

Justitieutskottets betänkande

1980/81: 1

om påföljder vid trafiknykterhetsbrott (prop. 1979/80: 178 m. m.)

Propositionen

I proposition 1979/80: 178 har regeringen (kommunikationsdepartementet) efter hörande av lagrådet föreslagit riksdagen att anta följande vid propositionen fogade förslag till

1. lag om ändring i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott,
2. lag om ändring i körkortslagen (1977: 477),
3. lag om ändring i lagen (1971: 289) om allmänna förvaltningsdomstolar,
4. lag om ändring i lagen (1976: 206) om felparkeringsavgift.

Propositionen har hänvisats till justitieutskottet såvitt avser det under I upptagna förslaget till lag om ändring i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott och i övrigt till trafikutskottet (TU 1980/81: 1).

Beträffande propositionens huvudsakliga innehåll hänvisar utskottet till vad utskottet anför på s. 3.

Det till justitieutskottet remitterade lagförslaget har följande lydelse.

I Förslag till

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

Härigenom föreskrivs att i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott skall införas en ny paragraf, 6 §, av nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §

Finns det grundad anledning anta att till följd av ett brott enligt denna lag beslut kommer att meddelas om återkallelse av behörighet att föra motordrivet fordon och att beslutet kommer att medföra att hinder eller synnerlig svårighet uppstår för gärningsmannen i hans yrkes- eller näringsutövning, får hänsyn härtill tas vid bestämmande av påföljd för brottet. På motsvarande sätt får hänsyn tas till ett beslut, genom vilket sådan behörighet har återkallats tills vidare.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1981.

Motion väckt vid 1978/79 års riksmöte m. m.

I motion 1978/79: 1180 av Erik Larsson m. fl. (c) hemställs att riksdagen hos regeringen begär att förslag till ett mera nyanserat påföljdssystem vid rattonykterhetsbrott i huvudsak enligt förslag i betänkandet (SOU 1970: 61) Trafiknykterhetsbrott snarast föreläggs riksdagen.

Synpunkter på motionen har inför utskottet lämnats av t. f. professorn vid juridiska fakulteten vid Lunds universitet Hans Klette.

Inledning

Den år 1961 tillkallade trafikmålskommittén hade till uppgift bl. a. att se över körkortsreglerna vid trafiknykterhetsbrott. I sitt slutbetänkande (SOU 1972: 70–72) Rätten till ratten föreslog kommittén en genomgripande körkortsreform. Förslagen innebar bl. a. att allmän straffpåföljd och körkortsingripande skulle samordnas så att tiden för körkortsåterkallelsen kunde minskas samt att allmän domstol skulle avgöra körkortsfrågan med anledning av trafikbrott.

I proposition 1975/76: 155 begärdes riksdagens godkännande av förslag till en körkortsreform, som avsåg bl. a. lämplighetskraven för körkortshavare, förutsättningarna och formerna för körkortsingripande samt körkortsregistrering. Riksdagen gav regeringen till känna vad trafikutskottet hade uttalat om bl. a. körkortsbestämmelsernas författningsmässiga utformning och om handläggningen av körkortsingripanden (TU 1975/76: 28, rskr 390).

I fråga om handläggningsordningen för körkortsingripanden innebar riksdagens ställningstagande att allmän domstol (i första hand tingsrätt) borde besluta om körkortsåterkallelse vid sådana trafikbrott beträffande vilka domstolen samtidigt dömer i ansvarsdelen. De viktigaste fallen var enligt trafikutskottet grov vårdslöshet i trafik, rattfylleri, rattonykterhet, allvarligare fall av smitning och vissa andra från trafiksäkerhetssynpunkt farliga brott. Handläggningen av körkortsingripanden mot dem som genom upprepade trafikförseelser visat sig olämpliga som förare borde däremot ligga kvar hos länsrätt. Utskottet uttalade att härmed sammanhängande frågor borde utredas ytterligare och att förslag i ämnet borde läggas fram i samband med förslaget till körkortslag.

Med anledning av riksdagens ställningstagande uppdrog regeringen i mars 1976 åt chefen för kommunikationsdepartementet att tillsätta en utredning om vissa körkortsfrågor för att överväga de frågor som hängde samman med handläggningen av körkortsingripanden.

Utredningen, körkortsutredningen, avgav i juni 1978 betänkandet (SOU 1978: 27) Fortsatt körkortsreform. Betänkandet har remissbehandlats och ligger till grund för förslagen i nu förevarande proposition.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen förordas att frågor om återkallelse av körkort på grund av trafikbrott även i fortsättningen skall avgöras uteslutande av de allmänna förvaltningsdomstolarna.

För att möjliggöra för domstolarna att samordna ansvars- och körkortsfrågorna föreslås dock att den allmänna domstolen när den bestämmer påföljden skall kunna ta hänsyn till en körkortsåterkallelse till följd av brottet. I detta hänseende föreslås sålunda ett nytt stadgande i lagen om straff för vissa trafikbrott enligt vilket domstolen vid bestämmande av straff för brott enligt den lagen får ta hänsyn till ett eventuellt beslut om körkortsåterkallelse som kan medföra hinder eller synnerlig svårighet för gärningsmannen i hans yrkes- eller näringsutövning.

Trafiknykterhetsbrott

Regler om straffrättsligt ansvar för onykterhet vid förande av motordrivna fordon finns i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen). Enligt 1 mom. första stycket skall den dömas för rattfylleri som vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn varit så påverkad av starka drycker, att det kan antas att han inte på betryggande sätt kunnat föra fordonet eller spårvagnen. Straffet är fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna är mildrande, böter, dock lägst 25 dagsböter.

Enligt 1 mom. tredje stycket skall den som fört motordrivet fordon eller spårvagn efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 1,5 promille eller däröver anses ha varit så påverkad av starka drycker under färden som sägs i första stycket.

Enligt 2 mom. gäller att om det inte är styrkt att föraren varit så påverkad som sägs i 1 mom. första stycket, men han har fört fordonet eller spårvagnen efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0,5 men ej till 1,5 promille, så skall han dömas till böter, dock lägst 10 dagsböter, eller fängelse i högst sex månader. Gärningen betecknas i praxis som ratttonykterhet.

Påföljder enligt brottsbalken

Påföljderna för brott är enligt 1 kap. 3 § brottsbalken (BrB) dels de allmänna straffen böter och fängelse samt disciplinstraff för krigsmän, dels villkorlig dom, skyddstillsyn, internering och överlämnande till särskild vård.

Vid val av påföljd skall rätten med iakttagande av vad som krävs för att upprätthålla allmän laglydnad fästa särskilt avseende vid att påföljden skall

vara ägnad att främja den dömdes anpassning i samhället (1 kap. 7 § BrB).

Böter ådöms i dagsböter eller direkt i penningar (penningböter) (25 kap. 1 § BrB). Dagsböternas antal skall vara minst en och högst 120. Dagsboten fastställs till belopp från två till och med 500 kr, beroende på den dömdes inkomst, förmögenhet, försörjningsskyldighet och ekonomiska förhållanden i övrigt (25 kap. 2 § BrB).

Fängelse ådöms på viss tid, ej över 10 år eller på livstid. Fängelse på viss tid får inte understiga en månad (26 kap. 1 § BrB).

Den som är under 18 år får inte dömas till fängelse om det inte finns synnerliga skäl till det. Den som är mellan 18 och 21 år får dömas till fängelse bara när det av hänsyn till allmän laglydnad föreligger särskilda skäl till det. Fängelse på livstid får inte ådömas någon för brott som begåtts innan han fyllt 21 år (26 kap. 4 § BrB).

