



# Brottsutvecklingen i Sverige fram till år 2007

## Kapitel: Rattfylleri

Hela publikationen finns att beställa eller ladda ner på [www.bra.se/go/297](http://www.bra.se/go/297)

## RATTFYLLERI

Tove Sporre

### Sammanfattning

Under 1990-talet genomfördes två omfattande reformer inom trafiknykterhetslagstiftningen, vilket ledde till att både den faktiska och den anmälda rattfylleribrottsligheten minskade. Från att stadigt ha minskat under nästan hela 1990-talet ökade den anmälda rattfylleribrottsligheten under åren 2001–2007. Under år 2007 anmäldes omkring 29 400 rattfylleribrott till polisen. Det är en ökning med 7 procent om man jämför med år 2006, då cirka 27 400 brott anmäldes.

Utvecklingen av antalet anmälda rattfylleribrott har under hela 2000-talet varit kraftig och ökat med 69 procent. Troliga orsaker till detta är tillkomsten av lagstiftningen för drograttfylleri och polisens kraftiga ökning av slumpmässiga utandningsprover. Dessa faktorer förklarar med största sannolikhet det mesta av ökningen av den anmälda rattfylleribrottsligheten. Men det är även troligt att en faktisk ökning av rattfylleribrottsligheten skett under åren 1999–2004 eftersom både trafikolyckor och alkoholkonsumtion också ökar under denna period. Åren därefter (2006–2007) kan man se en minskning av alkoholkonsumtionen medan både dödsolyckor och olyckor med misstänkt alkoholpåverkan varierar något, men ligger på en lägre nivå än åren innan. Det gör att Brå:s bedömning av utvecklingen, och hur möjligheten är att bedöma denna givet de datakällor vi har, är att den troliga förklaringen till det fortsatta ökade antalet anmälda rattfylleribrott under åren 2006–2007 inte är en reell ökning, utan en effekt av att antalet utandningsprover som polisen utför har ökat så dramatiskt.

### Inledning

I Sverige finns en lång historia av engagemang i alkoholfrågor. Nykterhetsrörelsen har varit stark och på olika sätt arbetat med dessa frågor vilket kan antas ha påverkat utformningen av lagarna om rattfylleribrotten och allmänhetens inställning till dessa (Brå, 1995). Sverige var också ett av de första länderna i världen som införde straff för rattfyl-

leri, bara Norge var före. När det gäller brottsförebyggande åtgärder är rattfylleri ett av de få brott där preventiva effekter av lagstiftningen kunnat beläggas (Norström och Andersson 1996). Skärpningar i lagstiftningen under år 1990 och 1994 medförde med stor sannolikhet att den faktiska rattfylleribrottsligheten minskade (se nedan).

Straffet för rattfylleri har förändrats successivt från det att första påbudet kom på 1920-talet fram till den nuvarande lagstiftningen, som trädde i kraft under första hälften av 1990-talet. Den första reella lagstiftningen, från år 1941, innehöll ansvarsbestämmelser baserade på promillegränser. Gränsvärdena för det som i dag avser det vanliga respektive det grova brottet, bestämdes då till 0,8 respektive 1,5 promille. Efter ytterligare tio år kom dagens lag, lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, att gälla, där § 4 och 4a i dag reglerar trafiknykterhetsbrotten. Under första hälften av 1990-talet genomfördes två omfattande reformer av rattfyllerilagstiftningen.

Lagstiftningen som trädde i kraft den 1 juli 1990, innebar generellt sett tre förändringar av rattfylleribrottet. För det första ändrades det som tidigare benämndes som rattonykterhet och rattfylleri till att i stället bli ett gradindelat brott – rattfylleri och grovt rattfylleri. För det andra sänktes den nedre straffbarhetsgränsen från 0,5 till 0,2 promille. För det tredje ändrades bedömningen av brottets svårhetsgrad samt påföljdsvalet vid rattfylleri. I stället för att enbart se till promillenivån skulle domstolen, precis som vid andra gradindelade brott, göra en samlad bedömning av omständigheterna.

