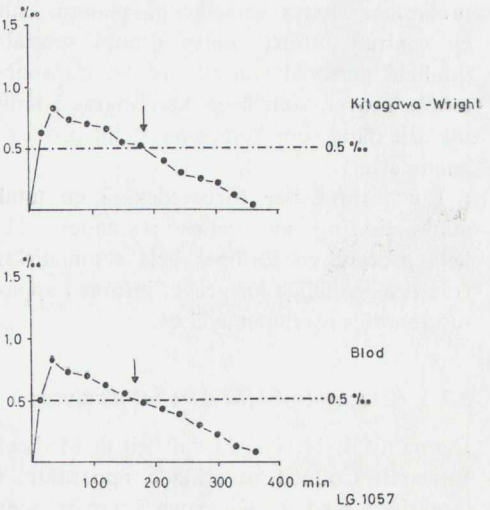
Noggrannheten är stor, och variabiliteten mycket liten, s_{yx} var $\pm$ 0,0674 ‰, således av samma storleksordning som för blodalkoholanalysen. Detta värde, $\pm$ 0,067 promille, skall jämföras med Alcotest-metodens $\pm$ 0,147 ‰ (0,5-ampullen), eller $\pm$ 0,117 ‰ (0,8-ampullen), och variabilitetsvärden på 0,5–1 promille i andra kvalitativa metoder.

Risken för falska positiva prov är liten med Breathalyzer-tekniken, betydligt mindre än för andra metoder, och detsamma gäller risken för falska negativa prov. I verkligheten är felet i metoden så litet, att det i 0,5-området faller helt inom blodprovsavdraget 0,14 ‰, således inom området 0,50–0,64 ‰ (0,64 – 0,14 = 0,50).

Någon större skillnad i noggrannhet mellan Breathalyzern och Ethanographen har icke iakttagits i de försök som hittills gjorts, båda apparaturerna har i princip uppvisat samma noggrannhet.

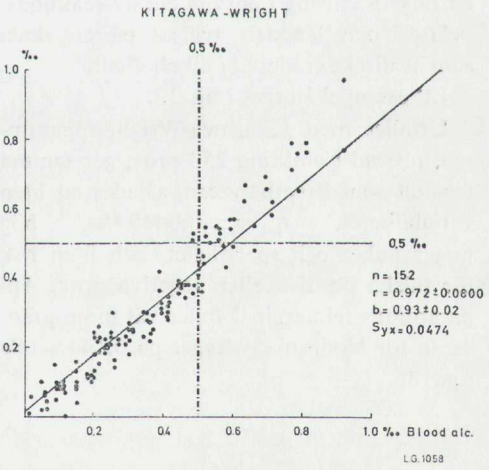
3.2.1.2 Automatisering av Breathalyzern

En intressant utveckling av Breathalyzern är en automatisering av analysförfarandet. Ett första steg i en sådan utveckling har tagits. Luftprovet uppsamlas i en ampull, som kan förvaras upp till 6 månader. Vid analysen, då ampullen uppvärmes i ett specialinstrument, drives den alkohol som kan finnas i utandningsprovet automatiskt över i analysdelen.



Figur 12. Kitagawa–Wright-utslag vid olika blodalkoholhalt. Exp. 7 345. 0,71 g alkohol per kg. Försöket pågick i 400 minuter. Kitagawa–Wright-avläsning i promille enligt apparatens skala. Trippelprov för blodalkoholbestämning systematiskt inskjutna mellan 2 Kitagawa–Wright-prov.

Hittills gjorda preliminära försök har visat en hög grad av reproducerbarhet och noggrannhet. Möjligheterna att kunna bevara ursprungsprovet innebär en vidare utveckling, som kan innebära en rad fördelar:



Figur 13. Korrelationen mellan Kitagawa–Wright-utslag i promille och motsvarande blodalkoholvärde (n = 152). Den matematiskt beräknade regressionslinjen inlagd på figuren, liksom gränsvärdet 0,5 ‰.

preliminär analys kan ske på platsen, och en centralt utförd analys genom specialutbildad personal kan ske av det transporterade provet, som även kan sparas i lång tid och tjäna som komplement till prov av annan art.

