

PÅFÖLJDSVAL VID RATTFYLLERI: EFFEKTER AV 1990 ÅRS REFORM AV TRAFIKBROTTLAGEN*

AV THOR NORSTRÖM

INLEDNING

De förändringar som genomfördes i trafiknykterhetslagstiftningen den 1 juli 1990 innebar bl.a. nya riktlinjer för hur domstolarna skulle bedöma brottets svårhetsgrad. Även riktlinjerna för påföljdsval förändrades. Syftet med denna studie är att undersöka i vilken grad förändringarna slagit igenom i domstolarnas praxis. Undersökningen görs inom ramen för en bredare ansats som även fokuserar andra faktorer som inflytande för påföljden vid trafiknykterhetsbrott, t. ex. om kön, etnicitet eller närvaro av försvarare påverkar straffets stränghet. Utöver att besvara studiens specifika frågeställningar är resultaten av ett mer generellt intresse; de belyser nämligen dels om domstolarna anpassar sig till nya riktlinjer, dels om det finns något inslag av särbehandling i deras straffutmätning.

DEN NYA LAGEN

I den nya lagen delas brotten in i två svårhetsgrader: rattfylleri och grovt rattfylleri (betecknas i fortsättningen enkelt respektive grovt). Det motsvarar närmast den tidigare indelningen i rattnykterhet och rattfylleri. Vid bedömningen av om ett brott skall anses vara grovt är det främst tre omständigheter som domstolen har att beakta:

- om föraren haft en blodalkoholkoncentration (BAK) på minst 1,5 promille
- om föraren annars varit avsevärt påverkad av alkohol eller annat medel
- om körningen inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

I förarbetena till den nya lagen framgick att man ville minska den starka kopplingen mellan BAK och brottets svårhetsgrad. Tidigare hade promillegränsen tillämpats på ett närmast schablonartat sätt; nu skulle en mer samlad bedömning göras där även andra omständigheter beaktades, främst om körningen utgjort en trafikfara.

Även riktlinjerna för valet av påföljd förändrades genom reformen. I förarbetena förutspåddes en ökning av antalet som skulle dömas för grovt rattfylleri i förhållande till dem som dömts för rattfylleri enligt tidigare terminologi. Med den påföljdspraxis som tillämpades då skulle detta leda till ett ökat antal fängelsedomar, eftersom brottets art normalt ansågs motivera ett sådant straff. Det konstaterades vidare i förarbetena att ett fängelsestraff inte är särskilt verksamt när det gäller att komma tillrätta med det problem som oftast ligger bakom den grövre trafiknykterhetsbrottsligheten, nämligen alkoholmissbruk. Departementschefen argumenterade för en minskad användning av denna påföljd främst till förmån för behandling och andra former av stöd- och hjälpåtgärder.

*Studien har finansierats av Brottsförebyggande rådet

Skillnaden mellan den gamla och den nya lagen när det gäller påföljd för grovt rattfylleri är alltså att tidigare skulle fängelsestraff utdömas såvida inte förmildrande omständigheter förelåg, medan domstolen efter reformen snarare skall ställa frågan om det finns särskilda skäl i form av försvarande omständigheter som påkallar ett fängelsestraff. Brottets art kan inte längre ensamt återopas som skäl för fängelse (se Klette (1991) för en utförligare diskussion om detta).

TIDIGARE FORSKNING OM PÅFÖLJDSPROCESSEN

Inom kriminologi och rättssociologi finns en lång forskningstradition som fokuserar olika faktorer som inflytande i påföljdsprocessens olika faser, såsom beslutet att åtala och valet av påföljd. Detta avsnitt ger exempel på några huvudlinjer inom forskningen.

En distinktion som man ofta möter är den mellan legala och extra-legala faktorer. Med de förra menas faktorer eller omständigheter som enligt lagen skall beaktas t. ex. vid valet av påföljd. De senare betecknar sådana faktorer som inte finns stadgade i lagen men som av olika skäl ändå kan ha inflytande. Forskningsintresset har främst varit knutet till effekten av extra-legala faktorer, eftersom resultaten här belyser den vidare frågeställningen om likhet inför lagen och graden av diskriminering i samhället.

Som exempel på vanliga forskningsområden kan nämnas frågan om påföljden påverkas av den tilltalades kön (Steffensmeier, Kramer & Streifel 1993), ras eller klasstillhörighet (Wheeler, Weisburd & Bode 1982, Benson & Walker 1988). Bland studier där legala faktorer är i fokus kan nämnas Welch, Gruhl & Spohn (1984), som undersöker sambandet mellan påföljdens stränghet och olika mått på tidigare brottslighet.

Påföljdsprocessen vid trafiknykterhetsbrott har varit föremål för några studier. Nienstedt, Zatz & Epperlein (1988) finner att personer med en marginaliserad position i samhället tenderar att få strängare påföljd. En uppenbar svaghet i denna studie är att man inte kontrollerat för tidigare brottslighet. Med största sannolikhet har de marginaliserade fler brott bakom sig, vilket i sig är en viktig faktor vid valet av påföljd. Detta visas i en experimentellt upplagd studie där ett antal domare fick ange lämpliga påföljder för olika hypotetiska fall (Lange & Green 1990). Med hjälp av vignetteknik varierades två faktorer, blodalkoholhalt och tidigare rattfylleribrott. Båda faktorerna gav en signifikant effekt på den angivna påföljdens stränghet i förväntad riktning. Den kritiska kommentaren ovan till studien av Nienstedt, Zatz & Epperlein (1988) aktualiserar en metodologisk fråga som debatteras i flera arbeten (t. ex. Walker 1985), nämligen om en observerad effekt av en extra-legal faktor är reell eller uppkommit genom bristande kontroll av legala faktorer påverkan. I en studie baserad på norska domstolsdata (rattfylleribrott) undersöker Hauge & Guslund (1993) betydelsen av social status och kön. De finner obetydliga skillnader mellan olika kategorier i sannolikheten att få ett villkorligt (i stället för ovillkorligt) straff; resultaten indikerar alltså ingen särbehandling beroende på den tilltalades kön eller sociala status.

