

## Några resultat från tre rattfylleriundersökningar jämförda med trafiknykterhetskommitténs lagförslag

Av jur. och fil.kand. HANS KLETTE

1957 års trafiknykterhetskommitté utkom i slutet av år 1963 med betänkandet „Nykterhet i trafik“ (SOU 1963:72), som till största delen behandlar trafiknykterhetslagstiftningen för vägtrafiken. Enligt direktiven skulle en ny och allsidig utredning av trafiknykterhetslagstiftningen företagas, och däri lämnades också närmare synpunkter på hur lagstiftningsarbetet borde inriktas. Kommittén anslöt sig i stort sett till direktiven, men i några viktiga frågor framfördes dock vissa avvikande åsikter. Målsättningen för arbetet var enligt kommittén att öka lagstiftningens effektivitet. Då emellertid de tillgängliga resurserna för att upprätthålla lagreglerna var begränsade, måste en avvägning och koncentration göras på de centrala uppgifterna. Särskilt nämndes möjliga förenklingar i handläggningsförfarandet som betydelsefulla. Vidare ansågs en ökning av lagstiftningens preventiva verkan vara angelägen, och det framhölls att detta förutsatte klara principer med god anknytning i det allmänna rättsmedvetandet.

Med den ovan redovisade principiella inställningen hos kommittén hade den naturligaste utgångspunkten för arbetet varit att försöka undersöka hur den nuvarande lagstiftningen faktiskt fungerar i stora drag. Därigenom hade man fått upplysningar om vilka praktiska problem, som möter de olika myndigheterna vid handhavandet av lagstiftningen, och vilka problem som medborgarna ställs inför för att undgå överträdelse eller efter överträdelse av lagstiftningen. Någon sådan allmän faktisk undersökning, som skulle ha utgjort en fast grundval för den begärda allmänna och samlade översynen av lagstiftningen, utfördes dock ej av kommittén. Denna tog i stället fasta på vissa delfrågor i direktiven och lät med dessa som utgångspunkt utföra ett par egna specialundersökningar samt återopade i övrigt undersökningar från tidigare betänkanden om trafiknykterhetslagstiftningen.

Två statistiska expertundersökningar återopades av kommittén. Den ena var trafiknykterhetsutredningens undersökning av personer dömda för rattfylleri under tiden 1 juli 1948—30 juni 1949.<sup>1)</sup> Denna statistiska undersökning gav på sin tid vissa värde-

<sup>1)</sup> Se SOU 1953:20.

Artikelns grundad på ett föredrag hållit i Dansk kriminologisk selskab den 23 april 1964.

fulla upplysningar om det nämnda rattfylleriklientelet men har ett begränsat värde för att belysa dagens rattfylleriproblem, då bl. a. motorfordonsparken omkring fyrdubblats, mopederna tillkommit och motorförarnas alkoholvanor ändrats. Den andra statistiska undersökning, som kommittén återopade, var dess egen expertundersökning. Avsikten med denna var ej att kontrollera riktigheten av resultaten från 1953 års undersökning med hänsyn till den senare utvecklingen. Uppgiften var i stället i första hand att belysa återfallsproblemet vid rattfylleri, och endast i andra hand att beröra andra frågor. Grundmaterialet utgjordes av under åren 1953 och 1956 dömda förstagångsrattfyllerister. Denna inskränkning samt bl. a. fordonsparkens fördubbling sedan år 1956 och förändringar i polisövervakningens effektivitet gör att även denna andra undersökning har ett begränsat värde för att belysa dagens allmänna rattfylleriproblem.

De ovannämnda specialundersökningarna kan alltså ej anses ersätta den omtalade allmänna undersökningen om trafiknykterhetslagstiftningens verkningar. Härigenom gick kommittén miste om möjligheten att beakta flera viktiga upplysningar, som skulle ha varit av utslagsgivande värde vid diskussionen av de rättspolitiska frågorna.

Under mitt eget arbete med studiet av rattfyllerilagstiftningens allmänna verkningar har en serie empiriska undersökningar gjorts angående både myndigheternas och medborgarnas beteende. Avsikten med dessa undersökningar är att så småningom försöka konstruera en teori om trafiknykterhetslagstiftningens verkningar i det svenska samhället. Innan detta långtidsprogram kan förverkligas, har det på kort sikt varit nödvändigt att bearbeta de olika delundersökningarna. Det bör vara av ett visst värde för det fortsatta lagstiftningsarbetet om trafiknykterhet, att resultaten från dessa undersökningar redovisas på ett så tidigt stadium som möjligt. Här skall därför framläggas några undersökningsresultat, som kan anses i viss mån komplettera trafiknykterhetskommitténs betänkande. För att ej föregripa arbetet på en avhandling skall resultaten redovisas punktvis, deskriptivt och i de undersökningssammanhang de framkommit. Vid vissa undersökningsresultat lämnas också förslag till ändring av lagstiftning eller praxis.

### *I. Det kända rattfylleriet.*

1. *Material.* Huvudmaterialet har hämtats ur akter från polis, åklagare och domstolar i Malmöhus län och består av de omkring 1350 fall, som misstänktes för rattfylleri i länet under tiden 1 juli 1958—30 juni 1959. Dessa fall utgjorde omkring 10 % av samtliga misstänkta fall i landet under samma period. Delvis samma uppgifter har insamlats från 1963 års fall i länet för att

kontrollera eventuella förändringar under senare år. Dessutom har uppgifter införskaffats från myndigheter utanför länet för att kontrollera om länet skiljer sig på några betydande punkter från landet som helhet. Det bör framhållas att de misstänkta rattfyllerifallen i hela riket har hållit sig i stort sett omkring 13000 fall årligen under tiden 1957—1963. Beträffande de resultat, som skall redovisas i denna avdelning, har ej skett några större förändringar i länet under tiden 1958—1963.