Den andra ändringen av trafiknykterhetslagstiftningen ägde rum den 1 februari 1994. Gränsvärdet för grovt rattfylleri sänktes från 1,5 till 1,0 promille och maximistraffet för grovt rattfylleri höjdes från ett till två års fängelse. Det uttalades också att fängelsestraffet skulle betraktas som normalpåföljd vid grovt rattfylleri. Straffet för rattfylleri är i dagsläget böter eller fängelse i högst sex månader. Anses brottet vara grovt ska gärningspersonen dömas till fängelse i högst två år. Den 1 juli 1999 infördes också en särskild angivelse under § 4 avseende förbud mot rattfylleri under påverkan av narkotika.

## Omfattning och utveckling

### Omfattning och förändrade arbetsrutiner

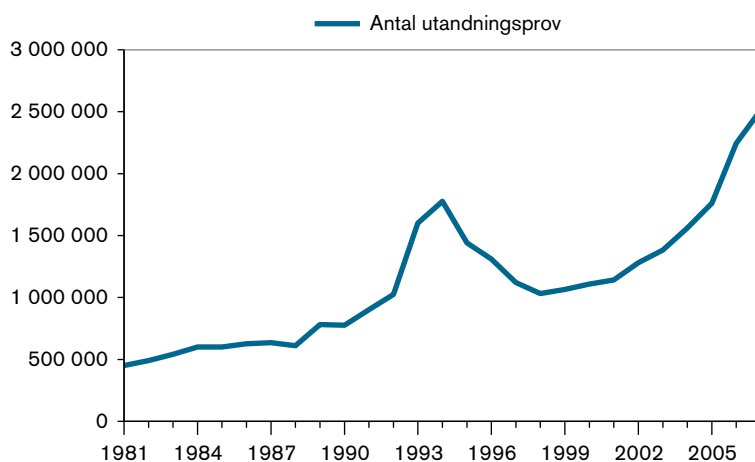
År 2007 anmäldes drygt 29 200 rattfylleribrott; i relation till folkmängden motsvarar det cirka 320 anmälda rattfylleribrott per 100 000 invånare. Mörkertalet är mycket stort när det gäller rattfylleri, vilket innebär att den faktiska brottsligheten är betydligt mer omfattande än vad som framgår av anmälningsstatistiken. Enligt Vägverkets trafiksäkerhetsenkät för år 2007 uppger fem procent av de tillfrågade att de under de senaste tolv månaderna kört bil efter att ha druckit star-

kare alkohol än lättöl. Den senaste studien som visar hur omfattande rattfylleriet är i dag, uppskattar att det varje dag görs cirka 12 500 rattfylleriresor (NTF 2008). Persson (1980) har i en studie uppskattat den faktiska rattfylleribrottsligheten till omkring 200 gånger större än den synliga. Det skulle i så fall innebära att det i dag begås drygt fyra miljoner rattfylleribrott varje år. I en norsk studie (Greve 1987) beräknades trafiknykterhetsbrotten uppgå till 7 000 under en genomsnittsdag, vilket skulle innebära cirka 2,5 miljoner rattfylleribrott per år.

Tolkningen av brottsutvecklingen i termer av den anmälda brottsligheten försvaras av att den dolda rattfylleribrottsligheten är stor i relation till den registrerade polisanmälda brottsligheten. Rattfylleribrott upptäcks främst genom polisens kontroller. Uppgifter från Statens Kriminaltekniska Laboratorium (2000), som analyserar luftutandningsprov, visar att under åren 1996–2000 kom drygt 25 procent av rattfylleribrotten till polisens kännedom genom rutinkontroller. Knappt 40 procent upptäcktes genom polisens allmänna övervakning, 24 procent upptäcktes genom tips från allmänheten och drygt 10 procent genom olyckor eller ett avvikande körbeteende.