Regeringen har nyligen i en remiss till lagrådet föreslagit att minimitiden för fängelsestraff skall sänkas till 14 dagar. Utskottet återkommer nedan till det förslaget.

Villkorlig dom får meddelas för brott som har fängelse i straffskalan om det med hänsyn till den tilltalades personliga förhållanden finns grundad anledning att övervakning inte erfordras. Sådan dom får inte meddelas om brottets svårhet eller andra allmänpreventiva skäl hindrar det (27 kap. 1 § BrB). För den dömda gäller en prøvotid av två år då han skall visa skötsamhet och efter förmåga söka försörja sig (27 kap. 3 § BrB).

Skyddstillsyn får meddelas för brott som har fängelse i straffskalan om övervakning anses erforderlig och annan, mer ingripande påföljd inte är påkallad. Den som är under 18 år får inte dömas till skyddstillsyn om inte denna påföljd anses lämpligare än vård enligt barnavårdslagen. Om det lindrigaste straffet som är stadgat för brottet är fängelse i ett år eller däröver får skyddstillsyn ådömas bara om det föreligger särskilda skäl därtill (28 kap. 1 § BrB). Skyddstillsynen kan kombineras med dagsböter eller med fängelse lägst en och högst tre månader. Dagsböter kan ådömas jämte skyddstillsyn om det är påkallat för den tilltalades tillrättaförande eller av hänsyn till allmän laglydnad. Fängelse får ådömas jämte skyddstillsyn om det av hänsyn till allmän laglydnad prövas oundgängligen erforderligt att skyddstillsynen förenas med frihetsberövande (28 kap. 2–3 §§ BrB). Skyddstillsynen fortgår under en prøvotid av tre år och skall till en början vara förenad med övervakning (28 kap. 4–5 §§ BrB).

Internering får ådömas för brott för vilket kan följa fängelse i två år eller däröver om ett långvarigt frihetsberövande utan på förhand bestämd tid befinns vara påkallat för att förebygga fortsatt allvarlig brottslighet från den dömdes sida (30 kap. 1 § BrB). Behandlingen äger rum i en sluten anstalt och skall börja omedelbart (30 kap. 2 § BrB). När internering ådöms skall viss minimitid bestämmas för omhändertagandet i anstalt, lägst ett och högst tolv år (30 kap. 3 § BrB).

I en den 2 oktober 1980 beslutad remiss till lagrådet har regeringen föreslagit att påföljden internering skall avskaffas.

Om den dömda kan bli föremål för vård enligt barnavårdslagen eller vård enligt lagen om nykterhetsvård får rätten under vissa förutsättningar överlämna den dömda till sådan vård (31 kap. 1–2 §§ BrB). Den som befinns vara i behov av *sluten psykiatrisk vård* eller *vård i specialsjukhus för psykiskt utvecklingsstörda* kan under vissa förutsättningar överlämnas till sådan vård (31 kap. 3 § BrB). Är den dömda i behov av psykiatrisk vård eller tillsyn får rätten förordna att han skall överlämnas till *öppen psykiatrisk vård* (31 kap. 4 § BrB).

I samband med förslagen till den nya lagstiftningen om socialtjänsten (SFS 1980: 620) i proposition 1979/80: 1 föreslås att reglerna om överlämnande till vård enligt barnavårdslagen och vård enligt lagen om nykterhetsvård ges ett annat innehåll. De ändringar i BrB som har föreslagits i den nämnda propositionen har ännu inte behandlats av riksdagen (jfr SoU 1979/80: 44).

Påföljder vid trafiknykterhetsbrott

Praxis

Påföljdsbestämningen vid trafiknykterhetsbrott före BrB:s tillkomst år 1965 var relativt schablonmässig och onyanserad. Vid rattfylleri tillämpades av hänsyn till den allmänna laglydnaden i regel ovillkorliga frihetsstraff av en till två månaders längd, bortsett från flertalet fall av rattfylleri med moped, i vilka straffet vanligtvis ansågs kunna bestämmas till enbart böter – i genomsnitt 60 till 80 dagsböter. Denna påföljdspraxis gick tillbaka på lagstiftning år 1934 då fängelse infördes som normalstraff i straffsattserna för rattfylleri. Vid rattonykterhet tillämpades före BrB:s tillkomst huvudsakligen bötesstraff – i genomsnitt 50 till 70 dagsböter – men i viss utsträckning förekom också korta fängelsestraff.

BrB:s ikraftträdande medförde i stort sett inte någon ändring i tidigare praxis. Högsta domstolens påföljdsval innebar alltså att påföljden för rattfylleri utan mildrande omständigheter normalt skulle vara fängelse. En viss uppmjukning skedde dock successivt och huvudregeln frångicks i vissa fall där särskilda skäl ansågs tala för en påföljd som inte innebär frihetsberövande, närmast skyddstillsyn, eventuellt i förening med böter. Sådana skäl kunde t. ex. anses föreligga om det förelåg ett klart vårdbehov i förening med påtaglig risk för att frihetsberövande skulle medföra försvårad anpassning.

Under 1970-talet har man kunnat spåra en tendens till ökad anpassning i högsta domstolens val av påföljd för rattfylleri; i ökande utsträckning har hänsyn tagits till gärningens samband med den tilltalades personliga förhållanden och större utrymme än tidigare har getts åt individualpreventiva och humanitära överväganden i påföljdsfrågan. Denna tendens kan i än

högre grad märkas i underrätternas praxis, även om bedömningarna synes skifta mellan olika underrätter.

Huvudprincipen för högsta domstolens val av påföljd för rattfylleri, där omständigheterna inte är mildrande, är att hänsynen till allmän laglydnad kräver att påföljd som inte innebär frihetsberövande, tillämpas endast om särskilda skäl talar därför.

Särskilt har härvidlag beaktats om den dömda påbörjat försök att återanpassa sig till ett ordnat liv och om det föreligger risk för att denna process försvåras om den dömda berövas friheten. Resonemang av denna typ har främst förts beträffande dem som varit allvarligt alkoholskadade. Annan påföljd än frihetsberövande har också valts med hänsyn till den dömdes dokumenterade svårighet att klara av ett frihetsberövande och också med hänsyn till den mindre trafikfara som brottet i det enskilda fallet har medfört.

Till belysning av högsta domstolens praxis skall här kortfattat redogöras för några av domstolens avgöranden i mål i vilka det varit aktuellt att välja en icke frihetsberövande påföljd för rattfylleri.

NJA 1968 s. 484. Den åtalade var en 20-årig yngling, som levde under välordnade förhållanden. Han uppgavs i ett läkarintyg förefalla vek och känslig och något räddhågad men företedde inte psykiska abnormdrag. Högsta domstolen dömde honom till fängelse en månad.

NJA 1972 s. 60. Den tilltalade var advokat, som behandlats på sjukhus för psykiska besvär. Enligt läkarintyg led han av svår depressiv neuros och ett frihetsstraff sades kunna innebära allvarliga risker för hans psykiska hälsa. Högsta domstolen dömde till villkorlig dom.

NJA 1974 s. 682. Den tilltalade var 18 år gammal. Han var tidigare ostraffad. Körningen skedde under en relativt kort sträcka och på mindre trafikerade gator. Högsta domstolen fann med beaktande av de särskilda omständigheterna att hänsyn till allmän laglydnad inte krävde frihetsberövande påföljd. Påföljden bestämdes till villkorlig dom.