I ett andra steg förberedes så en total automatisering av analysförfarandet, där hela proceduren förlöper helt automatiskt, från det ögonblick luftprovet införes i apparaturen, tills resultatet avläses.

3.2.2 *Kitagawa-Wright Alcohol Analyzer*

Denna av B. M. Wright vid British Medical Research Council utvecklade apparatur, i samarbete med T. Kitagawa i Japan, som utvecklat ampullen, bygger liksom Breathalyzern på principen att i apparaturen alveolarluftsportionen i utandningsluften fångas och får passera ett reaktionssystem, i Breathalyzern bikromat-svavelsyra, i Kitagawa-Wright-instrumentet en till silicagel absorberad bikromatsvavelsyra-blandning. I Breathalyzern ger alkoholnärvaro i utandningsluften en färgförändring, vars intensitet jämföres med en referensstandard på fotoelektrisk väg, och vid kompensation på elektrisk väg till samma färg ger ett utslag som direkt ger alkoholhalten i utandningsluften. I Kitagawa-Wright-apparaturen sker en färgförändring i en viss del av reaktionspelaren och längden avläses på en skala som är direkt graderad i alkoholhalt.

Ett exempel återges i fig. 12.

Utfallet med Kitagawa-Wright-apparaturen, prövad i omkring 250 prov, ger samma resultat som Breathalyzern, således en liten variabilitetet, $s_{yx} = \pm 0{,}0445$ ‰, hög noggrannhet och specificitet, och liten risk för falska positiva eller negativa prov. Apparaturens felmarginal faller väl inom gränserna för blodprovsavdraget på 0,14 ‰. Se fig. 13.

Bilaga 6 Om sociala konsekvenser av frihetsstraff och körkortsåterkallelse vid rattfylleri

Av kommitténs expert universitetslektorn Hans Klette

1 *Syfte*

Syftet med föreliggande bilaga är att redogöra för några av de viktigaste sociala konsekvenserna av frihetsstraff och körkortsåterkallelse vid rattfylleri. Härvid skall material från främst två empiriska undersökningar användas, nämligen Hans Klettes från 1963 – kortfattat redogjord för i Nordisk Tidsskrift for Kriminalvidenskab 1964 s. 129 ff – och Peter Nyströms från 1968 – stencilerad trebetygsuppsats i sociologi, »Om påföljder vid rattfylleri», Lund 1968; det senare arbetet har skett under ledning av den förstnämnde författaren. I båda dessa undersökningar har för studium valts ut tre områden, där de sociala konsekvenserna av frihetsstraff och körkortsåterkallelse kan antas bli störst, nämligen arbetsförhållanden, ekonomi och sociala relationer. Dessa tre faktorer skall ses som beroende faktorer i analysen. Som mellanliggande faktorer användes de vanliga sociala bakgrundsfaktorerna – ålder, civilstånd, socialgrupp, yrke, inkomst, skolutbildning och bostadsort – samt den sociala–ekonomiska faktorn eller främst den ekonomiska situationen på arbetsmarknaden i form av efterfrågan på arbetskraft. Den oberoende faktorn utgöres av frihetsstraffet respektive körkortsåterkallelsen.

2 *Material*

De båda undersökningsmaterialen består av enbart manliga rattfyllerister, som dömts till korta ovillkorliga frihetsstraff och med erfarenhet av en viss tids körkortsåterkallelse. De var vid undersökningstillfällena intagna på de öppna anstalterna inom kriminalvårdens södra räjong. 1963 års undersökning ägde rum i november och första hälften av december 1963 och berörde anstalterna Rönås, Singeshult och Skogsgård, medan 1968 års undersökning ägde rum under maj, juni och juli 1968 och avsåg Rönås, Singeshult, Skogsgård, Stångby, Tygelsjö och Ödevata.