## 2. Några svårigheter i polisens arbete med trafiknykterhetslagstiftningen.

Utöver själva brottsupptäckten består polisens svåraste arbete med trafiknykterhetsbrott av att säkra bevisningen. För att av göra om blodprovstagnning skall ske tages i regel prov av utandningsluften med „Alcotest“. Provets användning och tillförlitlighet är för närvarande föremål för undersökning i Sverige av dr. Bjerver. En tysk undersökning har emellertid redovisat vissa av dess otillförlitliga moment.<sup>2)</sup> Man torde kunna räkna med att vissa fall, som ej blir föremål för blodprovstagnning, i verkligheten utgöres av straffbara fall.

Sedan polisen bestämt att blodprovstagnning skall ske, följer i regel en längre tids väntan på att läkaren skall anlända för att taga blodprovet. Väntetiden är i medeltal över två timmar. Under denna tid är det av största vikt att polisen försöker säkra så mycket av bevisningen som möjligt. Främst kan detta ske genom att urinprov tages av den misstänkte så snabbt som möjligt efter brottsupptäckten. Denna möjlighet försittes emellertid i flertalet fall av polisen, som dröjer med urinprovstagnningen alltför länge och oftast tills läkaren infinner sig. Över  $\frac{3}{4}$  av samtliga urinprov tages således under halvtimmen före eller efter blodprovstagningen. Likaså är det av största vikt att polisen också söker få ett andra urinprov av den misstänkte omkring en timma efter det första. Detta sker dock sällan eller i omkring 10 % av fallen. Det bör emellertid framhållas att svårigheterna att erhålla urinprov kan vara betydliga, då de misstänkta ofta vägrar att medverka till att lämna prov. Även om en viss förbättring skett i ett fåtal polisdistrikt under senaste åren, bör dock som regel polisens urinprovstagnning kunna göras betydligt snabbare efter gripandet.

Likaså är det av största vikt att polisen så snabbt som möjligt försöker säkra tillförlitliga uppgifter om konsumtionsmängd och konsumtionstid. Vissa uppgifter kan fås av den misstänkte redan vid blodprovstagningen, men detta möter ofta svårigheter. Det är därför av största vikt att polisen så snabbt som möjligt införskaffar uppgifter från vittnen helst direkt i samband med miss-

<sup>2)</sup> Se Grosskopf, Alcohol and Road Traffic, s. 281 ff (B.M.A. London 1963).

tanken — blodprovstagningen. Detta sker emellertid oftast ej, utan vittnesförhören dröjer som regel några veckor, varvid viktiga uppgifter går förlorade. Huvudförhöret med den misstänkte sker också oftast först efter delgivningen av resultatet av blodprovsanalysen, som brukar vara klar först någon månad efter blodprovstagningen. Därvid har den misstänkte ofta medvetet eller omedvetet förändrat sina uppgifter. Om förhör ej kan ske i samband med blodprovstagningen, bör det dock med fördel kunna ske dagen efter.

Även om vissa problem med den nuvarande „tillbakaräkningen“ har försvunnit i trafiknykterhetskommitténs förslag, finns dock en slags „tillbakaräkning“ kvar i och med att en beräkning av den förtärda alkoholmängden skall göras. „Tillbakaräkningen“ måste utöver blodanalysattesten fortfarande till stor del bygga på den misstänktes och vittnens uppgifter om konsumtionsmängd och konsumtionstid. För att dessa beräkningar skall kunna göras tillfredsställande, är det av största vikt att polisens arbete med den grundläggande delen av förfarandet underlättas så mycket som möjligt.

### 3. Några speciella svårigheter i åklagarnas och domstolarnas arbete med „tillbakaräkningen“.

Åklagarnas och domstolarnas svåraste arbetsmoment vid trafiknykterhetsbrott består i att avgöra om åtal skall ske eller ej respektive att avgöra om åtalet skall gillas eller ogillas i de fall, (1) då blodanalysattesten uppvisar ett resultat under eller omkring den nedre straffbarhetsgränsen 0,5 promille (2) då alkoholkonsumtion skett kortare tid än 1—2 timmar före körningen, eller (3) då förtäring skett efter körningen. I samtliga dessa fall måste „tillbakaräkning“ ske från provtagningsstillfället till tiden för körningen. En kvantitativ tillbakaräkning är enligt de medicinska experterna oftast omöjlig. Däremot skulle man ofta med en hög grad av sannolikhet kunna ange, om alkoholhalten sjunkit eller stigit sedan polisen ingripit.<sup>3)</sup>

Som ovan framhållits finns vissa problem med „tillbakaräkning“ kvar också i kommitténs lagförslag. Den nya beräkningen av konsumtionsmängden kan på intet sätt anses lättare än den nuvarande „tillbakaräkningen“. Det bör därför vara av stort värde att undersöka, hur åklagarnas och domstolarnas arbete med detta svåra och betungande problem utfallit hittills.

I frågor om „tillbakaräkning“ finns möjlighet att införskaffa sakkunnigutlåtande i form av yttrande från Statens rättskemiska laboratorium. Denna möjlighet har utnyttjats i omkring 5—10 % av samtliga fall. I de fall, där åklagaren beslutat att ej åtala och

<sup>3)</sup> Se SOU 1963:72 s. 53.

de fall, där domstolen ogillat åtal, utgör „tillbakaräkningen“ till  $\frac{3}{4}$  huvudproblemet. Även bland dessa fall har sakkunnigutlåtandet utnyttjats i endast 10—20 % av fallen.

Det behöver ej framhållas att en mycket stor tankemöda och arbetsinsats ligger bakom varje enskilt avgörande i dessa fall. Vissa riktlinjer har lämnats av JO och RÅ för att tillgodose rättssäkerhetskraven vid dessa tillbakaräkningsproblem. Sålunda tycks framgå av JO:s PM den 16 september 1957, att rättssäkerheten kräver att alkoholkonsumtionen bör vara avslutad omkring 1—2 timmar före körningen för att blodanalysresultatet skall kunna användas på ett betryggande sätt som bevismedel. Likaså anser sig RÅ i sin cirkulärskrivelse nr 77 av rättssäkerhetsskäl böra rekommendera en tillbakaräkning med 0,08 promille per timme. Båda dessa rekommendationer tycks i huvudsak följas av åklagarna och domstolarna. Trots detta synes en viss osäkerhet och olikhet i rättstillämpningen råda.