STUDIENS FRÅGESTÄLLNINGAR OCH UPPLÄGGNING

De övergripande frågeställningarna i denna studie är:

- Vilka faktorer påverkar sannolikheten att ett trafiknykterhetsbrott bedöms som grovt i stället för enkelt?
- Vilka faktorer påverkar sannolikheten att påföljden för grovt rattfylleri blir fängelse i stället för någon icke frihetsberövande påföljd?

De förklarande variablerna inkluderar såväl legala som extra-legala faktorer. Vidare görs separata analyser av data för åren 1987 och 1991 för att se om de nya reglerna i reformen år 1990 haft någon inverkan. Resultaten kommer därmed att belysa dels i vilken grad som de nya riktlinjerna slog igenom i praxis, dels inflytandet från andra faktorer i påföljdsprocessen.

Det empiriska underlaget utgörs av två slumpmässiga urval, som är representativa för dem som lagfördes för trafiknykterhetsbrott före (1987) respektive efter reformen (1991). Datamaterialet innehåller ett stort antal uppgifter om brott och gärningsmän, som samlats in från förundersökningsprotokoll och via uttag från person- och belastningsregister. Datainsamlingen gick till på följande sätt. Det första materialet är baserat på ett slumpmässigt urval av lagföringar innehållande rattonykterhetsbrott under perioden 1 april 1987 - 31 mars 1988. Detta urval omfattar 949 lagföringar, ur vilka ett slumpmässigt urval om 50 procent drogs för komplettering med förundersökningsprotokoll. Av de beställda protokollen inkom och kodades 79 procent, vilket innebär att det slutliga urvalet uppgår till 373 lagföringar. Bortfallet av protokoll var lika stort i de två rattfyllerikategorierna. För 1991 uppgår det ursprungliga urvalet till 1 059 lagföringar för vilka förundersökningsprotokoll beställdes. Av de beställda protokollen inkom och kodades 89 procent, vilket resulterade i ett slutligt urval på 931 lagföringar. Bortfallet av protokoll var större i kategorin grovt rattfylleri (20 procent) än i kategorin rattfylleri (5 procent). I de deskriptiva analyserna (korstabellerna) är urvalet viktat för att kompensera för detta medan övriga analyser baseras på det ovägdade materialet. Av denna anledning finns det skillnader mellan olika tabeller i antalet fall av grovt rattfylleri för 1991.

Ett visst antal lagföringar i materialet omfattar vid sidan av trafiknykterhetsbrott andra mer eller mindre grova brott som i sig kan påverka påföljdsvalet i strängare riktning. Eftersom detta förhållande kan tänkas snedvrída en del resultat har dessa fall uteslutits från analyserna (18,2 procent år 1987, 16,2 procent år 1991). Ytterligare en selektion har gjorts. Domstolarna är restriktiva med frihetsberövande påföljd för personer över 64 år. Detta skulle motivera en särskild variabelkategori för denna grupp men eftersom den är alltför liten för detta har den i stället uteslutits (0,5 procent år 1987, 2,1 procent år 1991).

METOD

Resultaten redovisas dels i form av enkla korstabulleringar, dels i form av skattning från logistiska regressionsanalyser. Fördelen med korstabeller är att de är lätta att tolka, men när man vill analysera effekten av ett större antal faktorer, och vill se vilken

effekt varje enskild faktor har med kontroll för de övriga, blir denna teknik otymplig. Därför kommer en multivariat analys teknik, s.k. logistisk regression, att användas. Denna teknik är tillämplig när den beroende variabeln är dikotom och de förklarande variablerna är kategoriindelade eller kontinuerliga.

Metoden beskrivs enklast med ett konkret exempel. Antag att vi vill skatta effekten av olika faktorer inverkan på risken att dömas till fängelse i stället för till en icke frihetsberövande påföljd. Utfallet, dvs. risken att dömas till fängelse, uttrycks som *odds*. Om andelen som döms till fängelse i en viss grupp, t. ex. kvinnor, är 60 procent är oddset för fängelsestraff lika med $0,6/(1-0,6)$, dvs. 1,5. Bland kvinnorna går det sålunda 1,5 fängelsedom på varje person som döms till icke-fängelse. Antag vidare att andelen män som döms till fängelse är 10 procentenheter större, dvs. 70 procent. Detta svarar mot ett odds på 2,33.

Effekten av könsvariabeln kan nu uttryckas som kvoten mellan oddset för män respektive kvinnor. Kvinnor är då referenskategori. I vårt exempel blir *oddskvoten* lika med $2,33/1,5$, dvs. 1,56. För enkelhetens skull beskrivs resultat av detta slag som männens högre risk att dömas till fängelse. Man bör dock observera att oddskvoten skiljer sig från det mer välkända effektmåttet *relativ risk*. I vårt exempel är sålunda den relativa risken för män att dömas till fängelse lika med $0,7/0,6$, dvs. 1,17. Tolknningen av effekten från en kontinuerlig variabel (t. ex. antal tidigare brott) är analog, men med den skillnaden att skattningen mäter effekten (uttryckt som en oddskvot) av en ökning med ett skalsteg (ett brott). För en mer detaljerad beskrivning av logistisk regressionsanalys hänvisas till Aldrich & Nelson (1984).