Relationen mellan den dolda och den anmälda brottsligheten påverkas av att brotten i så stor utsträckning upptäcks av polisen. Om polisen förändrar sina kontrollrutiner, syns det också i antalet anmälda rattfylleribrott. Den dolda rattfylleribrottslighetens storlek i relation till den anmälda har under de senaste decennierna påverkats av framför allt tre förändringar i den polisiära kontrollverksamheten. För det första ökade antalet polisiära kontroller under andra hälften av 1980-talet. Antalet rutinmässiga sållningsprov eller rutinkontroller ökade drastiskt från omkring 600 000 (1984) till över 1 700 000 (1994). Den dolda brottsligheten bör därmed ha minskat under denna period eftersom polisen då griper fler rattfyllerister. Å andra sidan förändrades också praxis avseende rutinkontroller under början av 1990-talet. Från att koncentrera kontrollåtgärderna till punktinsatser på vissa tider, dagar och platser då antalet rattfyllerister förväntades vara högt, övergick polisen till mer slumpmässiga kontroller. Denna övergång hade troligtvis motsatt effekt i och med att träffsäkerheten för kontrollerna minskade. Åren efter 1994 minskade polisen antalet utandningsprover.

I vad mån den försämrade träffsäkerheten vägs upp av fler kontroller är emellertid oklart. Enligt Norström och Skog (2001) kunde man under år 2000 åter se att polisen riktade sina kontroller. Enligt statistik från Rikspolisstyrelsen (2004) är det framför allt polisen i Stockholms län som övergått till riktade kontroller, eftersom de har en högre träffbild på andelen positiva utandningsprov. Procentuellt är träffbild inte så mycket högre än för övriga delar av landet, men då Stockholm står för en antalsmässigt stor del av den anmälda rattfylleribrottslighe-



Figur 1. Antalet alkoholutandningsprov tagna av polisen, åren 1981–2007. Källa: RPS.

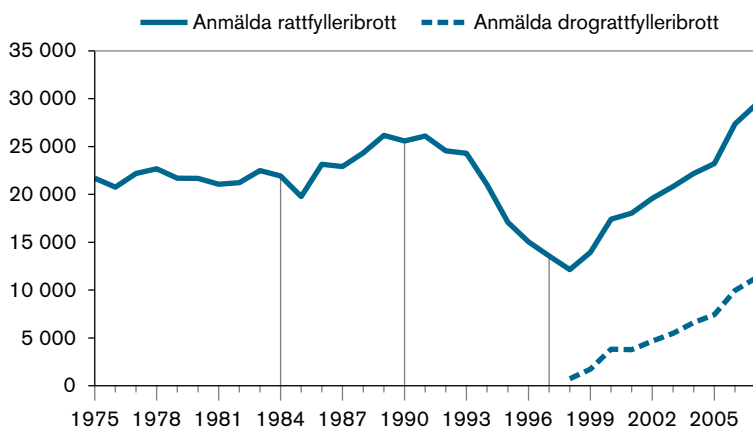
ten kan slutresultatet påverkas något. Huruvida detta var en tillfällig åtgärd, på grund av att vissa regioner på prov hade lördagsöppna Systembolag, eller om det är en permanent ändring av polisens rutiner, är dock oklart. Den tredje förändringen har skett under 2000-talet då antalet utandningsprover ökat från 1,1 miljoner år 2000 till 2,5 miljoner år 2007.

Polisen har utbildat allt fler poliser i yttre tjänst i att känna igen tydliga tecken på drogpåverkan, vilket bidragit till att fler drogtester utförs. Av de drogtester som gjordes år 2006 uppvisade 83 procent spår av narkotika eller läkemedel (Rikspolisstyrelsen 2007). Det är dock viktigt att ha i åtanke att det bara är en viss andel av den anmälda brottsligheten som påverkas när polisen ändrar praxis för rutinkontroller. Den relativt stora andel fall av rattfylleri som upptäckts genom trafikolyckor, misstänkt framförande av fordon och tips från allmänheten, påverkas i betydligt mindre grad.