Materialen skiljer sig i ett viktigt avseende, nämligen vad beträffar den tidigare brottsligheten. I 1963 års material, som består av 50 personbilägare–körkortsinnehavare, har valts att endast undersöka tidigare enligt behandlingsjournalerna ostraffade – utom med avseende på trafikförseelser – för att konsekvenserna av de aktuella påföljderna skall kunna renodlas så mycket som möjligt. 1968 års material består däremot av samtliga på anstalterna befintliga rattfyllerister. Av dessa hade 15 % enligt behandlingsjournalerna och egna uppgifter en tidigare registrerad grövre brottslighet. Det senare materialet innehåller också några

Tabell. Procentuell fördelning beträffande vissa bakgrundsfaktorer i 1963 och 1968 års urval och populationer

	1963		1968	
	Urval	Population	Urval	Population
Civilstånd				
Ogifta	50	35	46	40
Gifta	42	50	45	46
Änklingar + skilda	8	14	9	14
	N = 50	N = 3 468	N = 100	N = 4 340
	Källa: Brottsligheten 1963 tab. 20		Källa: Den grövre brottsligheten 1968 tab. 13.	
Fängelse				
1 mån.	62	40		50
2 mån.	34	45		40
3 mån.	4	15		10
	N = 50	N = 3 390		N = 4 017
	Källa: Brottsligheten 1963 tab. 18		Källa: Den grövre brottsligheten 1968 tab. 12.	
Skolutbildning				
Folkskola		91	64	88
Realexamen-grundskola		6	23	8
Studentexamen		3	13	4
		N = 3 478	N = 100	N = 4 356
	Källa: Brottsligheten 1963 tab. 37		Källa: Den grövre brottsligheten 1968 tab. 10	
Yrkesställning				
Företagare	14	15		14
Tjänsteman	14	14		14
Arbetare	72	65		58
Ej förvärvsarbetande	—	6		14
	N = 50	N = 3 512		N = 4 441
	Källa: Brottsligheten 1963 tab. 39		Källa: Den grövre brottsligheten 1968 tab. 9	
Ålder				
15—17 år	0	0	0	0
18—24	12	13	24	22
25—29	14	13	18	15
30—39	38	31	29	26
40—	36	43	29	37
	N = 50	N = 3 467	N = 100	N = 4 111
	Källa: Kriminalvården 1963 tab. 14		Källa: Kriminalvården 1968 tab. 10	

enstaka personer utan körkort eller utan erfarenhet av körkortsåterkallelse.

I inget av materialen förekommer något bortfall. 1963 års material består av 50 fall, varför de absoluta talen skall fördubblas för att motsvara andelen uttryckt i procent. 1968 års material utgör 100 fall, varför de absoluta talen är lika med procenttalen.

Den procentuella fördelningen beträffande vissa bakgrundsfaktorer i 1963 och 1968 års urval och populationer återfinns i en särskild tabell; uppgifterna om populationerna har hämtats ur de officiella kriminalstatistiska källorna. Med population avses samtliga personer som erhållit (ovillkorligt) fängelsestraff åren 1963 respektive 1968.

3 *Metod*

Undersökningsmetoden är en kombination av enkät och intervju. Förfarandet vid undersökningarna, som gjordes av respektive författare, var sådant att de undersökta först fick fylla i ett frågeformulär – 1963 en åt gången och 1968 alla på anstalten i en grupp – varefter frågorna genomgicks med var och en i enrum.

4 *Arbetsförhållanden*

4.1 **Frihetsstraffet**

Frihetsstraffet tycks ha haft i det närmaste obefintliga negativa konsekvenser beträffande arbetsförhållandena 1963. De intervjuade påstod, att deras respektive arbetsgivare – utom en – kände till att de vistades på fångvårdsanstalt p. g. a. ett rattfylleribrott och att endast två av arbetsgivarna visat en negativ inställning till brott av detta slag. 47 av de intervjuade (94 %) avsåg att återvända till sin gamla arbetsplats direkt efter fängelsevistelsen; de övriga tre hade slutat av egen fri vilja. Frånvaron från arbetet hade i dessa 47 fall möjliggjorts genom tjänstledighet – i sex av fallen kombinerad med semester och i fem fall med stängning av egen firma.