VARIABLER

De centrala variablerna i denna studie är naturligtvis de faktorer som enligt lagen skall beaktas dels vid bedömningen av om brottet skall anses grovt, dels vid påföljdsbestämningen. Dessutom ingår ett antal ytterligare faktorer som kan tänkas ha effekt i dessa avseenden. Det motsvarar närmast den tidigare nämnda indelningen i legala och extra-legala faktorer. Som kommer att framgå är det inte alltid möjligt att upprätthålla denna distinktion i praktiken. För det första finns ingen helt klar skiljelinje dem emellan, bl. a. därför att domstolen skall göra en helhetsbedömning. För det andra kan effekten av en extra-legal faktor ha en legal grund. Detta rör vid ett tidigare antytt metodologiskt problem som gäller bristande kontroll av relevanta, legala faktorer. Till bilden hör även att en given faktor kan kategoriseras som legal när det gäller bedömning av svårhetsgrad, men inte när det rör sig om påföljdsbestämning.

Blodalkoholkoncentration (promille)

En blodalkoholkoncentration på minst 1,5 promille utgör ett rekvisit för grovt rattfylleri och är sålunda en självklar faktor när man analyserar vad som påverkar domstolens bedömning av svårhetsgrad. I dessa analyser är variabeln antingen klassindelad eller dikotomiserad vid 1,5 promille. När det gäller val av påföljd vid grovt rattfylleri bör inte BAK-värdet ha någon inverkan, men en hypotes som lig-

ger nära till hands är att man skulle vara mer benägen att välja en mildare påföljd om BAK ligger nära 1,5 än om det ligger högre; då skulle brottet kunna betraktas som allvarligare. I dessa analyser är variabeln kontinuerlig.

Trafikfara

Ett annat rekvisit för grovt rattfylleri är att körningen utgjort en påtaglig fara för trafiksäkerheten. En av nyheterna i 1990 års lag är att denna aspekt skall tillmätas större betydelse vid bedömningen av svårighetsgrad; tidigare hade alkoholhalten varit så gott som ensamt utslagsgivande. Faktorn bör även ha betydelse vid påföljdsbestämningen. I förarbetena till den nya lagen skrev departementschefen:

Har gärningsmannen genom sitt körsätt, den omfattning som körningen haft eller varit avsedd att ha, de trafikförhållanden som rådde vid körningen eller genom andra sådana omständigheter visat en uppenbar likgiltighet för sina medtrafikanter säkerhet, måste detta anses innebära en mycket stark presumtion för fängelse. (Prop 1989/90:2, sid. 41.)

Trafikfara nämns här alltså som en *försvårande* omständighet som ökar risken för fängelsestraff. Trafikfara beaktades även i lagen före 1990, men med den skillnaden att *ringa* trafikfara då utgjorde en *förmildrande* omständighet vid grovt rattfylleri, vilket kunde motivera annat straff än fängelse. (Det rörde sig främst om fall där fordonet varit moped eller där det gällde flyttning av bil på parkeringsplats och liknande.) Eftersom trafikfara utgör en försvårande omständighet i 1990 års lag, medan ringa trafikfara tidigare var en förmildrande omständighet, bör denna variabel ha effekt såväl 1987 som 1991.

Domstolens bedömning av graden av trafikfara görs rimligen på basis av alla uppgifter som är relevanta i sammanhanget. Variabeln har sålunda konstruerats som ett (multiplikativt) index baserat på fem indikatorer (se tabell 1 för kodning):

- (i) fordonstyp
- (ii) körsträcka
- (iii) område
- (iv) trafikolycka
- (v) om vårdslöshet i trafik var tilläggsbrott.

Indexets variationsvidd är 0-8; ju högre värde desto större trafikfara. Även en dikotom variant av indexet har skapats, där 0-1 fått beteckningen "liten trafikfara" och 2-8 "stor trafikfara".

Körkortsinnehav

Om den tilltalade saknar körkort innebär detta ett tilläggsbrott (olovlig körning) som kan betraktas som en försvårande omständighet och öka risken för fängelsestraff. Det kan också ses som en indikation på trafikfara och därmed öka risken för att brottet bedöms som grovt.

Tabell 1. Beskrivning av indikatorer som ingår i indexet trafikfara.

Variabel	Kategori	Kod
Fordonstyp	Moped	0
	Annat	1
Körsträcka	<100 meter	0
	100 m-10 km	1
	>10 km	2
Område	Parkeringsområde	0
	Annat	1
Trafikolycka	Ja	2
	Nej	1
Vårdslöshet i trafik	Ja	2
	Nej	1

Tidigare brottslighet

Vid valet av påföljd skall tidigare brottslighet betraktas som en försvårande omständighet. Man tar hänsyn till omfattningen av den tidigare brottsligheten, hur lång tid som förflutit mellan det nya och det tidigare brottet samt i vilken utsträckning det rör sig om likartade brott eller om de i båda fallen är särskilt allvarliga.

Detta innebär att inte bara tidigare trafiknykterhetsbrott utan även annan tidigare brottslighet bör öka sannolikheten för fängelse. Det är även tänkbart att brottslig belastning inverkar på bedömningen av rattfylleribrottets svårhetsgrad på så sätt att det ökar sannolikheten för att det klassas som grovt. I synnerhet rattfylleribrott som begåtts nyligen kan tänkas ha en sådan effekt. Tre mått på tidigare brottslighet kommer att användas: (i) antal ytterligare trafiknykterhetsbrott i den aktuella lagföringen, (ii) antal tidigare trafiknykterhetsbrott och (iii) antal tidigare andra brott under de senaste tre åren.