NJA 1975 s. 438. Den tilltalade var 22 år och hade utvecklat ett grovt alkoholmissbruk med betydande sociala skadeverkningar. I målet uppgavs att vidtagna rehabiliteringsåtgärder på lång sikt syntes skola ge positiva resultat. Om han måste undergå frihetsstraff skulle hans anpassning i samhället allvarligt försvåras. Högsta domstolen dömde till skyddstillsyn med föreskrift om vård och behandling.

NJA 1975 s. 756. Den tilltalade hade sedan flera år missbrukat alkohol. Vid tiden för den aktuella brottsligheten stod han under övervakning av nykterhetsnämnd och fick akut behandling på alkoholpoliklinik. Han intogs sedermera på allmän vårdanstalt för alkoholmissbrukare. Högsta domstolen bestämde påföljden till vård enligt nykterhetsvårdslagen.

NJA 1976 s. 39. Den tilltalade hade sedan slutet av 1950-talet flerfaldiga gånger dömts för bl. a. förmögenhetsbrott, trafiknykterhetsbrott och olovlig körning. Han var dömd till internering och överförd till vård utom

anstalt. Sedan lång tid tillbaka hade han haft allvarliga alkoholproblem och var sjukskriven för nervösa besvär och alkoholproblem. Under den senaste tiden hade hans sociala situation förbättrats och stabiliserats. Enligt högsta domstolen fanns anledning befara att en fortsatt gynnsam utveckling i fråga om hans sociala och personliga förhållanden skulle brytas om han berövades friheten genom en vistelse i anstalt. Den tidigare ådömda interneringen förklarades skola avse även det nu aktuella brottet. Förordnande om återintagning i anstalt meddelades ej.

I ett till domen fogat särskilt yttrande tillade två av ledamöterna i domstolen, justitieråden Conradi och Nordenson följande:

Samhället gör numera betydande insatser för rehabilitering av alkoholister. Resocialiseringsarbetet är ofta långvarigt och mödosamt, och även om ansträngningarna i det särskilda fallet i stort sett visar sig medföra positiva resultat, inträffar erfarenhetsmässigt nästan oundvikligt ett eller annat bakslag, som ej sällan kan ha formen av ett rattfylleribrott. Döms den skyldige då till fängelse, är risken stor för att det nedlagda arbetet på hans återanpassning spolieras. Kostnaderna och arbetet har varit förgäves.

HD har i flera rättsfall markerat, att i situationer av nu angiven art särskilda skäl föreligger att döma till påföljd som innefattar kriminalvård i frihet. Hänsynen till allmän laglydnad får alltså vika för individualpreventiva – och samhällsekonomiska – överväganden. Avgörandet i förevarande mål bör uppfattas som ett led i den utveckling som salunda pågår i rättspraxis.

NJA 1976 s. 587. Den tilltalade som nyss fyllt 18 år, stod under övervakning enligt barnavårdslagen. Han saknade yrkesutbildning. Högsta domstolen noterade att hans yttre levnadsförhållanden efter hovrättens dom syntes ha i någon mån stabiliserats och att risk förelåg för att en till synes positiv utveckling skulle brytas om han nu tvingades undergå ett fängelsestraff. Det syntes emellertid domstolen tveksamt om dessa förhållanden – ens med beaktande av den tilltalades ungdom – var av sådan art att de ensamma kunde anses utgöra sådana särskilda skäl som måste föreligga för att en icke frihetsberövande påföljd skulle kunna tillämpas i fråga om rattfylleribrottet. Högsta domstolen bestämde likväl påföljden till skyddstillsyn. Påföljdsvalet motiverades främst av att den tilltalade i samband med lagföring varit berövad friheten så länge att ett fängelsestraff med hänsyn bl.a. till avräkningsreglerna skulle bli så kortvarigt att det inte kunde förväntas få några gynnsamma effekter från individualpreventiva synpunkter.

NJA 1977 s. 614. Den tilltalade, en 26-årig kvinna, hade begått brottet i en situation, då hon gripits av förskräckelse inför hotet att efter ett gräl med sin pojkvän bli ensam kvarlämnad på en tältplats. Högsta domstolen fann att omständigheterna i samband med gärningen inte kunde anses mildrande. Med hänsyn till vad som upplysts om den tilltalades personliga förhållanden – händelsen hade orsakat en djup depression hos henne –

och med beaktande av att omständigheter vid gärningens begående gjorde att brottet framstod som mindre allvarligt än rattfylleribrott i allmänhet fick enligt högsta domstolen tillräckliga skäl anses föreligga att inte ådöma frihetsberövande påföljd. Påföljden bestämdes till villkorlig dom och böter.

En av ledamöterna i domstolen, justitierådet Conradi, var av skiljaktig mening och ville döma till böter. Conradi anförde:

Omständigheterna kring körningen är rätt speciella. Enligt vad A. uppgivit kom den dåvarande fästmannens brytning med henne helt plötsligt, och hans hot att lämna henne ensam på campingplatsen var tydligen allvarligt menat. I paniken kunde hon inte tänka klart utan ville bara komma bort från platsen. Det skall anmärkas, att utredningen visar att A. är en vek och känslig person. Den sträcka hon körde var inte särskilt lång – mellan en och två km: trafiken var obetydlig, eftersom körningen ägde rum på natten, och alkoholkoncentrationen i blodet översteg obetydligt det kritiska promilletalet 1.5.

Med hänsyn härtill har jag inga betänkligheter mot att liksom tingsrätten beteckna omständigheterna såsom mildrande.

Det här till bedömande föreliggande fallet bör emellertid sättas in i ett större sammanhang. Det synes vara mycket ovisst, om planerna på en reform av rattfyllerilagstiftningen kommer att leda till något resultat. I ett sådant läge bör domstolarna kunna anse sig berättigade att – försiktigt – mjuka upp den stelbenthet och enligt min mening ibland orimliga stränghet i bedömningen av rattfylleribrott som präglat rättstillämpningen. Jag har gjort mig till tolk för ett mera nyanserat synsätt i rättsfallet NJA 1966 s. 603 (se s. 609) och har i fallet NJA 1976 s. 39 antagit att en utveckling i praxis är på gång när det gäller behandlingen av vissa alkoholister som gör sig skyldiga till rattfylleri. Det kan nu finnas skäl också att – försiktigt – utöka området för beaktande av mildrande omständigheter. I praktiken kan det många gånger kriminalpolitiskt sett vara högst förnuftigt – även från allmänpreventiv synpunkt – att döma till ett högt bötesstraff. I förhållande till villkorlig dom har bötesstraffet bl. a. även den fördelen, att personundersökning kan underlättas.

En annan ledamot, justitierådet Vängby, tillade för egen del till utveckling av sin mening:

Jag delar helt Conradis mening att det är mycket ovisst, om planerna på en reform av rattfyllerilagstiftningen kommer att leda till något resultat, och att i ett sådant läge domstolarna bör kunna anse sig berättigade att försiktigt mjuka upp den stelbenthet och ibland orimliga stränghet i bedömningen av rattfylleribrott som präglat rättstillämpningen. Också enligt min mening kan ett högt bötesstraff i många situationer utgöra en lämplig påföljd från allmänpreventiv – och samhällsekonomisk – synpunkt även vid allvarligare brott. Med nu gällande utformning av reglerna om ansvar för rattfylleri synes det dock vara bäst förenligt att tillämpa bestämmelsen om mildrande omständigheter på vad som skulle kunna betecknas som ringa brott. Det torde få ankomma på lagstiftaren – om enligt det förut anförda inte vid en separat reform av rattfyllerilagstiftningen så åtminstone på lång sikt vid en fortsatt översyn av påföljdssystemet – att avgöra om

enbart bötesstraff skall i större utsträckning tillämpas vid rattfylleri. Med nuvarande lagstiftning är det likväl möjligt att åstadkomma en mera nyanserad rättstillämpning genom att domstolarna – vid sidan av fall då enligt en numera ganska stadgad praxis bör dömas till skyddstillsyn – försiktigt vidgar tillämpningen av villkorlig dom i förening med böter när, såsom i förevarande fall, skäl talar mot tillämpning av frihetsberövande påföljd med hänsyn till att omständigheterna är särpräglade.