1968 tycks däremot frihetsstraffet ha haft vissa negativa konsekvenser beträffande arbetsförhållandena. De intervjuade påstod, att deras respektive arbetsgivare var negativt inställda till anstaltsvistelsen i 30 fall; dessutom kände inte arbetsgivaren till att 14–18 av de intagna vistades på fångvårdsanstalt. I 16 fall hade de intervjuade avskedats från arbetet. 28 av de intagna avsåg inte att återvända till sin gamla arbetsplats och förväntade att det skulle ta i genomsnitt två veckor eller mera – räknat från straffverkställighetens slut – att få tag på ett nytt arbete.

Om vi i 1968 års material ser närmare på de mellanliggande faktorerna i form av sociala bakgrundsfaktorer beträffande de 16 avskedade och de 28 som inte avsåg att återvända till sin gamla arbetsplats jämfört med de ej avskedade och de som avsåg att återvända till sin gamla arbetsplats är det främst utbildningsfaktorn, som uppvisar stora skillnader. 13 av 16 avskedade hade endast folkskola och detsamma var fallet för 22 av de 28 som ej skulle återvända till sin gamla arbetsplats.

Vi ser att det ovillkorliga fängelsestraffet tycks ha haft negativa konsekvenser för de undersökta rattfylleristerna 1968 men inte 1963. Denna skillnad blir förståelig om den sätts i relation till den mellanliggande variabeln – den sociala-ekonomiska faktorn. De ekonomiska förhållandena 1963 kännetecknades av brist på arbetskraft, varför det var viktigt för arbetsgivarna att försäkra sig om att rattfylleristerna återvände till den gamla arbetsplatsen och detta så snabbt efter straffverkställigheten som möjligt. 1968 hade emellertid den ekonomiska situationen förändrats såtillvida, att ett visst överskott på framförallt ej fackutbildad arbetskraft fanns, varför arbetsgivarna kunde avskeda arbetstagarna eller låta dem sluta i större utsträckning än tidigare.

Skillnaden vad beträffar de negativa konsekvenserna av frihetsstraffet kan också delvis bero på skillnaden i undersökta rattfyllerister. Medan 1963 års material bestod av

tidigare ostraffade, fanns omkring 15 % tidigare straffade i 1968 års material. Den senare gruppen torde byta arbete – frivilligt eller ofrivilligt – oftare än den förra gruppen även under normala förhållanden.

4.2 Körkortsåterkallelsen

Körkortsåterkallelsen tycks ha haft avsevärda negativa konsekvenser vad beträffar arbetsförhållandena både 1963 och 1968. De intervjuade hade haft erfarenhet av i medeltal omkring sex månaders körkortsåterkallelse vid undersökningstillfällena. I 1963 års material påstod 15 av de intagna (30 %) att de hade varit tvungna att byta arbete p. g. a. körkortsåterkallelsen, medan lika många (30 %) hade förlorat goda arbetsmöjligheter inom arbetet men kunnat stanna kvar på en mindre lönande anställning inom samma arbetsplats. Av de 100 intervjuade år 1968 påstod 60 att de i genomsnitt använt motorfordon varje arbetsdag i veckan i arbetet och 79 till och från arbetet. Även om det i enstaka fall inte rört sig om körkortspliktigt fordon, framgår ändå det mycket stora behovet att inneha bilkörkort av det faktum att de intagna i 85 fall påstod att de verkligen behövde bil och att endast 11 av dem inte räknade med att återfå körkortet.

Av de mellanliggande faktorerna är yrket den viktigaste. För sådana yrken som chaufför, försäljare etc. medför körkortsåterkallelsen att ett direkt arbetsbyte blir nödvändigt, medan det för sådana yrken som elektriker, montör, murare, målare etc. innebär att goda arbetsmöjligheter inom arbetet går tillspillo.