Ålder

För personer under 21 års ålder skall fängelsestraff utdömas endast vid starka skäl. Likaså rekommenderas domstolen att vara restriktiv med långa fängelsestraff för personer över 64 år (SOU 1986:14, sid 453). Den senare åldersgruppen har som nämnts uteslutits från analysen. Variabeln är treställig: under 21 års ålder, 21-39 år och 40-64 år.

Alkoholmissbruk

I stället för fängelse kan rätten döma till skyddstillsyn om det kan antas att denna påföljd bidrar till att den tilltalade avhåller sig från fortsatt brottslighet. Som exempel

kan nämnas fall där den tilltalade genomgår behandling för missbruk (och ett fängelsestraff skulle minska utsikterna till ett lyckat resultat), eller där den tilltalade har ett missbruksproblem och förklarar sig villig att acceptera kontraktsvård. För att man i dessa fall skall välja en annan påföljd än fängelse gäller att missbruket skall vara kopplat till det aktuella brottet. Ett dokumenterat alkoholmissbruk bör alltså under vissa villkor minska risken för fängelsestraff. Variabeln är dikotom med kategorierna alkoholmissbruk respektive icke-alkoholmissbruk. (Kodningen är gjord på basis av de uppgifter som framkommer i förundersökningsprotokollen.)

Personundersökning

På uppdrag av rätten görs i många fall en personundersökning, särskilt om det gäller grovt rattfylleri (cirka hälften av fallen 1991 i vårt material). En sådan undersökning, vanligen utförd av en socialsekreterare eller psykolog, ger en kortfattat biografi och beskrivning av den tilltalades sociala situation, samt en missbruksanamnes. Ofta avslutas den med en rekommendation om lämplig påföljd. En personundersökning kan ha betydelse, eftersom den kan visa på omständigheter som talar för ett icke frihetsberövande straff.

Försvare

En försvarare kan på liknande sätt påverka påföljdsbestämningen genom att ta fram och betona förmildrande omständigheter.

Kön

Det är en utbredd uppfattning att kvinnor löper mindre risk för hårda sanktioner jämfört med män. En sådan skillnad skulle kunna spegla generella könsstereotypa beteendemönster i samhället, men också bero på att kvinnors vårdansvar för minderåriga kan vara en omständighet som motiverar en icke frihetsberövande påföljd. Forskningsresultaten är dock inte entydiga på denna punkt. Wheeler, Weisburd & Bode (1982) liksom Nienstedt, Zatz & Epperlein (1988) får stöd för hypotesen om en mildare behandling av kvinnor. Hauge & Guslund (1993) finner dock inte något mönster i denna riktning; snarare det omvända, även om skillnaden är försumbar. De två senare studierna gäller trafiknykterhetsbrottslighet.

Etnicitet

Särbehandling och diskriminering på etniska grunder förekommer inom flera sektorer av samhället. Det är därför av intresse att se om sådana tendenser även finns inom domstolarna, den institution som kanske har de strängaste kraven på sig när det gäller lika behandling. Variabeln är dikotom med kategorierna svensk (född i Sverige) respektive icke-svensk (inte född i Sverige).

RESULTAT: BEDÖMNING AV SVÅRHETSGRAD

De nya reglerna för bedömning av brottets svårhetsgrad borde leda till att en del av dem som tidigare dömdes för rattonykterhet nu skulle dömas för grovt rattfylleri,

och omvänt att en del tidigare fall av rattfylleri nu skulle bedömas mildare. Hur blev det i praktiken? Tabell 2 bekräftar att tidigare praxis innebar att BAK var helt avgörande för bedömningen av brottets svårhetsgrad. Under 1987 bedömdes fall med BAK på minst 1,5 promille undantagslöst som grova och under 1,5 promille med något undantag som icke grova. Under 1991 är denna koppling fortfarande mycket stark, men vi kan notera att i intervallet 1-1,49 promille bedömdes cirka 8 procent som grova. Det framgår vidare att en del av fallen med minst 1,5 promille (drygt 6 procent av dem mellan 1,5 och 2,5 promille) bedömdes som icke grova. De nya reglerna har således följts av en praxisändring i avsedd riktning. En självklar konsekvens av att gränsen för straffbar påverkan sänktes till 0,2 promille är att andelen fall som bedömdes som icke grova ökade mellan åren 1987 och 1991 (från drygt 40 till drygt 60 procent).

Tabell 2. Andel (procent) i olika promilleklasser som dömdes för enkelt resp. grovt rattfylleri 1987 och 1991.

	Promille						Totalt
	0,20-0,49	0,50-0,99	1,00-1,49	1,50-1,99	2,00-2,49	2,50-	
1987							
Enkelt	-	100,0	98,7	0,0	0,0	0,0	43,6
Grovt	-	0,0	1,3	100,0	100,0	100,0	56,4
Totalt	-	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	-	53	80	80	54	36	303
1991							
Enkelt	99,2	100,0	91,8	5,8	5,1	0,0	63,8
Grovt	0,8	0,0	8,2	94,2	94,9	100,0	36,2
Totalt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	140	168	177	144	73	53	755

Som nämndes ovan innebär reformen att domstolen vid bedömningen av brottets svårhetsgrad skall lägga ökad vikt vid om körningen utgjort en trafikfara. I tabell 3 framgår att denna regeländring också slagit igenom i praxis. Före reformen (1987) hade trafikfara ingen betydelse för bedömningen av brottets svårhetsgrad; promillehalten var helt utslagsgivande (det finns bara ett avvikande fall, vilket går i motsatt riktning jämfört med vad man skulle förvänta sig utifrån värdet på trafikfara). Efter reformen (1991) ser vi däremot att trafikfara modifierar effekten av promille: vid nivåer under 1,5 medför stor trafikfara en ökad sannolikhet för att brottet skall bedömas som grovt i stället för enkelt. På motsvarande sätt minskar sannolikheten för att brottet skall bedömas som grovt vid promillenivåer över 1,49 om trafikfaran varit liten.