NJA 1978 s. 92. Den tilltalade var sedan lång tid tillbaka hemfallen åt allvarligt alkoholmissbruk. Åtgärder mot alkoholmissbruket ansågs enligt högsta domstolen vara av väsentlig betydelse från påföljdssynpunkt. Genom påbörjad antialkoholbehandling m.m. hade den tilltalades sociala situation förbättrats men ansågs alltjämt osäker. Påföljden fastställdes till skyddstillsyn och böter.

NJA 1978 s. 178. Den tilltalade undergick behandling i nykterhetsvårdande syfte och hade nyligen varit intagen för vård på alkoholklinik. Utredningen i målet fick enligt högsta domstolen anses ge vid handen att den tilltalade alltjämt var i behov av läkarbehandling för sitt alkoholmissbruk, men att utsikterna till rehabilitering kunde bedömas som ganska goda om den pågående behandlingen fick fortgå utan avbrott. Högsta domstolen förordnade att en tidigare ådömd skyddstillsyn skulle avse även nu aktuellt brott.

NJA 1978 s. 229. Den tilltalade hade i olika omgångar vårdats på sjukhus för kronisk alkoholism. Han syntes emellertid vara på god väg att komma till rätta med sina alkoholproblem och hade numera ordnade hemförhållanden med ett uppenbarligen mycket gott stöd i sin hustru. Enligt högsta domstolen förelåg risk att den sociala återanpassningen skulle brytas om han nu dömdes till frihetsstraff. Påföljden bestämdes till skyddstillsyn.

NJA 1979 s. 381. Den tilltalade, en byggmästare, hade länge haft psykiska besvär, som accentuerats i anslutning till skilsmässa och åtalet för rattfylleri. Han genomgick psykiatrisk behandling och var sjukskriven. Enligt läkare skulle ett fängelsestraff innebära risk för ytterligare försämring av hans psykiska hälsa, och möjligheten av desperata impulshandlingar kunde inte uteslutas. Påföljden bestämdes till skyddstillsyn med föreskrift om öppen psykiatrisk vård.

NJA 1980 s. 74. Den tilltalade hade inom loppet av ett halvår gjort sig skyldig till tre rattfyllerier. Brotten hade begåtts under en period av svårt alkoholmissbruk. Genom att underkasta sig frivillig vård under drygt tre månader hade han lyckats komma till rätta med missbruket. Avtjänandet av ett fängelsestraff skulle enligt högsta domstolen allvarligt kunna skada hans sociala återanpassning och medföra risk för återfall. Påföljden bestämdes till skyddstillsyn.

NJA 1980 s. 112.

I Den tilltalade var vid brottstillfället obetydligt över 18 år. Han hade

påbörjat värnplikstjänstgöring men hemförlovats efter att ha visat tydliga tecken på nervositet och omogenhet. Han hade inte några som helst alkoholproblem. Högsta domstolen bestämde påföljden till villkorlig dom och beaktade därvid den tilltalades ålder vid gärningens begående och hans omogenhet. Av betydelse var också att körningen skett en kort sträcka och ägt rum vid en tidpunkt då trafiken var obetydlig.

II Den tilltalade var vid brottstillfället under 18 år. Körningen ägde rum under natten omkring 3 mil vid ett tillfälle då han saknade varje anledning att alls köra bil. Högsta domstolen fann att det beträffande den tilltalade inte framkommit sådana personliga omständigheter att en påföljd som inte innebär frihetsberövande borde väljas. Påföljden bestämdes till fängelse en månad.

Till belysning av tingsrätternas val av påföljd för rattfylleri har t.f. professorn Hans Klette till utskottet gett in en uppställning baserad på uppgifter från statistiska centralbyrån. Uppställningen fogas som *bilaga* till detta betänkande.

Trafiknykterhetsbrottskommittén

År 1966 tillkallades sakkunniga för utredning angående lagstiftningen om trafiknykterhetsbrott. De sakkunniga, trafiknykterhetsbrottskommittén, avgav år 1970 betänkandet (SOU 1970: 61) Trafiknykterhetsbrott. Kommitténs förslag innebar sammanfattningsvis följande. Den nuvarande uppdelningen av trafiknykterhetsbrott i två svårhetsgrader, rattfylleri och rattonykterhet, borde enligt kommittén bibehållas. I fråga om det straffbelagda områdets avgränsning ansåg kommittén att lagstiftningen också i fortsättningen borde bygga på en fast nedre promillegräns vid 0.5 promille. Den promillegräns som markerar skillnaden mellan rattonykterhet och rattfylleri föreslogs sänkt från 1.5 till 1.2 promille. Den nuvarande strafflindringsregeln vid mildrande omständigheter vid rattfylleri föreslogs ersatt med en bestämmelse att det i ringa fall av rattfylleri skulle dömas enligt en lindrigare straffsats.

Beträffande påföljdsbestämningen vid trafiknykterhetsbrott ansåg kommittén att den sedan länge varit schablonmässig och onyanserad.

Kommittén ansåg det önskvärt med ett mer nyanserat påföljdsval. För sådana rattfyllerister som inte har alkoholproblem och inte heller i övrigt har behov av en individualpreventivt inriktad behandling borde valet enligt kommittén stå mellan å ena sidan villkorlig dom i förening med höga böter och å andra sidan fängelse. Avgörande för valet mellan dessa alternativ borde enligt kommittén i regel bli hur pass allvarligt det aktuella rattfylleribrottet är. Om sålunda blodalkoholhalten ligger nedåt 1.2 promille eller brottet eljest 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 om det är fråga om återfall – borde under de i övrigt angivna omständigheterna i regel väljas fängelse. Beträffande ratt-

fyllerister med alkoholproblem tänkte sig kommittén att på dem i allmänhet skulle tillämpas skyddstillsyn med föreskrift om nykterhetsvårdande behandling. Den påföljden ansågs i huvudsak komma i fråga i fall där brottet utgör rattfylleri, men den skulle kunna förekomma även vid rattonykterhet i fall där påtagliga alkoholproblem föreligger. Kommitténs mening var att skyddstillsyn med föreskrift om nykterhetsvårdande behandling skulle kunna utvecklas till en verklig behandlingsform.

Motion vid 1975/76 års riksmöte

I en motion vid 1975/76 års riksmöte yrkades att riksdagen skulle föreläggas förslag till ett mera nyanserat påföljdssystem vid trafiknykterhetsbrott i huvudsaklig överensstämmelse med trafiknykterhetsbrottskommitténs betänkande. Motionärerna begärde också förslag om förstärkning av nykterhetsvårdens resurser så att ett mera nyanserat påföljdssystem skulle kunna genomföras.

I sitt av riksdagen godkända betänkande med anledning av motionen (JuU 1975/76: 8) avstyrkte utskottet bifall till motionen. Utskottet uttalade härvid bl. a. följande.