5 *Ekonomi*

5.1 Frihetsstraffet

Genom att rattfylleristerna 1963 skulle återvända till sin gamla arbetsplats i 47 fall (94 %) kan man anta att deras ekonomi inte påverkades av frihetsstraffet mer än under själva anstaltsvistelsen. De intagna hade i medeltal haft en årsinkomst av närmare 15 000 kr. under vart och ett av de två senaste åren. De förlorade i medeltal mellan 1 000 och 1 500 kr. per fängelsemånad eller sammanlagt i medeltal mellan 1 500 och 2 000 kr. av att vistas på fångvårdsanstalt. Spridningen är relativt stor beroende på olikheterna i årsinkomst men 60 % av fallen ligger samlade i området 1 000–1 500 kr. beträffande månadsförlust och i området 1 000–2 000 kr. beträffande sammanlagd förlust.

1968 uppgav de intagna sin egen – för ensamstående – eller sin egen och förvärvsarbetande hustrus – för gifta – ungefärliga årsinkomst innan skatteavdrag till i medeltal omkring 20 000 kr; $^2/_3$ av fallen låg samlade inom området 10–30 000 kr. De trodde sig förlora i medeltal 1 500–2 500 kr. under själva anstaltsvistelsen. De ekonomiska konsekvenserna uppgavs också sträcka sig utöver anstaltsvistelsen i det att omkring hälften trodde att de också i framtiden skulle förlora ekonomiskt – i genomsnitt dock endast mellan 500 och 1 000 kr. – och allmänt få ekonomiska svårigheter av anstaltsvistelsen.

Spridningen beträffande den ekonomiska förlusten under anstaltstiden var mycket stor och måste naturligtvis ses i relation till inkomsten. Vi finner då som väntat ett klart samband mellan förlust och inkomst. Bland de som tror sig få ekonomiska svårigheter i framtiden återfinns en överrepresentation av dem med låg utbildning (folkskola), de äldre och de gifta.

Men frihetsstraffets konsekvenser beträffande ekonomin kan inte endast ses med utgångspunkt från förlust i pengar under anstaltstiden i relation till årsinkomst. Denna förlust kan få olika konsekvenser med hänsyn till de olika mellanliggande variablerna speciellt vad beträffar civilståndet. För de ogifta betyder ett bortfall av en eller ett par månadslöner mycket litet i jämförelse med vad det betyder för de gifta, som utgör omkring $^1/_2$ av de intagna. De förra har sitt uppehälle tryggat under anstaltsvistelsen, medan de senare oftast ensamma måste sörja för sin familjs ekonomi

under denna period.

På frågan om hur familjen klarar sig ekonomiskt under fängelsevistelsen påstod de gifta – 1963 21 fall och 1968 45 fall – att detta skedde genom hustruns arbete i 10 respektive 18 fall, egna besparingar i 6 respektive 8 fall, privata lån i 1 respektive 6 fall och socialunderstöd i 4 respektive 13 fall. Som synes fick familjerna i närmare 1/2 av fallen leva på hustruns inkomster under mannens anstaltsvistelse, medan omkring 1/4 måste anlita socialunderstöd.

5.2 Körkortsåterkallelsen

Körkortsåterkallelsen tycks också ha haft stora negativa konsekvenser beträffande ekonomin både 1963 och 1968. De intervjuade påstod att körkortsåterkallelsen på i medeltal sex månader hade medfört en förlust per vecka av i medeltal omkring 50 kr. 1963 och omkring 100 kr. 1968. Ingen förlust förekom 1963 i 21 fall (42 %) och förlusten för de övriga 29 fallen (58 %) var i medeltal närmare 100 kr. 1968 förekom ingen förlust i 20 fall. Om förlusten är konstant under de omkring två år, som körkortsåterkallelsen varar, skulle detta innebära ett inkomstbortfall på i medeltal omkring 10 000 kr. både 1963 och 1968.

För gruppen som helhet skulle detta innebära, att körkortsåterkallelsen på omkring två år i medeltal medför minst fem gånger så stor ekonomisk förlust som det normala frihetsstraffet på 1–2 månader.