Tabell 3. Andel (procent) som dömdes för enkelt resp. grovt rattfylleri med uppdelning på promilleklass och trafikfara 1987 och 1991.

	Promille			
	-1,49		1,5-	
	Trafikfara		Trafikfara	
	Liten	Stor	Liten	Stor
1987				
Enkelt	99,1	100,0	0,0	0,0
Grovt	0,9	0,0	100,0	100,0
Totalt	100,0	100,0	100,0	100,0
N	108	25	117	53
1991				
Enkelt	98,6	88,1	6,9	0,0
Grovt	1,4	11,9	93,1	100,0
Totalt	100,0	100,0	100,0	100,0
N	401	85	177	93

Logistisk regression

Ovan har vi genom enkla korstabuleringar analyserat hur de två centrala faktorerna BAK och trafikfara påverkat domstolarnas bedömning av svårhetsgrad. När vi nu övergår till att analysera ett större antal faktorerers effekt är det mer ändamålsenligt att använda den multivariata teknik, logistisk regression, som beskrevs tidigare.

När det gäller 1987 framgick av tabell 2 att bedömningen av svårhetsgrad med undantag för ett enstaka fall helt bestäms av BAK. Det verkar alltså inte finnas utrymme för inflytande från någon annan faktor. Bilden förstärks av tabell 3, som visar att införandet av faktorn trafikfara inte förändrar mönstret. Fortfarande finns dock möjligheten att BAK har samband med någon annan faktor av betydelse och på så sätt absorberar dess effekt. Även om denna möjlighet inte förefaller särskilt trolig gjordes därför en multivariat analys med logistisk regression. Utfallet blev dock att när man inkluderade någon ytterligare faktor förutom BAK konvergerade inte estimationsproceduren, dvs. inga skattningar erhöles. För år 1987 framstår det alltså inte som meningsfullt att driva analyserna längre utan konstatera att BAK var den ensamt avgörande faktorn vid bedömning av brottets svårhetsgrad.

Resultatet av analyserna för 1991 visas i tabell 5 i form av skattningar för två modeller. (Variablerna beskrivs i tabell 4.) Två globala mått på en modells förklaringsförmåga rapporteras: (i) andelen fall som förutsägs korrekt. Som referens används här lämpligen den bästa prediktion vi kan göra utan någon av förklaringsfaktorerna (67,9 procent, vilket är andelen fall av enkelt rattfylleri i det

Tabell 4. Beskrivning av variabler som ingår i analyserna av faktorer som påverkar bedömningen av ett rattfylleribrotts svårighetsgrad. 1987 (N=303) och 1991 (N=760).

Variabel	Typ	Beteckning	Kateg. el. var.vidd 1987 (1991 inom parentes)	1987 % eller \bar{X} (SD)	1991 % eller \bar{X} (SD)
Svårighetsgrad	Kateg.		Enkelt Grovt	43,6% 56,4%	67,9% 32,1%
Promille	Kateg.	Promille	-1,49 1,50-	43,9% 56,1%	68,0% 32,0%
Trafikfara, index	Kont.	Trafikfara	0-4 (0-8)	1,23 (1,12)	1,12 (0,94)
Innehar körkort	Kateg.	Körkort	Ja Nej	62,7% 37,3%	66,3% 33,7%
Ant. ytterligare rattf.brott i aktuell lagföring	Kont.	Rattfyllakt	0-1 (0-2)	0,04 (0,20)	0,06 (0,28)
Ant. tidigare rattf.brott	Kont.	Rattfylltid	0-12 (0-69)	0,78 (1,69)	0,94 (3,95)
Ant. brott senaste 3 åren (exkl. rattf.)	Kont.	Brott3	0-25 (0-36)	1,26 (3,12)	1,08 (3,18)
Ålder	Kateg.	Ålder	-20 21-39 40-	13,5% 53,8% 32,7%	11,4% 51,6% 37,0%
Alkoholmissbruk	Kateg.	Alkmissbr	Ja Nej	19,8% 80,2%	16,1% 83,9%
Kön	Kön		Män Kvinnor	91,7% 8,3%	92,0% 8,0%
Etnicitet	Kateg.	Etnicitet	Svensk Icke-svensk	86,5% 13,5%	79,9% 20,1%

ovägda materialet). (ii) Förändring i χ^2 jämfört med föregående modell. Ett signifikant χ^2 innebär att inkluderandet av de ytterligare faktorer som ingår i modellen förbättrar dess förklaringsförmåga.

I den första modellen har endast legala faktorer inkluderats: promille, trafikfara, körkortsinnehav och tre mått på tidigare brottslighet. Som redan antytts finns det vissa gradskillnader i *hur* legala dessa faktorer är. För de två första råder dock ingen tvekan om vad lagen föreskriver, och vi ser också att de har starkt signifikanta effekter på domstolens bedömning av brottets svårhetsgrad. Beträffande de övriga faktorerna i denna modell är deras legala status inte lika självklar. Effekten av körkortsinnehav (som går i icke förväntad riktning) och tidigare rattfylleribrott är inte statistiskt signifikant. Den mest påtagliga effekten bland dessa faktorer kan noteras för antalet ytterligare trafiknykterhetsbrott i den aktuella lagföringen, men även antalet andra brott under den senaste treårsperioden inverkar enligt resultaten på domstolens bedömning av rattfylleribrottets svårhetsgrad.