I likhet med motionärerna anser utskottet att en reform på trafiknykterhetslagstiftningens område snarast bör komma till stånd. Enligt utskottets mening bör emellertid resultatet av den av 1974 års riksdag beslutade försöksverksamheten med rutinmässiga alkoholutandningsprov avvaktas, innan ställning tas till hur lagstiftningen närmare bör utformas. Som utskottet framhöll förra året, då frågan om påföljden för rattonykterhet var aktuell, kan nämligen försöksverksamheten antas ge ett bättre underlag för ett samlat ställningstagande till trafiknykterhetsbrottskommitténs betänkande i stort, inte minst beträffande valet av påföljder. När erfarenheterna från försöksverksamheten utvärderats, bör proposition på grundval av kommitténs förslag utan onödigt dröjsmål föreläggas riksdagen.

Lagstiftning om alkoholutandningsprov vid 1976/77 års riksmöte

Efter föregående försöksverksamhet med rutinmässiga alkoholutandningsprov antogs år 1976 en lag om alkoholutandningsprov (prop. 1975/76: 162, JuU 1976/77: 15, rskr 94).

Enligt lagen om alkoholutandningsprov får utan att misstanke om trafiknykterhetsbrott föreligger utandningsprov tas på förare av motorfordon vid i förväg beordrade trafikkontroller, vid trafikolycka och vid vissa angivna trafikbrott eller -förseelser. Lagen upptar också regler om alkoholutandningsprov vid misstanke om trafiknykterhetsbrott och vissa andra brott.

Frågan om valet av påföljd vid rattfylleri berördes i samband med lagstiftningen år 1976 om alkoholutandningsprov. I propositionen (s. 22) redovisades högsta domstolens praxis i frågan. I anslutning härtill uttalade chefen för justitiedepartementet bl. a. följande:

Man kan i praxis spåra en tendens till ökad nyansering i valet av påföljd för rattfylleri. Domstolarna tar i ökande utsträckning hänsyn till att gärningen ofta har sin rot i den tilltalades personliga förhållanden och ger nu större utrymme än tidigare åt individualpreventiva och humanitära överväganden i påföljdsfrågan. En nyanserad straffmätning kan visserligen lätt uppfattas som orättvis av andra tilltalade som inte kan göra gällande sådana särskilda omständigheter som motiverar annan påföljd än fängelse för rattfylleri och som till följd härav ådöms detta straff. En sådan uppfattning bottnar emellertid åtminstone till en del i en underskattning av den belastande effekt som t. ex. skyddstillsyn med böter och eventuella särskilda föreskrifter om nykterhetsvårdande behandling innebär för den dömda. För egen del hälsar jag därför med tillfredsställelse en fortsatt utveckling som innebär att domstolarna inom ramen för gällande ordning i större utsträckning än tidigare tillmäter individualpreventiva hänsyn betydelse när det gäller att bestämma påföljd för rattfylleri. Jag vill samtidigt erinra om att det ibland också finns beaktansvärda skäl av annat slag som bör kunna motivera att påföljden bestäms till villkorlig dom i förening med böter.

Med anledning av motionsyrkanden i anslutning till departementschefens uttalanden anförde justitieutskottet i sitt av riksdagen godkända betänkande följande.

Utskottet vill med anledning av motionerna framhålla, att utskottet utgår från att departementschefen med de ifrågavarande uttalandena ej avsett att styra rättstillämpningen när det gäller val av påföljd i mål om ansvar för rattfylleri utan endast i detta sammanhang velat notera, att rättspraxis har utvecklats på visst sätt. Det kan emellertid ej uteslutas att uttalandena kan komma att påverka domstolarnas påföljdsval i rattfyllerimålen. För att motverka denna icke avsedda effekt finner utskottet det vara angeläget att i linje med vad som anförts i motionerna understryka, att det för rättstillämpningen är av utomordentlig vikt att ändring av gällande rätt från lagstiftarens sida sker genom föreskrifter i lag eller genom motivedes gjorda uttalanden i anslutning till antagandet av ny eller ändrad lagtext och inte genom allmänna uttalanden i lagstiftningsärenden som inte gäller det lagrum som uttalandena avser. Med dessa synpunkter anser utskottet motionerna besvarade.

Ändringar i påföljdssystemet år 1979

Genom lagstiftning år 1979 gjordes vissa betydelsefulla ändringar i BrB:s påföljdssystem (prop. 1978/79: 212, JuU 38, rskr 408). Lagändringarna som trädde i kraft den 1 januari 1980 innebar bl. a. att påföljden ungdomsfängelse avskaffades och att den tidigare möjligheten att kombinera skyddstillsyn med en i princip tidsobestämd behandling i anstalt upphörde och ersattes med möjligheten att i särskilda fall kombinera skyddstillsyn med ett kortvarigt fängelsestraff. Vidare begränsades möjligheten att döma ungdomar mellan 18 och 21 år till fängelse.

Ändringarna avsågs inte innebära någon ändring när det gäller påföljden för trafikbrott. Såsom särskilda skäl att av hänsyn till allmän laglydnad

å döma ungdomar mellan 18 och 21 år fängelse nämndes sålunda under förarbetena bl. a. trafikbrott, där kortare frihetsstraff regelmässigt utdöms (se prop. 1978/79: 212, s. 64, JuU 38, s. 44).

Fängelsestraffkommittén

Enligt regeringens bemyndigande i mars 1979 har chefen för justitiedepartementet tillkallat en kommitté med uppdrag att utreda vissa frågor om fängelse och kriminalvård i anstalt. Kommittén har antagit namnet fängelsestraffkommittén. Enligt kommitténs direktiv (1980 års kommittéberättelse del II s. 34) är det av flera skäl angeläget att med föreliggande kriminologiska forskningsresultat och aktuella betänkanden och rapporter som utgångspunkt företa en mera allsidig översyn när det gäller användningen av fängelsestraffet. Enligt departementschefens uppfattning är det sålunda väsentligt att fullfölja den linje i det kriminalpolitiska utvecklingsarbetet som går ut på att minska användningen av frihetsberövande påföljder och avkorta längden på de frihetsberövanden som ändå måste göras av allmänpreventiva skäl. En utgångspunkt för kommitténs arbete skall vara att fängelsestraffet inte är ägnat att medföra några positiva effekter för den intagne själv utan tvärtom ofta har direkta skadeverkningar. I direktiven heter det vidare bl. a. att vi med hänsyn till vikten av att bekämpa brottsligheten och att upprätthålla allmän laglydnad inte kan avvara fängelsestraffet, men att detta aldrig eller åtminstone endast i mycket speciella undantagsfall torde kunna ses som ett verkningsfullt medel i sig att anpassa lagöverträdaren till samhället eller ens att minska risken för återfall från dennes sida.

Fjorton dagars fängelse

I ett i november år 1979 avgivet delbetänkande (SOU 1980: 1) 14 dagars fängelse har fängelsestraffkommittén föreslagit att minimitiden för fängelsestraff skall sänkas till 14 dagar.

I delbetänkandet anför bl. a. att närmare 40 procent av de år 1978 utdömda fängelsestraffen var på en månad. Enligt kommittén tyder domstolarnas benägenhet att så ofta begagna straffminimum på att det finns behov att sänka detta; eftersom mer än en tredjedel av alla fängelsestraff ligger vid den nedre gränsen kan man på goda grunder anta att en sänkning av den gränsen skulle leda till kortare straff.

Beträffande påföljden för trafiknykterhetsbrott erinrar kommittén om att brottet kan omfatta gärningar av vitt skilda slag.