De ekonomiska konsekvenserna vad beträffar frihetsstraffet respektive körkortsåterkallelsen varierar kraftigt när det gäller den mellanliggande faktorn yrket. I 1968 års material påstod t. ex. 68 av de intervjuade att de använde motorfordon varje arbetsdag i veckan i arbetet. Speciellt hårt utsatta för körkortsåterkallelsens ekonomiska konsekvenser är naturligtvis sådana yrkesgrupper, som i sitt arbete är direkt beroende av körkortet.

För sådana yrken – t. ex. chaufförer, försäljare o. dyl. – är de ekonomiska konsekvenserna av körkortsåterkallelsen oftast mer än tio gånger större än av frihetsstraffet.

6 *Sociala relationer*

6.1 Frihetsstraffet

Frihetsstraffet verkar att ha haft begränsade negativa konsekvenser beträffande de sociala relationerna 1963. 11 av de intagna påstod att deras fruar eller fästmör reagerade negativt på anstaltsvistelsen. Den ekonomiska situationen för de hemmavarande var i dessa fall svår. Ingen ansåg, att deras vänner och arbetskamrater reagerade negativt på anstaltsvistelsen. Likaså trodde alla, att de skulle träffa sina vänner och umgås med dem lika mycket efter fängelsevistelsen som före. 1968 var det en lika stor andel av de intervjuades fruar och fästmör som ansågs reagera negativt på anstaltsvistelsen. Dessutom trodde de intagna, att en ungefär lika stor andel andra personer i deras primärgrupper – främst föräldrar och släktingar – reagerade negativt. Visserligen var det endast i 5 fall som de intervjuade trodde att deras kamrater reagerade negativt men 25 av deras vänner, bekanta och arbetskamrater, ansågs dessutom inte veta var de intervjuade befann sig. Bland de senare var de från storstad, städer och tätorter, de med studentexamen, de gifta och de äldre överrepresenterade, medan de från landsbygden, de med folkskola, de ogifta och de yngre var underrepresenterade. I 86 fall trodde de intervjuade att de skulle träffa sina vänner och umgås med dem lika mycket efter anstaltsvistelsen som före.

Några skillnader i mellanliggande faktorer mellan dem som reagerar negativt på anstaltsvistelsen och dem som ej gör detta finns inte.

Medan frihetsstraffet tycks påverka de tidigare sociala relationerna i endast begränsad negativ omfattning, finns det tydligen en viss risk att nya negativa sociala relationer byggs upp under anstaltsvistelsen.

I 1968 års material påstod 27 av de in-

tervjuade att de träffat någon på anstalten, som de skulle umgås med efter anstaltsvistelsen. Man måste räkna med att denna siffra stiger märkbart före straffverkställighetens utgång, eftersom de intervjuade endast hade varit på anstalten i medeltal omkring två–tre veckor vid intervjutillfället. Visserligen umgås rattfylleristerna mest med varandra och håller sig avskilda från andra grupper på anstalten, men i flera fall måste man utgå ifrån att sociala relationer utöver dessa gränser skapats, vilka kan få framtida konsekvenser i brottsframkallande riktning.

6.2 Körkortsåterkallelsen

Körkortsåterkallelsens konsekvenser för de sociala relationerna har varit något svårare att avgöra än vad som varit fallet beträffande arbetsförhållandena och ekonomin. Den förlorade genomsnittliga tiden per vecka av att inte ha körkort och inte kunna använda bilen själv uppgavs till i medeltal 6–9 timmar 1963 och 6–10 timmar 1968; andelen som inte förlorade någon tid alls var omkring 1/2 1963 och omkring 1/4 1968. I omkring 30 % av fallen både 1963 och 1968 fick dessutom någon annan familjemedlem – i praktiken oftast frun – köra bilen. Av allt detta kanske man vågar anta, att de negativa konsekvenserna av körkortsåterkallelsen inte varit obetydliga.

7 *Vissa process-tekniska möjligheter att minska sociala konsekvenser av fängelsestraff*

Här skall endast hänvisas till vissa möjligheter för rattfyllerister, som ådömts fängelsestraff, att undvika eller minska påföljdens negativa sociala konsekvenser.