I den andra modellen har ytterligare fyra faktorer inkluderats vilka tveklöst är av extra-legal karaktär; ålder, alkoholmissbruk, kön och etnicitet. Som vi kan se har ingen av dessa faktorer någon effekt. Ingen av skattningarna är signifikant och ingen förbättring av modellens förklaringsvärde kan noteras.

RESULTAT: PÅFÖLJDSBESTÄMNING

I förarbetena till den nya lagen fanns uttalanden för en ökad användning av icke frihetsberövande påföljder. Även på denna punkt fick de nya riktlinjerna genomslag i praxis, och i en grad som måste sägas vara markant. Tabell 6 visar att den totala andelen fängelsedomar mer än halverades mellan åren 1987 och 1991. Till viss del förklaras detta av att de grova fallen minskat sin andel, men även bland dem är minskningen av fängelsestraffen påtaglig. Tabell 7 visar att risken för fängelsestraff minskat kraftigt i intervallet just över gränsvärdet på 1,5 promille.

Tabell 5. Skattningar (OR=oddskvot) av olika faktorerers effekt på sannolikheten att ett rattfylleribrott bedöms som grovt kontra enkelt. Logistisk regression. År 1991. (N=760).

Variabel	OR	P	OR	P
Promille				
1,50-	1120,95	0,001	1026,53	0,001
-1,49*	1,00		1,00	
Trafikfara	2,09	0,001	2,18	0,001
Körkort				
Nej	0,49	0,15	0,46	0,13
Ja*	1,00		1,00	
Rattfyllakt	14,30	0,01	12,13	0,01
Rattfylltid	1,07	0,09	1,07	0,08
Brott3	1,11	0,02	1,10	0,03
Ålder				
-20			0,64	0,53
21-39			1,19	0,71
40+ *			1,00	
Alkmissbr				
Nej			0,48	0,24
Ja*			1,00	
Kön				
Män			0,57	0,46
Kvinnor*			1,00	
Etnicitet				
Icke-svensk			1,37	0,56
Svensk*			1,00	
Konst. (P)	-14,41 (0,001)		-13,86 (0,001)	
% rätt	96,64		96,64	
Δchi^2 (P)	797,64 (0,001)	3,73 (0,59)		
Δdf	6		5	

*Referenskategori

Tabell 6. Andel (procent) av enkla och grova rattfyllerister som dömdes till fängelse resp. icke fängelse åren 1987 och 1991.

	Brottskategori		
	Enkelt	Grovt	Totalt
1987			
Fängelse	2,3	67,8	39,3
Ej fängelse	97,7	32,2	60,7
Totalt	100,0	100,0	100,0
N	132	171	303
1991			
Fängelse	0,6	41,8	15,5
Ej fängelse	99,4	58,2	84,5
Totalt	100,0	100,0	100,0
N	482	274	755

Tabell 7. Andel (procent) i olika promilleklasser som dömdes till fängelse resp icke fängelse åren 1987 och 1991.

	Promille						Totalt
	0,20-0,49	0,50-0,99	1,00-1,49	1,50-1,99	2,00-2,49	2,50-	
1987							
Fängelse	-	0,0	5,0	72,5	68,5	55,6	39,3
Ej fängelse	-	100,0	95,0	27,5	31,5	44,4	60,7
Totalt	-	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	-	53	80	80	54	36	303
1991							
Fängelse	0,8	0,6	5,0	33,3	49,0	42,6	15,5
Ej fängelse	99,2	99,4	95,0	66,7	51,0	57,4	84,5
Totalt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	140	168	177	144	73	53	755

Tabell 8. Variabler som ingår i analyserna av faktorer som påverkar valet av påföljd åren 1987 (N=171) och 1991 (N=244).

Variabel	Typ	Beteckning	Kateg. el. var.vidd 1987 (1991 inom parentes)	1987 % eller \bar{X} (SD)	1991 % eller \bar{X} (SD)
Påföljd	Kateg.		Fängelse Ej fängelse	67,8% 32,2%	41,8% 58,2%
Trafikfara, index	Kont.	Trafikfara	0-4 (0-8)	1,33 (1,19)	1,38 (1,09)
Ant. ytterligare rattf.brott i aktuell lagföring	Kont.	Rattfyllakt	0-1 (0-2)	0,05 (0,22)	0,16 (0,46)
Ant. tidigare rattf.brott	Kont.	Rattfylltid	0-10 (0-69)	1.05 (1.86)	1.90 (6.43)
Ant. brott senaste 3 åren (exkl. rattf.)	Kont.	Brott3	0-20 (0-36)	1,15 (2,79)	1,60 (4,11)
Ålder	Kateg.	Ålder	-20 21-39 40-	8,8% 54,4% 36,8%	6,6% 48,0% 45,5%
Innehar körkort	Kateg.	Körkort	Ja Nej	66,7% 33,3%	66,0% 34,0%
Alkoholmissbruk	Kateg.	Alkmissbr	Ja Nej	34,5% 65,5%	42,2% 57,8%
Promille	Kont.	Promille	1,39-4,25 (0,30-4,15)	2,14 (0,51)	2,05 (0,55)
Personundersökning	Kateg.	Personund	Ja Nej	34,5% 65,5%	51,6% 48,4%
Försvare	Kateg.	Försvare	Ja Nej	42,7% 57,3%	49,6% 50,4%
Kön	Kateg.	Kön	Män Kvinnor	93,0% 7,0%	91,4% 8,6%
Etnicitet	Kateg.	Etnicitet	Svensk Icke-svensk	84,8% 15,2%	81,1% 18,9%

Logistisk regression

Syftet med detta avsnitt är att undersöka vilka faktorer som påverkar domstolens val av påföljd (fängelse eller icke-fängelse) vid grovt rattfylleri, och att se om det finns några skillnader före och efter reformen i olika faktorerers effekt. Variablerna beskrivs i tabell 8.