Visserligen är åklagarnas arbete med „tillbakaräkningen“ ytterst besvärligt, då detta måste grundas på förundersökningsprotokollet, i vilket man ofta finner ändrade uppgifter om konsumtionsmängd och konsumtionstid. Men man tycker sig dock finna ett ej ringa antal fall, där beslutet att ej åtala synes vara felaktigt i den betydelsen att den misstänkte även med hänsyn till största rättssäkerhetskrav med säkerhet måste ha haft över 0,5 ‰ vid körningen. Detta faktum konstateras endast för att uppmärksamma de arbetstekniska svårigheter, som råder för närvarande och som ej tycks bli mindre i fortsättningen.

Domstolarna ställes i praktiken inför ännu större svårigheter i arbetet med „tillbakaräkningen“ än åklagarna. De senare grundar sina åtalsbeslut på uppgifter ur polisrapporten, som upptecknats relativt kort tid efter det inträffade händelseförloppet. Domstolarna måste emellertid till följd av omedelbarhetsprincipen grunda sina avgöranden på uppgifter lämnade vid huvudförhandlingen, som oftast äger rum en lång tid senare. Under denna tid har den tilltalade ofta medvetet och omedvetet ytterligare förändrat sina uppgifter om konsumtionsmängd och konsumtionstid. Detta gör domstolarnas arbete ytterst betungande.

Dessutom tillkommer de speciella kraven på rättssäkerhet, som fordrar, att domstolen låter minsta tvivel om bevisningens tillförlitlighet gå i en för den tilltalade förmånlig riktning. Av ett speciellt intresse är svårigheterna i de vanliga fall, där det står klart för domstolen, att den tilltalade förtärt mer alkohol än han själv uppgivit. I dessa fall är det avgörande för „tillbakaräkningen“ och därmed målets utgång, att domstolen försöker klarlägga, när den dolda konsumtionen kan ha ägt rum. Det fordras stor försiktighet från domstolens ordförande, som oftast leder förhöret omkring dessa svåra frågor, för att den tilltalades svar ej skall ledas i någon riktning. Å ena sidan finner man

resonemanget, att, då tidpunkten för den dolda konsumtionen är okänd, något bestämt ej kan sägas om alkoholkoncentrationen, eller med säkerhet ej kan sägas att alkoholkoncentrationen översteg 0,5 ‰ vid körningen. Den dolda uppgiften värderas här i en för den tilltalade förmånlig riktning och åtalet ogillas. Men å andra sidan finner man också den motsatta utgången. I dessa fall utfrågas den tilltalade först om när han avslutade den uppgivna konsumtionen. Därefter tillfrågas han om någon ytterligare förtäring ägt rum, vilket då förnekas. Med utgångspunkt från dessa uppgifter resonerar man så, att den dolda förtäringen måste ha skett senast vid tidpunkten för den uppgivna konsumtionens avslutande, varpå tillbakaräkningen sker. Den dolda uppgiften värderas här i en för den tilltalade negativ riktning och åtalet gillas. Man behöver ej påpeka att utgången till stor del är beroende av hur frågorna framställles. Detta nämnes endast för att konstatera ytterligare en svårighet, som möter domstolarna i arbetet med den nuvarande „tillbakaräkningen“, och som i princip tycks kvarstå i framtiden om än i något förändrad form.

Om nu arbetet med „tillbakaräkningen“ är mycket betungande för åklagarna och domstolarna, finns naturligtvis i teorin möjligheten att använda sakkunnigutlåtande i betydligt större utsträckning. I praktiken tycks dock denna möjlighet vara starkt begränsad, då resurserna vid Statens rättskemiska laboratorium ej synes vara tillräckliga.<sup>4)</sup> En annan möjlig utväg blir då, att de medicinska experterna gör forskningsresultaten mera kända och användbara, vilket till viss del gjorts av Bonnichsen och Åberg.<sup>5)</sup> Det stora problemet är emellertid nu att sprida dessa resultat på ett tillräckligt effektivt sätt, så att de börjar användas av myndigheterna. Mig veterligt har detta hittills skett i en mycket liten omfattning. Om någon ändring ej sker med det snaraste kommer denna del av förfarandet att vara arbetstekniskt minst lika betungande och svårhanterligt som hittills.

#### 4. *Förenkling och effektivisering av handlägningsförfarandet genom användning av alkoholanalys av utandningsluften.*

Trafiknykterhetskommittén framhåller att möjliga förenklingar i handlägningsförfarande är av stort intresse men har inga direkt nya förslag att komma med. Det framstår dock som klart, att den efterfrågade förenklingen och effektiviseringen kan ske på ett smidigt sätt genom användning av kvantitativ alkoholanalys av utandningsluften. Denna metod och viss apparatur har beskrivits relativt ingående av artikelförfattaren, varvid olika fördelar betonats och förslag lämnats på dess användning.<sup>6)</sup> Här

<sup>4)</sup> Se RA:s cirkulärskrivelse nr 113.

<sup>5)</sup> Se SOU 1963:72 bilaga 2.