Kommittén anför:

Ett rattfylleri kan bestå i en färd på tio meter in i garaget med en alkoholhalt i förarens blod av 1,5 promille utan synliga berusningstecken. Det kan också bestå i en längre färd på tätt trafikerade stadsgator av en synbart berusad förare med en alkoholhalt i blodet av 2,5 promille. Utvecklingen synes under senare år alltmer ha gått mot att bestämma fängel-

sestraffets längd till en månad för rena rattfylleribrott, dvs. där domarna endast avser rattfylleri. Detta oavsett vilken promillehalt föraren haft och utan särskilt beaktande av övriga omständigheter vid körningen, såvida inte något speciellt inträffat, t.ex. av det slag att föraren också fällt för vårdslöshet i trafik (1 § TBL). Fortfarande förekommer dock att straffets längd bestäms efter promillehalten på så sätt att om denna överstiger en viss gräns, ökas straffet på med 15 dagar eller en månad.

Det förhållandet att rattfylleribrott av vitt skilda slag i påföljdshänseende bedöms lika och att straffet för flertalet rena rattfylleribrott bestäms till minimum – en månad – tyder enligt vår mening på att en differentiering av straffets längd i sänkande riktning är både önskvärd och lämplig. Det är inte rimligt att allt fler rattfylleribrott av de mest skiftande slag skall bedömas lika i straffmättningshänseende. Vi anser att även för rattfylleribrottens del utrymme finns att använda frihetsstraff i tiden understigande en månad. Några särskilda kriterier som skulle motivera ett kortare frihetsstraff anser vi oss dock inte böra ange.

Kommittén betonar att det förhållandet att minimitiden sänks till 14 dagar inte i sig bör påverka utvecklingen av den rättspraxis som under senare år lett till en mer nyanserad användning av även frivårdspåföljder vid t.ex. trafiknykterhetsbrotten.

I en nyligen beslutad lagrådsremiss på grundval av kommitténs förslag föreslår regeringen att minimitiden för fängelsestraff sänks till 14 dagar.

Beträffande tillämpningsområdet för ett kortare fängelsestraff uttalar föredragande statsrådet bl. a. följande.

Liksom flera remissinstanser finner jag det inte f. n. tillrådligt att låta ett fängelsestraff på 14 eller 21 dagar utgöra en standardpåföljd för rattfylleri. Som Föreningen Sveriges åklagare har framhållit synes det ligga närmast till hands att i dessa mål reservera fängelsestraff på kortare tid än en månad för fall där omständigheterna visserligen inte är i lagens mening mildrande men ändå sådana att ett avsteg från normal straffmättningspraxis framstår som naturlig. Jag tänker här exempelvis på fall där blodalkoholhalten endast obetydligt har överstigit 1,5 promille och någon mera påtaglig trafikfara inte har förelegat vid gärningstillfället. Jag vill ytterligare erinra om att frågan om påföljdsbestämningen i bl. a. rattfyllerimål behandlas i prop. 1979/80: 178, där det också föreslås att domstolarna när de bestämmer påföljd för brott enligt trafikbrottslagen skall få ta hänsyn till körkortsåterkallelse som medför hinder eller synnerlig svårighet för gärningsmannen i hans yrkes- eller näringsutövning. Ifall en samlad bedömning i ett sådant fall som nämnts sist leder till att villkorlig dom eller skyddstillsyn i förening med böter inte anses kunna komma i fråga (jfr prop. 1979/80: 178, s. 203), bör det inte vara uteslutet att i stället sätta fängelsestraffet under en månad även om omständigheterna vid själva brottet inte i och för sig skulle motivera ett sådant avsteg från normal straffmättningspraxis.

Det kan sålunda förutses att ett genomförande av förslaget får inte oväsentliga praktiska konsekvenser för rattfyllerimålen del. Å andra sidan framgår det av vad jag har anfört nyss att det med förslaget inte åsyftas någon genomgripande ändring när det gäller påföljderna för rattfylleri. Frågan härom bör inte prövas i detta sammanhang.

Körkortsåterkallelse betydelse för val av påföljd för rattfylleri

Den i propositionen 1979/80: 178 föreslagna bestämmelsen i trafikbrottslagen medger inte att minimistraffet enligt straffskalan underskrids. Vid rattfylleribrott kan körkortsåterkallelse, om den medför sådana konsekvenser för den dömd som avses i bestämmelsen, beaktas på det sättet att påföljden i stället bestäms till exempelvis villkorlig dom eller skyddstillsyn i förening med böter. Om brottet i och för sig bedöms förskylla strängare fängelsestraff än en månad kan körkortsfrågan beaktas på det sättet att tiden för fängelsestraffet sätts ned (prop. s. 75–76).

Departementschefen understryker att syftet med lagändringen inte är att frångå nuvarande ordning i vad denna innebär att fängelse är normalpåföljden för rattfylleri. Enbart den omständigheten att en körkortsåterkallelse kan förutses utgör således inte skäl att avvika från eljest gällande praxis (prop. s. 76, jfr s. 203).

Utredning om alkoholutandningsprov

Enligt regeringens bemyndigande har socialstyrelsen under år 1979 och 1980 genomfört en försöksverksamhet med luftundersökningsteknik enligt nya metoder vid misstanke om brott mot trafiknykterhetslagstiftningen. Försöksverksamheten har bedrivits i Stockholms, Huddinge och Göteborgs polisdistrikt. Prov har tagits med en apparatur som är konstruerad för att göra det möjligt att på grundval av en analys av utandningsluften omedelbart avläsa alkoholkoncentrationen i blodet.

Mot bakgrund bl. a. av den sålunda bedrivna försöksverksamheten har regeringen i dagarna bemyndigat chefen för justitiedepartementet att tillkalla en särskild utredare för att utreda möjligheterna att använda utandningsprov som bevismedel vid trafiknykterhetsbrott.

Utskottet*Inledning*

I detta betänkande behandlar utskottet dels ett i proposition 1979/80: 178 upptaget förslag till ändring i lagen om straff för vissa trafikbrott, dels en motion vari det efterlyses förslag till ett mera nyanserat påföljdssystem vid rattnykterhetsbrott.

Propositionen

I propositionen föreslås ändringar i lagstiftningen rörande körkort. Förslagen berör bl. a. återkallelsegrunderna och varningsinstitutet. Beträffande handläggningen av körkortsmålen föreslås bl. a. att länsrätt liksom hittills skall pröva mål om återkallelse av körkort. Vidare föreslås ett tvåpartssystem i körkortsprocessen genom att ett allmänt ombud förordnas, ett i varje län, för att föra det allmännas talan.

För att möjliggöra för domstolarna att samordna ansvars- och körkortsfrågorna föreslås i propositionen att den allmänna domstolen när den bestämmer påföljden i mål om ansvar för brott enligt lagen om straff för vissa trafikbrott skall kunna ta hänsyn till en körkortsåterkallelse till följd av brottet. I detta syfte föreslås ett nytt stadgande i den lagen enligt vilket domstolen vid bestämmande av påföljd för brott enligt lagen får ta hänsyn till ett beslut om körkortsåterkallelse som kan medföra hinder eller synnerlig svårighet för gärningsmannen i hans yrkes- eller näringsutövning.

Utskottet delar departementschefens uppfattning att ett bibehållande av den nuvarande ordningen med förvaltningsdomstolarna som prövningsinstanser i körkortsmål bör kompletteras med en möjlighet för de allmänna domstolarna att väga effekterna av brottspåföljd och körkortsingripande mot varandra. Enligt utskottets mening bör en bestämmelse härom nu införas utan hinder av det straffrättsliga reformarbete som i övrigt pågår, bl. a. inom fängelsestraffkommittén. Bestämmelsen bör såsom departementschefen anför ta sikte på de situationer där en återkallelse av körkort medför hinder eller allvarlig svårighet för den dömda i hans yrkesutövning. Utskottet godtar också förslaget att en bestämmelse i ämnet tas in som en ny paragraf i lagen om straff för vissa trafikbrott. Paragrafen bör dock jämkas redaktionellt på sätt som framgår av utskottets hemställan nedan.