### Utveckling – anmälda brott

Under år 2007 anmäldes omkring 29 400 rattfylleribrott till polisen. Det är en ökning med 7 procent om man jämför med år 2006, då cirka 27 400 brott anmäldes. Utvecklingen av antalet anmälda rattfylleribrott har under hela 2000-talet varit kraftig och ökat med 69 procent.

Sedan år 1975 kan utvecklingen av antalet anmälda rattfylleribrott i stort sett beskrivas i fyra olika perioder (se figur 2). Den första perioden, från mitten av 1970-talet till mitten av 1980-talet, var relativt stabil med en nivå på mellan 21 000 och 22 000 anmälningar årligen. Den



Figur 2. Antalet anmälda rattfylleribrott åren 1975–2007 (den undre kurvan för åren 1999–2007 avser enbart drograttfylleri). Källa: Brå.

kraftiga nedgången år 1985 beror troligtvis på en omorganisation av polisen, vilket resulterade i färre trafikpoliser (Knutsson 1992). Under period två som sträcker sig från år 1985 till 1991, ökade antalet anmälda rattfylleribrott och år 1991 var antalet uppe i 26 100 brott.

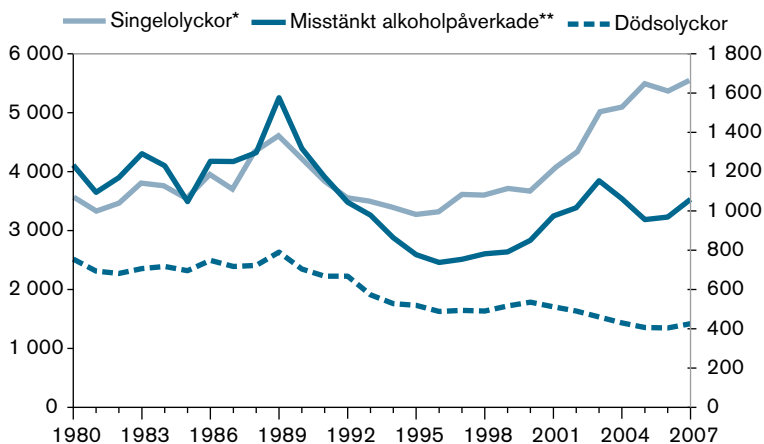
Under den tredje perioden, åren 1991–1998, minskade antalet anmälda rattfylleribrott markant med i genomsnitt 10 procent årligen, vilket sannolikt är ett resultat av de omfattande reformerna på lagstiftningsområdet under åren 1990 och 1994. År 1998 var antalet anmälda rattfylleribrott drygt 12 100. Åren 1999–2007, under den fjärde och sista perioden, ökade antalet anmälda rattfylleribrott återigen och var år 2007 uppe i drygt 29 200 brott, vilket är den högsta mätningen under hela perioden. Den undre kurvan som redovisas under denna period visar antalet drograttfylleribrott.

Utvecklingen ser olika ut i olika län, detta beror i sin tur mycket på att rattfylleri är ett spanings- och ingripandebrott och i hög grad påverkas av att kontrollinsatserna varierar för de olika länen. Insatserna kan vara extra höga i ett län under ett år för att nästa år vara högre i ett annat län. Eftersom kontrollinsatserna skiljer sig åt mellan de olika länen är den regionala variationen i anmälda rattfylleribrott ett högst osäkert mått på de faktiska geografiska skillnaderna. Därför görs ingen redovisning av rattfylleribrottsligheten på regional nivå, en sådan redovisning skulle mer vara en analys över vilka olika insatser de olika polismyndigheterna gör för rattfylleribrottsligheten.