<sup>6)</sup> Se SvJT 1964 s. 266 ff.

skall endast omnämnas att dess största fördelar är, att polisen själv kan taga provet, och att analysresultatet erhålles omgående. Speciellt med tanke på „tillbakaräkningen“ bör framhållas, att dels kan provet tagas direkt efter gripandet och dels kan upprepade prov tagas under en viss tidsrymd. Detta medför att beräkningen av blodalkoholkurvans förlopp och därmed blodalkoholkoncentrationen vid körningen eller kvantiteten konsumerad alkohol kan ske med större tillförlitlighet än hittills. Det bör också framhållas att på grundval av det direkt erhållna analysresultatet kan polisen omedelbart omhändertaga körkortet, vilket måste antagas vara av stor betydelse. Av en nyligen publicerad undersökning med „Alcomille“, som användes av den schweiziska polisen, framgår att denna luftpåse med inbyggd analystub har stor användbarhet. I princip liknar den „Alcotest“ men är kvantitativ och till synes tillförlitlig.<sup>7)</sup> Genom att använda „Alcomille“ som hjälpmedel för att avgöra om blodprov skall tagas torde en förbättring av förfarandet ske. Sedan borde den ännu tillförlitligare apparaturen, t. ex. Breathalyser, användas som hjälpmedel och bevismedel. Upprepade analyser av utandningsluften i kombination med urinprov skulle i framtiden troligen kunna ersätta blodprovet som bevismedel. Det har nyligen också ifrågasatts om ej hela den kliniska undersökningen borde slopas.<sup>8)</sup> På detta sätt skulle alltså läkaren kunna helt frikopplas från handläggningsförfarandet. Med de ovan omtalade förslagen skulle polisens arbete underlätts betydligt och grunden till hela förfarandet skulle bli säkrare. Dessutom skulle åklagarna och domstolarna på ett mindre arbetsbetungande sätt själva kunna bemästra de svåra problemen vid „tillbakaräkning“ och beräkning av konsumtionsmängd. Härigenom skulle förfarandet i sin helhet få den snabbhet, enkelhet, rättssäkerhet och effektivitet, som är önskvärd.

##### 5. *Två skilda typer av rattfylleri: personbils- och moped-rattfylleri.*

Det torde vara allmänt känt att rattfylleristerna i stort består av två huvudgrupper — personbilsförare och mopedister. Av riksutgifter om rattfylleri jämförda med det egna materialet framgår att fordonstyperna bland dagens rattfylleriklientel utgöres av mellan  $\frac{1}{2}$  och  $\frac{2}{3}$  av personbilar och mellan  $\frac{1}{4}$  och  $\frac{1}{3}$  av mopeder, medan de övriga fordonstyperna sammanlagt utgör omkring 10 %. Bilandelen ökar årligen, medan mopedandelen sjunker. Det är av största vikt att skilja mellan personbils- och mopedrattfylleri, då dessa två huvudgrupper uppvisar stora olik-

<sup>7)</sup> Se Monnier, International Police Chronicle, 1964 nr. 67 (juli-augusti).

<sup>8)</sup> Se Andréasson och Bonnichsen, Alkoholfrågan, 1964 nr 5, s. 204 ff.

heter beträffande flera viktiga karaktäristika. Här skall endast framhållas några av de viktigaste skillnader, som är av betydelse för rättshandhavandet.

#### A. Brottsupptäckten.

Upptäcktsorsaken utgörs i personbilsgruppen respektive mopedgruppen av trafikolycka i 30 respektive 14 %, av vinglig körning i 15 respektive 46 % och av andra yttre tecken på spritpåverkan i 32 respektive 16 %; andra upptäcktsorsaker utgör 23 respektive 24 % i vardera gruppen.

Brottsupptäckaren bland personbilsfallen är till  $\frac{1}{3}$  polisen och till  $\frac{2}{3}$  allmänheten, medan  $\frac{2}{3}$  av mopedfallen upptäckes av polisen och  $\frac{1}{3}$  av allmänheten. Jämför vi sedan upptäcktsorsak och upptäckare i de båda grupperna blir resultatet följande:

Upptäckts- orsak	Personbilar		Upptäckts- orsak	Mopeder	
	Polis	Allmän- het		Polis	Allmän- het
Trafikolycka	15 %	85 %	Trafikolycka	20 %	80 %
Vinglig körning	40 %	60 %	Vinglig körning	75 %	25 %
Andra yttre tecken på spritpåverkan	15 %	85 %	Andra yttre tecken på spritpåverkan	45 %	55 %

Vi ser att allmänheten är till stor hjälp för polisen vid upptäckten av personbilsrattfylleri ej bara genom inrapportering av trafikolyckor utan också genom andra anmälningar. Däremot kan polisen ej räkna med samma hjälp av allmänheten vid upptäckt av mopedrattfylleri utom vid inrapportering av trafikolyckor.

#### B. Alkoholbeteendet.

Om vi ser på rattfyllerigruppen som helhet finner vi att i omkring 90 % av fallen består den konsumerade alkoholen av starksprit. Denna konsumeras i omkring  $\frac{2}{3}$  av fallen utan någon föda. Detta förekommer betydligt oftare bland mopedförarna än bland bilförarna, och uppmärksammas bör att fallen, där någon föda överhuvud ej intagits under det senaste dygnet, förekommer omkring dubbelt så ofta i mopedgruppen som i bilgruppen.

Omkring 40 % av hela rattfyllerigruppen konsumerade starksprit även dagen innan brottet upptäcktes, och detta förekommer omkring dubbelt så ofta i mopedgruppen som i bilgruppen. Vad beträffar de större alkoholmängderna märker man ännu större skillnader.

### C. Tidigare registrerad brottslighet.

44 % av mopedförarna återfinns i straffregistret mot 35 % av bilförarna. Kontrollstyrelsens registerutdrag från de tre åren före det aktuella rattfyllerifallet innehåller 40 % av mopedförarna mot 24 % av bilförarna.

Personbils- och mopedrattfylleristerna skiljer sig också beträffande andra faktorer. De ovan redovisade stora skillnaderna bör emellertid vara tillräckliga för att man skall förstå nödvändigheten av att skilja mellan de två typerna av rattfylleri.

Distinktionen är speciellt viktig vad beträffar brottsupptäckten och brottspåföljden. Genom att polisen har relativt liten hjälp av allmänheten vid upptäckten av mopedrattfylleri blir med stor sannolikhet urvalet av denna grupp mera selektivt än urvalet i bilgruppen. Polisen upptäcker själv mest mopedister, som är kända av polisen från tidigare tillfällen. Denna tendens är klar från senare år, då andelen kända poliskunder har ökat betydligt.