Beträffande tillämpningen av den nya regeln vill utskottet liksom departementschefen understryka att avsikten inte är att frångå den nuvarande ordningen i vad denna innebär att fängelse är normalpåföljden för rattfylleri. Att med stöd av den nya regeln avvika från gängse praxis och bestämma påföljden för rattfylleri till exempelvis skyddstillsyn eller villkorlig dom jämte böter bör inte komma i fråga annat än när den tilltalade för sitt arbete är så beroende av att kunna föra motordrivet fordon att ett beslut om återkallelse leder till hinder eller synnerlig svårighet för honom att fortsätta sitt arbete.

Lagändringen föreslås, liksom övriga i propositionen upptagna förslag till ändringar, träda i kraft den 1 januari 1981. Trafikutskottet föreslår beträffande förslaget till ändring i körkortslagen att denna ändring, med hänsyn till den korta tid som återstår till den 1 januari 1981, skall träda i kraft först den 1 juli 1981. Enligt justitieutskottets mening bör samma tid för ikraftträdande bestämmas beträffande ändringen i lagen om straff för vissa trafikbrott.

I övrigt föranleder lagförslaget inte något uttalande från utskottets sida.

Motionen

Påföljdsbestämningen vid trafiknykterhetsbrott före brottsbalkens tillkomst år 1965 var relativt schablonmässig och onyanserad. Vid rattfylleri tillämpades av hänsyn till den allmänna laglydnaden i regel ovillkorliga frihetsstraff av en à två månaders längd, bortsett från flertalet fall av

rattfylleri med moped, där straffet på grund av mildrande omständigheter vanligtvis ansågs kunna bestämmas till enbart böter – i genomsnitt 60–80 dagsböter.

Under 1970-talet har man kunnat spåra en tendens till ökad nyansering i högsta domstolens val av påföljd för rattfylleri; i ökande utsträckning har hänsyn tagits till gärningens samband med den tilltalades personliga förhållanden, och större utrymme än tidigare har givits åt individualpreventiva och humanitära överväganden i påföljdsfrågan. Denna tendens kan i än högre grad märkas i underrätternas praxis, även om bedömningarna synes skifta mellan olika underrätter.

Huvudprincipen för högsta domstolens val av påföljd för rattfylleri, där omständigheterna inte är mildrande, är att hänsynen till allmän laglydnad kräver att påföljd som inte innebär frihetsberövande tillämpas endast om särskilda skäl talar därför.

Särskilt har härvidlag beaktats om den dömda påbörjat försök att återanpassa sig till ett ordnat liv och om det föreligger risk att denna process försvåras om den dömda berövas friheten. Resonemang av denna typ har främst förts beträffande dem som varit allvarligt alkoholskadade. Annan påföljd än frihetsberövande har också valts med hänsyn till den dömdes dokumenterade svårighet att klara av ett frihetsberövande och också med hänsyn till den mindre trafikfara brottet i det enskilda fallet medfört.

I motionen efterlyses ett mera nyanserat påföljdssystem i mål om ansvar för trafiknykterhetsbrott.

Motionsyrkandet grundas på de förslag som lades fram av trafiknykterhetsbrottskommittén år 1970. Dessa innebar i korthet i fråga om rattfylleri att påföljden i första hand borde bestämmas till villkorlig dom och böter eller till fängelse. För personer med alkoholproblem borde påföljden i allmänhet bestämmas till skyddstillsyn med föreskrift om nykterhetsvårdande behandling. Kommittén konstaterade att en mycket stor del av dem som gör sig skyldiga till trafiknykterhetsbrott har svåra alkoholproblem. Detta förhållande har också understrukits för utskottet vid den hearing som utskottet har hållit med en rättsvetenskaplig expert på området. Därvid har bl. a. pekats på att om domstolen utgår från att bland dem som åtalas för rattfylleri många är alkoholskadade ligger det för domstolen närmare till hands än eljest att förordna offentlig försvarare och föranstalta om ingående personutredning. En viktig effekt av en sådan handläggningsordning har angetts vara att därigenom kan komma fram omständigheter som ger stöd för domstolen att, i enlighet med de riktlinjer som i praxis dragits upp av högsta domstolen, döma till en icke frihetsberövande påföljd.

För utskottet har presenterats viss statistik över tingsrätters val av påföljder för rattfylleri. Materialet grundas på mål om rattfylleri där omständigheterna inte har bedömts som mildrande och visar relationen mellan antalet domar, i vilka påföljden har bestämts till skyddstillsyn eller

villkorlig dom respektive fängelse. Materialet visar stora variationer; i Blekinge län har exempelvis dömts till villkorlig dom eller skyddstillsyn i ca 2,8 procent av fallen (relationen 1:35) medan motsvarande andel i Gotlands län utgör ca 26,3 procent (1:2,8). Mellan domstolar i ett län noteras variationer i andelen domar på villkorlig dom och skyddstillsyn från 50 procent (1:1) till ca 4,5 procent (1:22). Vid några tingsrätter har under den tid som statistiken avser över huvud taget inte dömts till någon icke frihetsberövande påföljd för rattfylleri.

Enligt en i rättspraxis antagen grundsats kräver, som ovan angetts, hänsynen till allmän laglydnad att påföljden för rattfylleri normalt bestäms till fängelse. Detta har enligt utskottets mening haft stor betydelse som avhållande faktor när det gäller bilkörning i samband med alkoholförtäring; uppfattningen att man måste hålla isär alkoholförtäring och bilkörning torde ha en fast förankring hos det stora flertalet medborgare. Det är enligt utskottets mening ett viktigt trafiksäkerhetsintresse att denna uppfattning vidmakthålls.

Utskottet finner sig mot den angivna bakgrunden inte böra i linje med motionsönskemålet förorda någon ändring av gällande rätt i fråga om valet mellan frihetsberövande och icke frihetsberövande påföljd i normalfall av rattfylleri.

Hotet om ett fängelsestraff avhåller emellertid inte alla medborgare från att köra motorfordon i alkoholpåverkat tillstånd. Mycket talar för att det bland dem som ändå kör i sådant tillstånd finns många som har uttalade alkoholproblem. För dessa personer torde fängelsestraffet i regel varken avhålla från fortsatt brottslighet eller ha någon positiv effekt från vård- eller behandlingssynpunkt. Tvärtom kan ett fängelsestraff i vissa fall få direkt skadliga effekter.

Synpunkter av nyss nämnd art ligger bakom den praxis som har utvecklats när det gäller val mellan frihetsberövande och icke frihetsberövande påföljder för rattfylleri som har begåtts av personer med dokumenterade alkoholproblem. Denna praxis, som medger en icke frihetsberövande påföljd, ofta i förening med vårdinsatser, har enligt utskottets mening fog för sig och tillgodoser också i viss mån motionärernas önskemål om ett mera nyanserat påföljdssystem. Detsamma gäller den praxis som medger en icke frihetsberövande påföljd också i andra särskilda fall, exempelvis där trafikfaran bedömts som ringa.