## Trafikolyckor och alkoholkonsumtion

Eftersom antalet anmälda rattfylleribrott som enskild källa inte är ett bra mått på den faktiska brottsligheten bör man även studera andra statistikällor för att få en uppfattning om den faktiska utvecklingen av rattfylleribrottsligheten. En sådan statistikälla är antalet trafikolyckor, en annan är alkoholkonsumtionen.

Att alkoholkonsumtion i samband med motortrafik medför en ökad risk för olyckor är i dag ett relativt okontroversiellt faktum. Sambandet mellan alkoholkonsumtion och trafikolyckorsrisk är påvisad i en mängd studier. Risken att orsaka en trafikolycka har visats öka redan vid en påverkansgrad under 0,5 promille (SOU 1970:61). Varje ökning av alkoholhalten i blodet med 0,2 promille medför att risken för singelolyckor fördubblas enligt en engelsk studie (Zador 1991). Två svenska studier belägger också detta. Enligt Vägverket (2003) var närmare hälften av förarna i singelolyckorna med dödlig utgång påverkade av alkohol eller andra droger. Vidare hade 20 procent av de personbilsförare som under åren 2000–2002 avlidit på grund av trafikolyckor påvisat en blodalkoholhalt på över 0,2 promille (Eriksson 2004).



\* Antalet olyckor domineras av sådana där någon blivit lindrigt skadade – proportionerna 3/1. Mörkertalet för lindrigt skadade är troligen generellt mycket stort. Tal i storleksordningen 60–70 procent uppmättes under 80-talet. Det är inte klarlagt om mörkertalet är konstant eller om det varierar mellan enstaka år.

\*\* Förare av motorfordon som misstänkts påverkade av alkohol eller droger, inklusive mopedförare. Ett misstankebegrepp i vid bemärkelse används, omfattar också det vardagliga »tror du att». Svartsbortfallet på denna fråga är mycket stort.

Figur 3. Antal polisrapporterade singelolyckor (vänster axel), antal polisrapporterade vägtrafikolyckor med dödlig utgång (höger axel) och antal förare med misstänkt alkoholpåverkan delaktiga i vägtrafikolyckor med personskada (höger axel), åren 1980–2007. Källa: SIKÅ.

Enligt Vägverket var drygt 40 procent av de personbilsförare som omkom i trafiken år 2006 påverkade av alkohol.

Den andra statistikkällan som kan komplettera den anmälda rattfylleribrottsligheten är alkoholkonsumtionen. Undersökningar påvisar ett samband mellan alkoholkonsumtion på samhällsnivå och anmänt rattfylleri (Kendell 1984, Smart och Mann 1987). Samvariationen mellan totalkonsumtionen i ett land och antalet trafikolyckor har däremot studerats i liten utsträckning. Norström och Andersson (1996) har dock visat att det finns ett tydligt samband mellan förändringar av den totala alkoholkonsumtionen (mätt i antal sålda liter alkohol per capita) och förändringar av antalet trafikolyckor.

Trafikolycksfallsutvecklingen och alkoholkonsumtionen är mot bakgrund av ovanstående viktiga informationskällor vid analyser av den faktiska rattfylleribrottsligheten. Därför redovisas i det följande utvecklingen av de höggradigt alkoholrelaterade döds- respektive singelolyckorna, utvecklingen av antalet förare som misstänkts ha varit alkoholpåverkade i samband med trafikolyckor där det förekommit personskada samt utvecklingen av den skattade totala alkoholkonsumtionen.

Efter att ha ökat något under 1980-talet minskade dödsolyckorna och singelolyckorna successivt under första hälften av 1990-talet (se figur 3). Mellan åren 1997 och 2000 ökade åter igen *dödsolyckorna*, men mellan åren 2001–2006 har de sedan åter minskat. År 2006 rapporterades cirka 400 *dödsolyckor* till polisen, vilket är den lägsta nivå av antalet *dödsolyckor* som rapporterats sedan början av 1980-talet. År 2007 ökade antalet dödsolyckor något men antalet är ändå betydligt lägre än under hela 1980- och 1990-talet. Antalet polisrapporterade *singelolyckor* uppvisar däremot en fortsatt ökning. De ökade med 67 procent mellan åren 1996 och 2007, från drygt 3 300 till drygt 5 500.