Men distinktionen är också viktig vad beträffar brottspåföljden. Av ovanstående uppgifter ser vi att alkoholproblemen är mera akuta i mopedgruppen än i bilgruppen. Detta bekräftas också av att ett relativt större antal registreras för senare fylleri-förseelser, trafiknykterhetsbrott och vistelser på alkoholistanstalt bland mopedisterna än bland bilförarna. Eftersom körkort ej fordras för att föra moped, kan ej körkortsåterkallelsen användas för att påverka det framtida beteendet utan straffpåföljden blir istället så mycket viktigare. Därvid är det emellertid av stor betydelse att hålla även nedanstående distinktion klar.

### 6. Tre slags rattfyllerister och brottspåföljden.

Bland hela rattfylleri klientelet kan man urskilja tre distinkta undergrupper (1) personer som tidigare ej straffats för brott — eventuellt med undantag för någon trafikförseelse —, (2) personer med alkoholproblem och (3) personer med tidigare kraftig allmän kriminalitet. Dessa tre grupper utgör omkring 45, 35 respektive 20 % av samtliga. Den första gruppen har en relativt hög social stabilitet med ringa återfall, medan de båda övriga har en relativt låg stabilitet och flera gånger högre återfall. Återfallet i rattfylleri, som undersöktes under en treårsperiod, var i stort sett oberoende av om det aktuella straffet var böter eller fängelse.

En nyanserad straffbestämning med hänsyn tagen till dessa tre distinkta grupper är av största betydelse, om lagstiftningen skall bli effektiv. Det bör dock framhållas att ej endast straffet kan antagas påverka beteendet utan att körkortsåterkallelsen torde vara en ännu viktigare faktor. Gruppen tidigare ostraffade skall diskuteras mera ingående nedan under II. För gruppen personer med alkoholproblem är ett överlämnande till vård enligt nykterhetsvårdslagen det lämpligaste. En sådan möjlighet före-

ligger enligt brottsbalken 31 kap. 2 §, men detta torde kräva att straffmaximum sättes vid fängelse i sex månader.<sup>9)</sup> I denna grupp borde alltså de individualpreventiva hänsynen överväga, då risken för frihetsstraff här ej kan anses fylla någon allmänpreventiv funktion. För personer med kraftig allmän kriminalitet är den lämpliga brottspåföljden vid trafiknykterhetsbrott svårare att bestämma. Frågan uppkommer dock sällan isolerad utan i flertalet fall är flera olika slags brott, mestadels egendomsbrott, föremål för bedömning.

### 7. Medverkan vid trafiknykterhetsbrott.

De för medverkan vid trafiknykterhetsbrott misstänkta resp. dömda personerna utgör 3,5 resp. 1,5 % av materialet. Enligt svensk rättspraxis straffas medverkan till både rattfylleri och rattnykterhet, men genom kravet på uppsåt beträffande påverkansgraden har straffbarheten begränsats till enstaka fall.<sup>10)</sup> Sålunda torde det vara sällsynt att medverkan till rattnykterhet straffas i fall, där förarens blod innehåller en blodalkoholkoncentration av mindre än en promille; i materialet förekommer inget sådant fall.

Kommitténs förslag innebär visserligen en formell nyhet såtillvida, att medverkan till det lindrigaste brottet, bötesbrottet, som normalt har en övre straffbarhetsgräns vid en promille, ej skall straffbeläggas. Men rent faktiskt medför kommitténs förslag i stora drag ett fastslående av rådande praxis. Denna har också på ett tillfredsställande sätt löst medverkansproblemet enligt kommittén. Man kan ifrågasätta vilken funktion införandet av ett specialstadgande för närvarande skulle fylla. Endast om en kraftig utvidning av det straffbara området föreslagits, hade ett specialstadgande varit befogat. En sådan utvidgning är tänkbar, men först måste avgöras om den är kriminalpolitiskt berättigad.

Enligt huvudmaterialet förekommer passagerare i omkring hälften av personbilarna, och i över 80 % av dessa fall har passageraren konsumerat alkohol tillsammans med föraren. Bilföraren har i över  $\frac{3}{4}$  av fallen en blodalkoholkoncentration av över en promille. Passageraren och föraren har oftast också varit tillsammans vid körningen före alkoholkonsumtionen och under själva alkoholkonsumtionen. Frågan är nu om det är kriminalpolitiskt motiverat att försöka bryta detta gruppbetende köra bil

<sup>9)</sup> Detta borde även vara tillräckligt för grova brott, som enligt kommittén normalt borde straffas med tre månaders o villkorligt fängelse, medan normalstraffet för onykterhet i trafik skulle vara fängelse i en månad. Reglerna om brottskonkurrens gör dessutom att straffmaximum kan överträdas, om behov skulle föreligga i ett fåtal speciellt grova fall.

<sup>10)</sup> Se Thornstedt, SvJT 1954 s. 145 ff.

— dricka sprit — köra bil genom att med böter straffa medåkande i vissa fall.

Om man anser det vara kriminalpolitiskt motiverat att utsträcka det straffbara området att omfatta visst medåkande — det är kriminalpolitikernas sak att avgöra detta och ej artikel-författarens — kan man tänka sig att gå tillväga på två sätt. Ett sätt är att i de fall, där det är fråga om en mer eller mindre medveten „psykisk medverkan“ från passagerarens sida, tolka det nuvarande uttrycket „främja gärningen med råd och dåd“ extensivt och därmed få det att omfatta även visst medåkande. Ett annat sätt är att införa ett specialstadgande i stil med bestämmelsen om tillåtande av olovlig körning i trafikbrottslagens 3 § 3 st. Detta nya specialstadgande skulle naturligtvis ej beröra rattonykterhet i den nuvarande lagstiftningen eller bötesbrottet i kommitténs förslag, och ej heller presumptionsregeln i nuvarande 4 § 3 st., utan det skulle endast beröra det allmänna brottsrekvisitet i 4 § i den nuvarande eller i den av kommittén föreslagna lagstiftningen. Stadgandet skulle kunna ha följande utformning: „Har någon medföljt motorfordon, och har han insett eller bort inse, att föraren varit så påverkad av starka drycker, att det kan antagas, att denne icke på betryggande sätt kunnat föra fordonet, straffes med dagsböter.“

Det är svårt att avgöra vilken av de två utvägarna, som är att föredraga. Den extensiva tolkningen skulle fordra ett HD avgörande, vilket måhända vore svårt att erhålla. Införandet av ett specialstadgande skulle medföra en ny lagstiftning ej endast beträffande medåkande-fallen utan torde även fordra en allmän bestämmelse om medverkan vid trafikonykterhetsbrott. Detta tillvägagångssätt torde vara det mest realistiska.