Av det anförda framgår att utskottet ställer sig bakom gällande rätt beträffande val av påföljder i mål om ansvar för rattfylleri. Som framgår av vad som har sagts tidigare i detta betänkande innebär införandet av den i proposition 1979/80: 178 föreslagna och av utskottet tillstyrkta möjligheten att vid påföljdsvalet ta hänsyn till beslut om körkortsåterkallelse inte någon principiell ändring i nuvarande ordning.

Vid bedömningen av motionsspörsmålet har utskottet noterat att tingsrätterna i sin rättstillämpning synes komma till ett resultat som inte är

enhetligt över hela landet. Även om vissa variationer måste accepteras i ett system med ett stort antal i dömandet självständiga domstolar är det enligt utskottets mening förvånande att olikheterna mellan skilda tingsrätters påföljdsval är så stora som det i detta ärende framlagda materialet pekar på.

Enligt utskottets mening förefaller det inte troligt att olikheterna kan förklaras enbart med hänvisning till skiljaktigheter i de faktiska förhållandena i de olika målen. En förklaring kan vara att domstolarna arbetar från olika utgångspunkter såväl när det gäller personutredningen och annan handläggning av målen som när det gäller valet av påföljd.

En ordning som — såsom här synes vara fallet — så påtagligt innebär att lika fall inte behandlas lika i våra domstolar kan från rättvisesynpunkt inte godtas. Det material som utskottet kunnat studera är dock inte tillräckligt för att det skall vara möjligt att avgöra om förhållandet kräver någon ändrad lagstiftning eller annan form av ingripande från statsmakternas sida.

Vad som framkommit i detta ärende motiverar emellertid enligt utskottets mening en närmare undersökning av domstolarnas handläggning, t. ex. av frågor om förordnande av offentlig försvarare, och påföljdsval i mål om ansvar för rattfylleri. Det bör ankomma på regeringen att närmare besluta om formerna för en sådan undersökning. På grundval av de resultat som undersökningen kan komma att visa får ställning tas till frågan om behovet och arten av vidare åtgärder.

Vad utskottet sålunda med anledning av motionen har anfört om en undersökning av domstolarnas handläggning m. m. i fråga om mål rörande ansvar för rattfylleri bör såsom riksdagens mening ges regeringen till känna.

Utskottets hemställan

Utskottet hemställer

1. att riksdagen antar det genom proposition 1979/80: 178 framlagda förslaget till lag om ändring i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott med den ändringen att 6 § och ikraftträdandebestämelsen erhåller följande som *Utskottets förslag* betecknad lydelse.

Regeringens förslag

Utskottets förslag

6 §

Finns det grundad anledning anta att till följd av ett brott enligt denna lag beslut kommer att meddelas om återkallelse av behörighet att föra motordrivet fordon och att beslutet kommer att medföra att hinder eller synnerlig svårighet

När påföljd skall bestämmas för ett brott enligt denna lag får hänsyn tas till att gärningsmannen till följd av brottet kan komma att förlora sin behörighet att föra motordrivet fordon, om det finns grundad anledning anta

Regeringens förslag

uppstår för gärningsmannen i hans yrkes- eller näringsutövning, får hänsyn härtill tas vid bestämmande av påföljd för brottet. På motsvarande sätt får hänsyn tas till ett beslut, genom vilket sådan behörighet har återkallats tills vidare.

Utskottets förslag

1. att beslut om återkallelse av behörigheten kommer att meddelas och

2. att beslutet kommer att medföra hinder eller synnerlig svårighet för gärningsmannen i hans yrkes- eller näringsutövning.

På motsvarande sätt får hänsyn tas till beslut, genom vilket behörighet att föra motordrivet fordon har återkallats tills vidare.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1981.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1981.

2. att riksdagen med anledning av motion 1978/79:1180 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om en undersökning av domstolarnas handläggning m. m. i fråga om mål rörande ansvar för rattfylleri.

Stockholm den 11 november 1980

På justitieutskottets vägnar
BERTIL LIDGARD

Närvarande: Bertil Lidgard (m), Åke Polstam (c), Eric Jönsson (s), Hans Petersson i Röstånga (fp), Arne Nygren (s), Björn Körlof (m), Lilly Bergander (s), Gunilla André (c), Hans Pettersson i Helsingborg (s), Helge Klöver (s), Ella Johnsson (c), Karl-Gustaf Mathsson (s), Arne Svensson (m), Maja Ohlin (s) och Allan Ekström (m).

Bilaga

Tingsrätternas val av villkorlig dom—skyddstillsyn jämfört med fängelse vid rattfylleri 1979

<i>AB län</i>	1:4,5	<i>M län</i>	1:5,5
Handen	1:4	Helsingborg	1:7,5
Huddinge	1:2	Landskrona	1:22
Jakobsberg	1:3,5	Lund	1:5,5
Nacka	1:3	Malmö	1:9
Norrtälje	1:3,5	Trelleborg	1:1
Sollentuna	1:8	Ystad	1:2
Solna	1:3		
Stockholm	1:5,8	<i>N län</i>	1:4,5
Södertälje	1:4,5	Halmstad	1:6
Södra Roslag	1:2	Varberg	1:3,5
<i>C län</i>	1:8,7	<i>O län</i>	1:4,4
Uppsala	1:14	Göteborg	1:4,8
		Mölnadal	1:2,5
<i>D län</i>	1:5,3	Stenungsund	1:2
Eskilstuna	1:5	Uddevalla	1:13
Katrineholm	1:3		
Nyköping	1:8,5	<i>P län</i>	1:9,8
		Borås	1:16,5
<i>E län</i>	1:5,1	Sjuhäradsbygden	0:13
Norrköping	1:4	Trollhättan	1:9,5
		Vänersborg	1:2,5
<i>F län</i>	1:4,1	Åmål	0:11
Eksjö	1:8		
Jönköping	1:2	<i>R län</i>	1:8,1
Värnamo	1:20	Falköping	1:7
		Lidköping	1:14,5
<i>G län</i>	1:8,2	Mariestad	1:3,5
Ljungby	0:18	Skövde	1:14,5
Växjö	1:4,5		
		<i>S län</i>	1:5,9
<i>H län</i>	1:5,8	Arvika	1:2,5
Kalmar	1:2	Karlstad	1:6,5
Møre o. Öland	0:11	Kristinehamn	1:3,5
Oskarshamn	1:10	Sunne	0:14
<i>I län</i>	1:2,8	<i>T län</i>	1:4,8
Gotland	1:2,8	Hallsberg	1:11
		Karlskoga	1:19
<i>K län</i>	1:35	Lindesberg	1:7
Karlskrona	0:13	Örebro	1:3
<i>L län</i>	1:6,5	<i>U län</i>	1:2,9
Hässleholm	1:9	Sala	1:2
Kristianstad	1:5	Västerås	1:5,5
Simrishamn	1:10		

<i>W län</i>	<i>1:6,4</i>	<i>AC län</i>	<i>1:10,4</i>
Falu	1:5,5	Lycksele	1:12
Hedemora	1:5,5	Skellefteå	1:10
Leksand	1:6	Umeå	1:13
Ludvika	1:6,5		
Mora	1:12	<i>BD län</i>	<i>1:5,9</i>
		Boden	1:4
<i>X län</i>	<i>1:4,1</i>	Gällivare	1:4
Bollnäs	0:21	Haparanda	1:9
Gävle	1:2,5	Luleå	0:14
Hudiksvall	1:6	Piteå	1:3,5
<i>Y län</i>	<i>1:5,8</i>	<i>Hela riket</i>	<i>1:5,2</i>
Härnösand	1:2,5		
Sundsvall	1:9		
<i>Z län</i>	<i>1:4,6</i>		
Jämtbygden	1:13		
Östersund	1:2,5		