Under första delen av 1990-talet minskade antalet förare med *misstänkt alkoholpåverkan* i samband med polisrapporterade trafikolyckor med personskada drastiskt. Som framgår av figur 3 är mönstret detsamma som för utvecklingen av dödsolyckor och singelolyckor. I likhet med singelolyckor ökade också dessa olyckor med *misstänkt alkoholpåverkan* efter år 1997. Olyckor med *misstänkt alkoholpåverkan* ökade fram till år 2003 då de var cirka 1 150 till antalet. Efter det har de återigen minskat och år 2006 var dessa olyckor omkring 970 till antalet. Under år 2007 kan noteras en uppgång; antalet rapporterade olyckor var 1 059. Ett nytt system för registrering av skador och olyckor, som togs i bruk år 2002, kan dock ha påverkat statistiken över *singelolyckor* och förare med *misstänkt alkoholpåverkan* så att mörkertalet blivit något mindre.

Som nämnts tidigare finns också ett samband mellan ökad alkoholkonsumtion och antalet rattfylleribrott. Alkoholkonsumtionen ökade



markant mellan åren 2000 och 2004. År 2000 var den totala alkoholkonsumtionen 8,4 liter per person över 15 år och under år 2004 hade den ökat till 10,5 liter. Under senare år har dock den totala alkoholkonsumtionen minskat något och var år 2007 9,8 liter per person över 15 år (Kühlhorn m.fl. 2000, Leifman och Gustafsson 2003, SORAD 2008).

### Ökar rattfylleribrottsligheten?

Som tidigare nämnts genomfördes två omfattande reformer inom trafiknykterhetslagstiftningen under 1990-talet. Huvudresultatet i utvärderingen av 1990 års reform (Norström och Andersson 1996) är att reformen ledde till att den faktiska rattfylleribrottsligheten minskade med omkring 18 procent och att antalet trafikolyckor med dödlig utgång minskade med omkring 8 procent. Resultaten är statistiskt säkraställda och tar hänsyn till förändringar i alkoholkonsumtionen och trafikflödesintensiteten. Även 1994 års reform torde ha bidragit till att rattfylleribrotten därefter fortsatte att minska. I utvärderingen av reformen (Brå 1998) påtalas att minskningen av antalet anmälda rattfylleribrott fortsatte efter ikraftträdandet år 1994. Antalet dödsolyckor och singelolyckor minskade också mer än vad som kunde förväntas. Slutsatsen var att reformen således följdes av en faktisk minskning av antalet rattfylleribrott.

När det gäller den kraftiga uppgången av antalet anmälda rattfylleribrott under åren 1999 till och med 2007 finns fyra tänkbara förklaringar. Den första och enskilt största förklaringen är att antalet anmälningar av rattfylleri under påverkan av narkotika, ett brott som infördes i lagstiftningen den 1 juli 1999, ökat markant (se figur 2). År 2000 var omkring 3 800 (22 procent) av antalet anmälda rattfylleribrott just rattfylleri under påverkan av narkotika. År 2007 hade dessa anmälningar ökat till cirka 11 200 (38 procent av det totala antalet anmälda rattfylleribrott).

En andra förklaring är den kraftiga ökningen av polisens slumpmässiga utandningsprover som nämnts tidigare. Ökningen har framför allt skett under 2000-talet då antalet prover ökade från drygt en miljon år 2000 till drygt 2,5 miljoner år 2007 (se figur 1). Den tredje förklaringen, som troligen inte är lika betydande som de två föregående, torde vara polisens riktade kontroller mot områden nära lördagsöppna systembolag år 2000 (Norström och Skog 2001) och Stockholmspolisens riktade kontroller på senare år (Rikspolisstyrelsen 2004). Den fjärde förklaringen, som är något mer osäker, har att göra med polisens ändrade registreringsrutiner för anmälda trafikbrott, en förändring som emellertid endast kan ha en liten effekt på rattfylleribrotten.