Här hör återigen betonas att något förslag ej föreligger att en utvidgning av medverkan skall ske. Det har endast visats hur en sådan utvidgning kan tillgå, om den kan anses kriminalpolitiskt befogad, vilket är kriminalpolitikernas sak att avgöra och ej författarens. Vid detta kriminalpolitiska beslut hör ej bortses ifrån möjligheten att ett straffstadgande för vissa medåkandefall skulle kunna påverka och i viss mån bryta det omtalade grupp-beteendet. Denna möjlighet måste naturligtvis vägas mot andra och viktiga rättspolitiska faktorer.

## II. Straffets och körkortsåterkallelens sociala verkningar.

### 8. Frågeställning, material och metod.

Ändamålet med denna avdelning är att undersöka de sociala verkningarna av straff och körkortsåterkallelse i den stora gruppen tidigare ostraffade manliga personbilsrattfyllorer. Återfallet i denna grupp var under en treårsperiod omkring 6 % och oberoende av om straffet var böter eller fängelse. Gruppen har

på det hela taget en hög social stabilitet utan märkbara sociala problem, varför den bör lämpa sig som utgångspunkt för studierna av de sociala verkningarna. Här skall redogöras för en intervjuundersökning av 50 st. bilägare — körkortsinnehavare, som dömts till 1—2 månaders ovillkorligt frihetsstraff och som vid intervjutillfället hade erfarenhet av en viss tids körkortsåterkallelse. Av de områden, där verkningarna av de båda påföljderna kan antagas bli störst, har valts följande tre — de civila arbetsförhållandena, ekonomin och de sociala relationerna. Intervjuerna gjordes av artikelförfattaren i november-december 1963, när rattfylleristerna var intagna på tre öppna fångvårdsanstalter i Södra Sverige. Urvalet skiljer sig ej från huvudgruppen vad beträffar sådana faktorer som ålder, socialgrupp, yrke och civilstånd. Vissa av intervjuuppgifterna har kontrollerats i allmänna register. En andra intervju skall följa omkring 1½ år senare för att täcka hela perioden utan körkort.

### *9. Verkningsar på de civila arbetsförhållandena.*

94 % av de intervjuade återvänder till sin gamla arbetsplats direkt efter fängelsevistelsen; de övriga byter arbete på egen begäran. Samtliga arbetsgivare utom en sägs känna till att de intervjuade vistas på fångvårdsanstalt på grund av ett rattfylleribrott. 84 % av arbetsgivarna sägs ha visat sig ha en neutral inställning till detta förhållande; endast 2 har visat en direkt negativ inställning. Frånvaron från arbetet har möjliggjorts genom beviljad semester och tjänstledighet.

De intervjuade hade erfarenhet av i medeltal sex månaders körkortsåterkallelse vid intervjutillfället. 30 % av de intervjuade hade tvingats byta arbete helt, och ytterligare 30 % hade förlorat goda arbetsmöjligheter inom arbetet på grund av körkortsåterkallelserna.

Om vi ser på faktorn de civila arbetsförhållandena isolerat, tycks det alltså vara klart att det ovillkorliga fängelsestraffet ej haft någon verkan på denna grupp av rattfyllerister. Körkortsåterkallelsen har däremot medfört stora verkningar för de undersökta.

### *10. Verkningsar på ekonomin.*

Genom att de undersökta fick återvända till sina gamla arbetsplatser påverkades ej ekonomin av det ovillkorliga fängelsestraffet mer än under själva fängelsevistelsen. De intagna hade i medeltal en årsinkomst av omkring 15 000 kronor och förlorade i medeltal reellt 1 200—1 300 kronor per fängelsemånad. Strafftidens längd var i medeltal en månad och femton dagar, varför den ekonomiska förlusten p. g. a. fängelsestraffet kan beräknas till i medeltal 2 000 kronor. Verkningarna av detta inkomst-

bortfall var ej alltför stora för de ogifta men desto kännbarare för de gifta, som utgjorde hälften av undersökningsmaterialet. I flertalet av dessa senare fall levde den hemmavarande familjen på besparingar eller måste hustrun börja arbeta under mannens fängelsevistelse. Endast i ett fåtal fall måste de hemmavarande leva på socialhjälp.

Körkortåterkallelsen på i medeltal sex månader hade medfört en genomsnittlig förlust av omkring 50 kr per vecka. Om förlusten är konstant under de kommande två åren utan körkort skulle detta innebära ett inkomstbortfall på i medeltal 5 000 kr. 42 % förlorade dock ej någon inkomst alls p. g. a. körkortsåterkallelsen, medan istället förlusten för de övriga 58 % blev desto större eller i medeltal närmare 100 kr per vecka. Naturligtvis är olika yrkesgrupper utsatta olika hårt p. g. a. körkortsåterkallelsen. Men för gruppen som helhet skulle det betyda att körkortsåterkallelsen har i medeltal 2,5 gånger så stor verkan som fängelsestraffet, om faktorn ekonomin ses isolerad.

#### 11. Verknningar på de sociala relationerna.

66 % trivdes bra eller ganska bra under fängelsevistelsen, medan 14 % trivdes dåligt eller ganska dåligt; 20 % sade sig trivas varken bra eller dåligt. Samtliga ansåg att fängelsevistelsen ej skulle ha någon verkan på relationerna till vänner, bekanta och arbetskamrater. Dessa resultat bekräftas av den nedan under III omtalade intervjuundersökningen med normalmaterialet. Rattfyllneristerna ansåg sig ej vara „brottslingar“, vilket också bekräftas av sistnämnda undersökning, och höll sig avskilda från övriga intagna på fångvårdsanstalten.