Tabell 9 visar estimaten för två modeller avseende 1987. Den första modellen innehåller endast legala faktorer. Vi kan notera signifikanta effekter från faktorerna trafikfara, tidigare trafiknykterhetsbrott och alkoholmissbruk. Detta resultat är förenligt med reglerna för bestämning av påföljd. För personer med alkoholmissbruk skall domstolen sålunda överväga någon form av behandlingsprogram som alternativ till fängelsestraff; tilltalade som inte har ett dokumenterat missbruk löper alltså större risk för en frihetsberövande påföljd. Likaså anges ringa trafikfara som en förmildrande omständighet, medan återfall är en försvarande. Annan tidigare brottslighet har däremot inte någon effekt, inte heller att man saknat körkort. Det är dock inte självklart hur stor vikt domstolen skall lägga vid de två senare faktorerna. Låg ålder borde dock minska fängelserisken; en tendens i denna riktning kan noteras, men den är långt ifrån signifikant.

I nästa modell har även extra-legala faktorer inkluderats, vilket ger en signifikant förbättring av modellens förklaringsförmåga. Det är emellertid endast en av faktorerna här som är klart signifikant, nämligen försvarare; om en sådan saknas ökar risken för fängelsestraff. Man kan vidare notera att män löper större risk än kvinnor att bli dömda till fängelse, men skillnaden är inte statistiskt signifikant. Inte heller inverkan från faktorn personundersökning är säkerställd, även om det finns en tendens att fängelserisken är högre när en sådan inte genomförts. Det är införandet av denna faktor som ligger bakom den markant minskade effekten av alkoholmissbruk. I majoriteten av fallen kommer nämligen uppgiften om missbruk fram i personundersökningen, vilket innebär att det finns ett starkt statistiskt samband mellan de två faktorerna personundersökning och alkoholmissbruk ($\gamma = -0,90$). I den första modellen har således de två faktorernas samlade effekt hänförs enbart till missbruksfaktorn. En annan skillnad mellan de två modellerna är att tidigare trafiknykterhetsbrott inte längre har någon signifikant effekt. Inte heller den samlade effekten av de tre indikatorerna på tidigare brottslighet är signifikant (om dessa utesluts från modellen minskar χ^2 med 5,31, $p = 0,15$). Slutligen kan konstateras att två av de extra-legala faktorerna helt saknar betydelse för påföljdsvalet, nämligen promille och etnicitet.

Tabell 9. Skattningar (OR=oddskvot) av olika faktorerers effekt på sannolikheten att påföljden för ett grovt rattfylleribrott blir fängelse kontra icke-fängelse. Logistisk regression. År 1987. (N=171).

Variabel	OR	P	OR	P
Trafikfara	1,60	0,02	1,88	0,01
Rattfyllakt	2,63	0,31	3,52	0,29
Rattfylltid	1,30	0,05	1,26	0,09
Brott3	1,06	0,53	1,02	0,78
Ålder				
-20	0,54	0,42	0,44	0,31
21-39	1,26	0,60	1,16	0,75
40+ *	1,00		1,00	
Körkort				
Nej	1,67	0,32	1,78	0,30
Ja*	1,00		1,00	
Alkmissbr				
Nej	30,12	<0,001	18,06	<0,001
Ja*	1,00	1,00		
Promille			1,14	0,76
Personund				
Nej			2,42	0,11
Ja*			1,00	
Försvare				
Nej			3,39	0,01
Ja*			1,00	
Kön				
Män			3,80	0,15
Kvinnor*			1,00	
Etnicitet				
Icke-svensk			1,27	0,72
Svensk*			1,00	
Konst. (P)	-1,83 (0,09)		-6,28 (0,01)	
% rätt	80,12		84,80	
Δ chi ² (P)	64,89 (<0,001)		19,33 (0,002)	
Δ df	8		5	

*Referenskategori

Tabell 10. Skattningar (OR=oddskvot) av olika faktorerers effekt på sannolikheten att påföljden för ett grovt rattfylleribrott blir fängelse kontra icke-fängelse. Logistisk regression. År 1991. (N=244).

Variabel	OR	P	OR	P
Trafikfara	1,73	<0,001	1,80	<0,001
Rattfyllakt	1,34	0,40	1,41	0,33
Rattfylltid	1,10	0,15	1,11	0,11
Brott3	1,09	0,09	1,07	0,17
Ålder				
-20	0,13	0,01	0,16	0,03
21-39	0,89	0,71	0,93	0,81
40+ *	1,00		1,00	
Körkort				
Nej	2,29	0,02	1,98	0,06
Ja*	1,00		1,00	
Alkmissbr				
Nej	2,61	0,01	2,30	0,02
Ja*	1,00		1,00	
Promille			1,26	0,41
Personund				
Nej			1,30	0,43
Ja*			1,00	
Försvare				
Nej			1,42	0,22
Ja*			1,00	
Kön				
Män			2,45	0,12
Kvinnor*			1,00	
Etnicitet				
Icke-svensk			2,14	0,03
Svensk*			1,00	
Konst. (P)	-2,62 (<0,001)	-4,02 (0,03)		
% rätt	70,49		73,77	
Δchi^2 (P)	62,42 (<0,001)	10,69 (0,06)		
Δdf	8		5	