Ovanstående fyra faktorer förklarar med största sannolikhet det mesta av ökningen av den anmälda rattfylleribrottsligheten. Men det är även troligt att en faktisk ökning av rattfylleribrottsligheten skedde

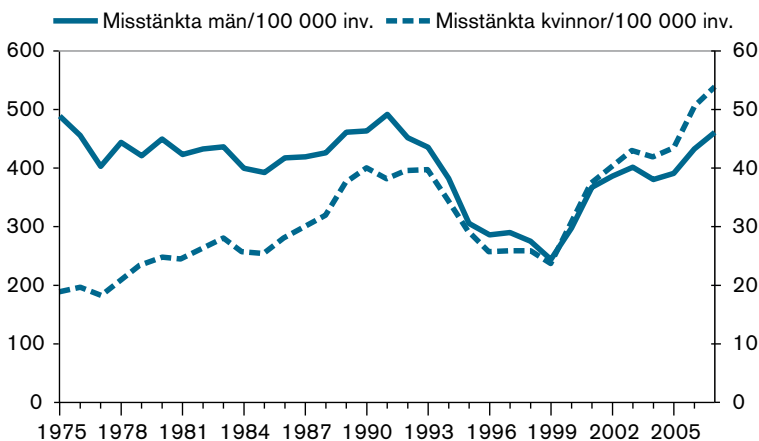
under åren 1999–2004 eftersom både trafikolyckor och alkoholkonsumtion också ökade under denna period. Åren därefter (2006–2007) kan man se en minskning av alkoholkonsumtionen medan både dödsolyckor och olyckor med misstänkt alkoholpåverkan varierar något men fortfarande ligger på en lägre nivå än åren innan. Det gör att den troliga förklaringen till det fortsatta ökade antalet anmälda rattfylleribrott inte är en reell ökning, utan en effekt av att antalet utandningsprover som polisen utför har ökat dramatiskt.

## Gärningspersoner

### Misstänkta personer

Under år 2007 var omkring 19 700 personer misstänkta för rattfylleribrott. Av dessa misstänktes 26 procent (cirka 5 000 personer) för drog-rattfylleri. Av de 19 700 som misstänktes för rattfylleribrott var drygt 2 100 personer, eller 11 procent, kvinnor. Andelen kvinnor har ökat tämligen konstant under hela 2000-talet från att i början utgöra 9,5 procent av antalet misstänkta till att år 2007 utgöra 11 procent. Sett i ett längre perspektiv har kvinnornas andel ökat markant, år 1975 utgjorde de 4 procent av antalet misstänkta för rattfylleribrott.

En ökning av kvinnors bilkörande och en förändring av deras alkoholkonsumtion är troligen förklaringen till ökningen av antalet och



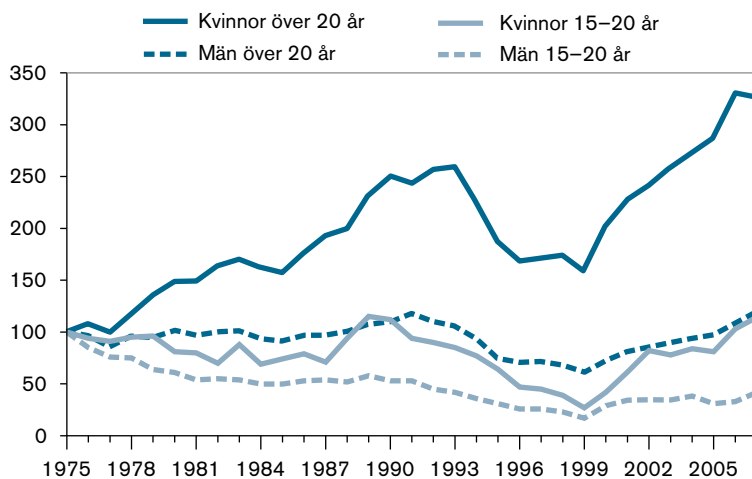
Figur 4. Antal misstänkta män respektive kvinnor per 100 000 invånare 15 år eller äldre, åren 1975–2007.<sup>104</sup> (Observera att kurvorna ligger på två olika axlar. Antalet män avläses från den vänstra axeln och antalet kvinnor avläses från den högra axeln). Källa: Brå.