74 % av de hemmahörande sades acceptera den intagnes fängelsevistelse. Av de övriga 26 %, som reagerade negativt, var samtliga hustrur till de intagna. Bland de 10 % av fallen, där den intagne och hans hustru reagerade mycket negativt på fängelsevistelsen, finner vi samtliga fall, där de ekonomiska svårigheterna var stora och socialhjälp utgått.

Vilka verknningar körkortsåterkallelsen har på de sociala relationerna är svårt att avgöra. Som exempel på vad som blivit följden av körkortsåterkallelsen kan nämnas att 44 % av de intervjuade förlorade i medeltal sex timmar per vecka genom att de ej själva kunde köra sin bil till och från arbetet. Vidare kan framhållas att i 30 % av fallen fick dessutom någon annan familjemedlem — mestadels frun — köra bilen.

Hur stora verknningar fängelsestraffet respektive körkortsåterkallelsen har på de sociala relationerna är naturligtvis svårt att mäta med de grova mått, som stått till buds i undersökningen. Det tycks dock som om de direkta verknningarna i de flesta fallen varit obetydliga för de intervjuade själva. Däremot har i vissa

enstaka fall den intagnes hustru reagerat mycket negativt på mannens fängelsevistelse. Vilka verkningar detta kommer att få på de framtida relationerna kan endast en andra intervju hjälpa till att fastställa. Vad beträffar de sociala relationerna utanför familjen kan med större säkerhet sägas att fängelsevistelsen ej haft några verkningar.

### *12. Sammanfattning av fängelsestraffets och körkortåterkallelens verkningar.*

På det utrymme som stått till buds har endast kunnat givas en ytterst knapphändig och koncentrerad redogörelse för några av de viktigaste resultaten. Som slutomdöme bör dock kunna sägas att det ovillkorliga frihetsstraffet visat sig ha ingen eller obetydlig verkan på de tre områdena för de undersökta del och en något större verkan för familjen (hustrun). Däremot har verkningarna av körkortsåterkallelsen varit betydande i ett stort antal fall.

Under 8. har framhållits att återfallet i den undersökta gruppen var lågt och oberoende av om straffet var böter eller fängelse. Man kan därför ifrågasätta om ej en tillräckligt hög specialpreventiv effekt skulle kunna uppnås beträffande denna grupp genom att använda höga bötesstraff eller villkorlig dom i förening med ett relativt högt bötesstraff samt en nyanserad variation av körkortsåterkallelsens längd. På grundval av undersökningsresultaten torde också i viss mån detsamma kunna antagas om den generalpreventiva effekten beträffande ostraffade innehavare av körkort och bil. Frågan är då om användningen av ovillkorliga frihetsstraff kan anses vara befogad för stora delar av de tidigare ostraffade rattfylleristerna.

### *III. Det faktiska beteendet att konsumera alkohol och köra bil, samt upptäcktsrisken.*

#### *13. Frågeställning.*

Av kliniska undersökningar framgår att det är svårt att upp- täcka alkoholpåverkan vid låga blodalkoholhalter och speciellt under en promille. Enligt den under I omnämnda undersökningen framgick att endast omkring 30 % av de enligt polisen misstänkta hade en blodalkoholkoncentration under en promille. Det framstår alltså klart att den svenska lagstiftningen förbjuder ett beteende, som ej kan upptäckas i ett stort antal fall, därför att förarna ej uppvisar några konkreta tecken, som ger polisen möjlighet att ingripa. Detta bör betydligt inskränka möjligheterna att påverka allmänhetens beteende genom lagstiftningen.

På goda grunder kan antagas att det är relativt vanligt att allmänheten konsumerar alkohol och därefter kör bil, och det är

av stort intresse att undersöka hur ofta detta förekommer. Ändamålet med den undersökning, varifrån några resultat nu skall refereras, var bl. a. att försöka klarlägga hur vanligt detta beteende är samt att sätta det i relation till upptäcktsrisk, körvana, alkoholvana, lagkunskap, attityd till att dricka alkohol och köra bil och vissa persondata. Här skall närmast beröras frågorna om det faktiska beteendet och upptäcktsrisken.

#### 14. *Material och metod.*

Det faktiska beteendet att dricka sprit och köra bil kan i princip studeras på två sätt — genom direkt observation eller med intervju-/enkätmetoden. Om man vill veta den exakta blodalkoholkoncentrationen vid körningen är den första metoden den enda tänkbara. Men om man endast vill få en approximation av beteendet bör den senare metoden vara användbar.

Materialet valdes genom ett slumpurval ur personbilsregistret i Malmöhus län. Alla bilägare i detta urval, som ej bodde i Malmö stad eller vissa landsbygdsdistrikt däromkring, bortsorterades. Likaså bortsorterades alla bilar, som ägdes av kvinnor och av firmor (mestadels större firmor och bilfirmor). Denna senare bortsortering, som utgjorde 18 % av Malmöområdesurvalet, motiveras av att mindre än 1 respektive 5 % av det kända rattfylleri-klientelet utgjordes av kvinnor respektive förare av firmabilar. Det bör också nämnas att de kända rattfyllerierna enligt materialet under I ägde bilarna i närmare 90 % av fallen. Vidare bör också framhållas att bilägarna till största delen var mycket aktiva förare, över 90 % använde bilen dagligen och endast 1 % använde den aldrig själv.

Det slutliga urvalet bestod av omkring 750 manliga personbilsägare i Malmöområdet. 490 av dessa bodde i Malmö stad och ingick i intervjumaterialet, medan 95 från Malmö stad och 191 från landsbygdsdistrikten ingick i enkätaterialet. Intervjuerna utfördes i slutet av april 1963 av Sociologiska institutionen i Lund och enkäterna utsändes samtidigt. Här skall endast redogöras för intervjun, som besvarades av 93 % av urvalet.