A. Enligt 12 § lag om behandling i fångvårdsanstalt kan på ansökan av den som inte är häktad uppskov med verkställigheten av fängelsestraff beviljas av länsstyrelsen under högst sex månader från den dag då domen kan verkställas, »om med hänsyn till den dömdes hälsotillstånd eller yrkesutövning eller övriga förhållanden synnerliga skäl för uppskov prövas föreligga». Dessutom kan Kungl. Maj:t av nåd bevilja ytterligare uppskov med verkställigheten. Under 1959–60 ansökte omkring hälften av alla i Malmöhus län boende ovillkorligt dömda rattfyllerister om uppskov med verkställigheten av fängelsestraffet, och i omkring hälften av dessa fall beviljades uppskov av länsstyrelsen.

B. Ovannämnda lagparagraf stadgar också, att om någon dömts till fängelse och innan verkställigheten börjat visar att till Konungen ingivits nådeansökan om befrielse eller visst utbyte av straffet, skall med verkställigheten anstå i avvaktan på Konungens beslut, ifall personen ifråga inte är häktad och nåd inte tidigare sökts i målet. Över 10 % av de till fängelse dömda trafiknykterhetsbrottslingarna söker årligen nåd.

C. Vidare finns det möjlighet, att innan domstolens i första instans dom vunnit laga kraft, dvs. inom tre veckor efter domslutet, överklaga domen i hovrätten. Omkring 10 % av de i första instans till fängelse dömda trafiknykterhetsbrottslingarna inom Svea Hovrätts och Hovrättens över Skåne och Blekinge domsområde överklagar årligen sina domar i andra instans.

D. Man kan också gå ett steg längre och försöka få prövningstillstånd i Högsta domstolen.

Chanserna att få nådeansökan eller vadeinlagan bifallen eller att få prövningstillstånd är ytterst små. Genom de långa väntetider, som råder, innan avgöranden slutligen fattas, får emellertid de dömda ytterligare respittid med straffverkställigheten. Visserligen kan denna respittid inte exakt beräknas, men det finns dock goda möjligheter att manövrera så, att den slutliga straffverkställighetstiden förläggs till den för den dömde relativt sett mest lämpliga tiden, varigenom de sociala skadeverkningarna av fängelsevistelsen kan göras så små som möjligt för den dömde.

Den under A angivna möjligheten att få uppskov med verkställigheten skulle kunna utnyttjas ännu oftare än vad som är fallet, om de dömda kände till att den aktuella

lagbestämmelsen existerade. Domstolarna i första instans skulle kunna utföra ett betydelsefullt arbete genom att sprida denna kunskap i samband med avkunnandet av domen och meddelandet av fullföljdshänvisning.

8 *Slutanmärkning*

Som slutanmärkning skall endast framhållas att körkortsåterkallelsen i genomsnitt tycks ha flera gånger större negativa sociala konsekvenser än fängelsestraffet på arbetsförhållanden, ekonomi och troligtvis också sociala relationer. Detta bekräftas också av andra egna senare undersökningar, som kommer att publiceras i trafikmålskommitténs kommande betänkande om påföljder vid trafikbrott.

NOV 1970

Nordisk udredningsserie (Nu) 1970

Kronologisk förteckning

1. Samordnad utbyggnadsplanering inom Nordel.
2. Uddannelses- og forskningsspørgsmål.
3. Prøveløsladelse.
4. La coopération internordique en matiéres économiques et culturelles.
5. Nordisk gränsregion miljövård och urbanisering.
6. Konsumentundervisning i skolen.
7. Merking av brann- og helsefarlige stoffer.
8. Nordisk trafiksäkerhetskonferens i Stockholm 20–21 april 1970.
9. Innstilling om harmonisering av skoleordningene i de nordiske land.