*Referenskategori

Tabell 10 visar resultaten för 1991. En jämförelse mellan de två modellerna ger vid handen att inkluderandet av de extra-legala faktorerna endast marginellt ökar förklaringskraften. Då det inte heller i nämnvärd grad förändrar de legala faktorernas effekt kan kommentarerna begränsas till den andra, större modellen. Ett mönster som är gemensamt med 1987 är de signifikanta effekterna av trafikfara och alkoholmissbruk. Effekten av trafikfara är ungefär lika stor de två åren, medan alkoholmissbruk har ett markant svagare inflytande på påföljdsvalet 1991. Vi ser vidare att den yngsta åldersgruppen nu löper en lägre risk för fängelse, och den som saknar körkort får en strängare påföljd. Av de tre indikatorerna på tidigare brottslighet framstår tidigare rattfylleribrott som viktigast, även om signifikansnivån inte är övertygande. Det bör dock noteras att även om ingen av de tre brottsindikatorerna var för sig är statistiskt signifikant, så är deras samlade bidrag signifikant; om de exkluderas från modellen reduceras χ^2 med 8,58, $p = 0,04$. Av de extra-legala faktorerna är det endast inverkan av etnicitet som är säkerställd; icke-svenskar (personer som inte är födda i Sverige) har sålunda större risk för fängelsestraff, vilket inte var fallet 1987. Precis som för 1987 noteras en tendens, dock inte signifikant, att män riskerar fängelse mer än kvinnor.

DISKUSSION

Enligt de resultat som presenterats i denna studie fick reformen högst märkbara effekter i avsedd riktning när det gäller domstolarnas sätt att behandla trafiknykterhetsbrott. Man bröt den schablonartade praxisen att låta promillehalten vara helt utslagsgivande vid bedömningen av brottets svårighetsgrad och även graden av trafikfara kom att beaktas. Däremot hade ingen av de extra-legala faktorerna något inflytande. Ännu mer markant är förändringen i påföljdsvalet: benägenhet att döma till en icke frihetsberövande påföljd har ökat. Valet av påföljd styrs främst av de legala faktorerna trafikfara och alkoholmissbruk och i viss mån av tidigare brottsbelastning. Även extra-legala faktorer har dock ett visst inflytande här. År 1987 ökar risken för fängelse om den tilltalade saknar försvarare, år 1991 är det icke-svensk härkomst som ökar fängelserisken. Att försvarare har betydelse år 1987 men inte år 1991 kan bero på grundrisken för fängelsestraff; när den är hög (som 1987) har försvararens insats betydelse för vilken påföljd som väljs, men inte när fängelserisken är låg, som 1991. Effekten av etnicitet kan vara ett utslag av särbehandling, men den kan även bero på en större ovilja bland icke-svenskfödda att tillstå missbruk och acceptera behandling, vilket ofta är ett villkor för att undgå fängelsestraff. Att denna effekt skulle göra sig gällande år 1991 men inte år 1987 kan bero på att behandling var ett vanligare alternativ år 1991. Det krävs dock kompletterande information för att avgöra bärkraften i denna tolkning av den högre fängelserisken för dem som inte är födda i Sverige.

Om resultaten från denna studie gäller även för andra brottstyper kan två mer generella slutsatser dras. För det första anpassar sig domstolarna till de nya riktlinjer som lagändringar och dess förarbeten innebär. För det andra är inflytandet av extra-

legala faktorer mycket begränsat; det finns alltså inga klara tecken på diskriminering och särbehandling i domstolarnas arbete.

REFERENSER

- Aldrich, J.H. & Nelson, F. 1984. *Linear Probability, Logit, and Probit Models*. Sage University Paper series on Quantitative Applications in the Social Sciences, 0745. Beverly Hills: Sage Publications.
- Benson, M.L. & Walker, E. 1988. *Sentencing the white-collar offender*. *American Sociological Review* 53: 294-302.
- Hauge, R. & Guslund, J.J. 1993. *Betydningen av social status og kjønn for straffutmålingen*. *Nordisk Tidskrift for Kriminalvidenskab*, 80, 19-30.
- Klette, H. 1991. *Påföljdsvalet vid grovt rattfylleri*. I: Festskrift till Ulla Jacobsson. Stockholm: Norstedts Juridik.
- Lange, T.J. & Green, E. 1990. *How judges sentence DUI offenders: an experimental study*. *American Journal of Drug and Alcohol Abuse* 16: 125-133.
- Nienstedt, B.C., Zatz, M.S. & Epperlein, T. 1988. *Court processing and sentencing of drinking drivers: using new methodologies*. *Journal of Quantitative Criminology* 4: 39-59.
- Prop. 1989/90. Justitieukskottets betänkande 1989/90: JuU2. Trafiknykterhetsbrotten m.m.
- SOU 1986:14. *Påföljd för brott*. 2. Motiv.
- Steffensmeier, D., Kramer, J. & Streifel, C. 1993. *Gender and imprisonment decisions*. *Criminology* 31: 411-446.
- Walker, M. 1985. *Statistical anomalies in comparing the sentencing of males and females*. *Sociology* 19: 446-451.
- Welch, S., Gruhl, J. & Spohn, C. 1984. *Sentencing. The influence of alternative measures of prior record*. *Criminology* 22: 215-227.
- Wheeler, S., Weisburd, D. & Bode, N. 1982. *Sentencing the white-collar offender: rhetoric and reality*. *American Sociological Review* 47: 641-659.

Adress: Professor Thor Norström
Institutet för social forskning (SOFI)
Stockholms Universitet
S-106 91 Stockholm