#### 15. *Beteendet att konsumera alkohol och köra bil.*

45 % kände någon person, som under de senaste tolv månaderna druckit sprit och kört bil ett par timmar senare; medeltalet var fem personer. 20 % medgav att de själva gjort det; medeltalet var här tre gånger.

23 % kände någon person som under de senaste tolv månaderna druckit minst 10 cl. starksprit eller tre glas vin och kört bil ett par timmar senare; medeltalet var tre personer. 3,5 % medgav att de själva gjort det; medeltalet var här 1,5 gånger. Någon skillnad mellan starksprit- och vinkonsumenter fanns ej.

Det bör naturligtvis framhållas, att dessa siffror måste betraktas som minimisiffror, då de berörda frågorna är ytterst känsliga, och de intervjuade ofta måste antagas dölja det rätta förhållandet. Någon diskussion av resultatens tillförlitlighet kan ej göras här.

Valet av att fråga om kvantiteterna 10 cl. starksprit och tre glas vin kan motiveras med följande. För det första ansåg de intervjuade, att en man på 70 kg. i medeltal kunde dricka 6—9 cl. starksprit eller 20 cl. vin utan att bli olämplig att köra bil ett par timmar senare. Vidare ansågs att mannen i medeltal kunde dricka högst 5 cl. starksprit eller 15 cl. vin utan att få en straffbar promille i blodet ett par timmar senare. Med dessa båda svar torde de intervjuade ha visat, att de anser 10 cl. starksprit och tre glas vin vara klart lagstridiga kvantiteter vid bilkörning. För det andra har Goldbergs undersökningar visat att en konsumtion av 10 cl. starksprit och tre glas vin vanligen ger en blodalkoholkoncentration över 0,5 promille efter en timme hos en medelstor man.<sup>11)</sup>

Det finns naturligtvis skäl att antaga, att de efterfrågade kvantiteterna ej medfört en lagstridig handling i samtliga de uppgivna fallen. Detta torde emellertid väl uppvägas av de fall, som de intervjuade vägrat att uppgå. Vidare kan man antaga att polisen skulle ha misstänkt flertalet uppgivna fall, om de kommit till polisens kännedom. Vi skall därför anse de uppgivna fallen som „faktisk trafikonykterhet.“

### 16. *Upptäcktsrisken.*

Av materialet under I vet vi att rattfylleribrotten i allmänhet äger rum i hemorten eller i dess omedelbara närhet. Vi bör därför kunna använda polisens uppgifter om misstänkta trafikonykterhetsbrott och jämföra dem med fallen av „faktisk trafikonykterhet“ för att få en approximativ beräkning av upptäcktsrisken. Först skall emellertid nämnas att det redan i intervjun finns en direkt uppgift om upptäcktsrisken. Enligt de intervjuade hade polisen nämligen upptäckt omkring 8 % av de personer, som konsumerat de omnämnda kvantiteterna. Om vi antar att det faktiska beteendet är lika i urvalet och populationen skulle de intervjuades uppgifter om det egna beteendet motsvaras av omkring 2 600 fall av „faktisk trafikonykterhet“ bland personbilsförarna i Malmö. Av polisens register framgår att omkring 240 fall med personbilsägare från Malmö misstänktes för trafikonykterhet i Malmöområdet under de tolv månader, som föregick intervjun. Därmed skulle omkring 9 % av personbilsfallen ha upptäckts. Om vi istället ser på de intervjuades uppgifter om

<sup>11)</sup> Se SOU 1959:46.

egen „faktisk trafikonykterhet“ och jämför dem med polisens register finner vi att endast 4 % av fallen upptäcktes. Vi kan således säga att den „objektiva upptäcktsrisken“ enligt denna undersökning är mellan 4 och 9 %.

I undersökningen finns också ett mått på den subjektivt upplevda upptäcktsrisken. Upptäcktsrisken för en bilförare, som druckit sprit och kör på ett normalt sätt ansågs vara i medeltal 5 på 1000 eller 0,5 %, medan risken för upptäckt vid något vinglig körning ansågs vara i medeltal 10 på 100 eller 10 %.

Hur kan det komma sig att den „objektiva upptäcktsrisken“ är omkring 10—20 gånger större än den „subjektiva upptäcktsrisken“?

En avgörande faktor torde vara den allmänna trafikövervakningens bristande effektivitet. 20 % av de intervjuade hade aldrig stoppats i någon poliskontroll, 30 % hade stoppats under de senaste tolv månaderna, 40 % under de föregående fyra åren och 10 % tidigare. Sambandet mellan uppfattning om upptäcktsrisken och tidigare stopp i poliskontroll är mycket klart. Det bör uppmärksammas att de intervjuade är mycket aktiva förare och befinner sig på vägarna dagligen.

En annan avgörande faktor för den låga upptäcktsrisken torde vara allmänhetens obenägenhet att rapportera påtagliga men mindre farliga trafikonykterhetsfall.  $\frac{3}{4}$  av de intervjuade trodde, att allmänheten ej anmäler en bilförare, som visar tecken på spritpåverkan och som kör normalt; hälften skulle ej göra det själva. Om bilföraren däremot körde något vingligt och hade visat tecken på spritpåverkan, trodde  $\frac{3}{4}$  av de intervjuade, att allmänheten skulle anmäla honom; 85 % skulle göra det själva.

För att öka upptäcktsrisken och försöka minska det faktiska beteendet att dricka sprit och köra bil tycks för närvarande endast en effektiv lagstiftningsåtgärd vara tänkbar. Polisen måste tillåtas att slumpvis taga prov av utandningsluften, vilket skulle fordra en ny lagbestämmelse. I trafiknykterhetskommitténs förslag har endast en reservant insett fördelarna av ett sådant tvångsmedel. Detta torde vara det enda praktiskt tänkbara lagliga medel, som återstår att pröva i Sverige, för att försöka påverka motorfordonsförarna att ej använda alkohol i trafiken.

*Hans Klette.*