Statens offentliga utredningar 1970

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Grundlagberedningen. 1. Riksdagsgrupperna • Regeringsbildningen. [16] 2. Ersättare för riksdagsledamöterna. [17]
3. Allmänna val på våren? [27]
Svensk FN-lag. [19]
Militära straff och disciplinmedel. [31]
Polisen i samhället. [32]
Hemförsäljning. [35]
Revision av vattenlagen. [40]
Gruvrättslig speciallagstiftning. [45]
Skydd mot avlyssning. [47]
Svensk författningssamling. [48]
Trafiknykterhetsbrott. [61]

Försvarsdepartementet

Värnpliktstjänstgöringens civila meritvärde. [12]
Forskning för försvarssektorn. [54]

Socialdepartementet

Livsmedelsstadgekommittén. 1. Ny livsmedelsstadga m.m. Del I. Förslag och motiv. [6] 2. Ny livsmedelsstadga m.m. Del. II. Bilagor. [7]
Folktandvårdens utbyggande och reglering. [11]
Yrkesskadeförsäkringens finansiering. [49]
Ersättning vid vissa sjukvårdande åtgärder och sjukresor. [56]
Narkotikamissbruk hos inskrivningsskyldiga 1968/1969. [57]

Kommunikationsdepartementet

Snöskotern — fordonet och föraren. [9]
Körkort och körkortsregistrering. [26]

Finansdepartementet

Upphandling av byggnader. Del 2. Administrationen. [18]
Understödsföreningar. [23]
Aspirationer, möjligheter och skattemoral. [25]
Tjänstgöringsbetyg. [28]
Decentralisering av statlig verksamhet. [29]
Stordriftsfördelar inom industriproduktionen. [30]
Kilometerbeskattning. [36]
Översyn av vissa punktskatter. [37]
Förtrolig företagsinformation och börshandel. [38]

Utbildningsdepartementet

Om stat och kyrka. [2]
Yrkesutbildningsberedningen. 1. Reformerad lärarutbildning. [4] 2. Yrkesteknisk högskoleutbildning. [8] 3. Viss medicinsk och farmaceutisk yrkesutbildning. [50]. 4. Yrkesutbildning och arbetsliv. [58]
Fria läromedel. [10]
Kompetensutredningen V. Behörighet • Meritvärdering • Studieprognos. Specialundersökningar av kompetensfrågor. [20] VI:1 Vägar till högre utbildning. Behörighet och urval. [21] VI:2 Vägar till högre utbildning. Organisation och information. [55]
Pedagogisk utbildning och forskning. [22]
Sexualkunskapen på grundskolans låg- och mellanstadier. [39]
Språkundersökning bland finländska barn och ungdomar i Sverige. [44]

Jordbruksdepartementet

Statligt stöd till fiskehamnar. [5]
Distriktsveterinärernas tjänstgöringsförhållanden, m.m. [53]

Handelsdepartementet

Rationell bensinhandel. [24]
Om lotterier. [52]

Inrikesdepartementet

Expertgruppen för regional utredningsverksamhet (ERU) 1. Balanserad regional utveckling. [3] 2. Urbaniseringen i Sverige. Bilagedel I till Balanserad regional utveckling. [14]
3. Regionalekonomisk utveckling. Bilagedel II till Balanserad regional utveckling. [15]
Medel för styrning av byggnadsverksamheten. [33]
Svenska folkets inkomster. [34]
Ungdom — Bostad. [43]
Den äldre arbetskraften inom byggnadsindustrin. [46]

Civildepartementet

Barns utemiljö. [1]

Industridepartementet

Sveriges energiförsörjning. Energipolitik och organisation. [13]
Samarbetsutredningen. 1. Företag och Samhälle. Del 1. Förslag med motiv samt bilagor. [41] 2. Företag och Samhälle. Del 2. Hearings med företrädare för samhällsorgan, företag, löntagarorganisationer, politiska partier m. fl. [42]
Mellansvensk gruvindustri. [51]
TEKO-utredningen. 1. TEKO-industrierna inför 70-talet. Del I. Analys, slutsatser, förslag. [59] 2. TEKO-industrierna inför 70-talet. Del II. Bilagor. [60]

Anm. Siffrorna inom klammer betecknar utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.

K L Beckmans Tryckerier AB 1970 ALLF 101 2 041

NOV 2010