<sup>104</sup> Nedgången under år 1999 beror på bortfall i statistiken.

andelen misstänkta kvinnor under 1970- och 1980-talen. Under denna period ökade kvinnornas alkoholkonsumtion i relation till männen och de drack också oftare koncentrerat (Kühlhorn 1998, Kühlhorn och Leifman 1998). Under 1990-talet följde utvecklingen av antalet kvinnor som misstänks för rattfylleribrott trenden för antalet misstänkta män tämligen väl, se figur 4.

Däremot skedde inga omfattande förändringar vad gäller kvinnornas alkoholkonsumtion och bilkörande efter slutet av 1980-talet. Dessa faktorer är således inte tillräckliga för att förklara den fortsatta ökningen av andelen kvinnliga gärningspersoner under 1990- och 2000-talen. En förklaring till ökningen av andelen kvinnor under 1990-talet är att effekten av olika preventiva åtgärder är störst bland personer med god prognos för behandling, nämligen i det här fallet männen (se t.ex. Skog 1992).

Det kan förklaras på följande sätt: andelen problemkonsumenter är större bland dömda kvinnor än män i jämförelse med normalbefolkningen (Bergman 1994). Kvinnliga rattfyllerister antas därför relativt sett ha en sämre prognos än män. När de preventiva åtgärderna förstärks minskar därför antalet misstänkta kvinnor mindre än antalet misstänkta män (se figur 5). Den största ökningen av antalet misstänkta personer per 100 000 invånare (15 år och äldre) har skett bland de vuxna kvinnorna. Att antalet unga gärningspersoner minskar kraftigare



Figur 5. Antal misstänkta män och kvinnor i olika åldersgrupper (index), per 100 000 invånare i respektive kategori, åren 1975–2007.<sup>105</sup> Index år 1975=100. Källa: Brå.

<sup>105</sup> Nedgången under år 1999 beror på bortfall i statistiken.

än antalet vuxna och att kvinnors andel av de misstänkta ökar, ligger i linje med vad som kan förväntas i ljuset av de preventiva teorierna. Eftersom det finns en koppling mellan rattfylleri och alkoholkonsumtion finns det anledning att anta att den första grupp som minskar sitt rattfylleribeteende är de yngre, som inte hunnit med att utveckla ett problematiskt alkoholbruk.

### Återfall

Rattfyllerister tenderar att ha en högre alkoholkonsumtion än befolkningen i allmänhet och andelen alkoholister/alkoholproblematiker är större bland rattfyllerister än bland allmänheten (Brå 1998; sou 1970:61). Eftersom en stor del av rattfylleribrotten hänger samman med ett alkoholberoende är det rimligt att anta att gärningspersonerna återfaller ofta. Att ofta återfalla i ett visst beteende betyder emellertid inte nödvändigtvis att man polisanmäls lika ofta, även om risken att upptäckas ökar. Återfall i brott mäts dessutom ofta genom brott som konstateras av en lagföring, det vill säga åtalsunderlåtelse, straffföreläggande eller dom. Sammantaget innebär detta att uppgifter om återfallet därför är minskat. Detta gäller i synnerhet rattfylleri där upptäcktsrisken är mycket liten.

Tidigare studier om återfall i rattfylleri visar att omkring 20 procent av dem som lagförs återfaller inom fem år (Brå 1998). En specialstudie som Brå genomförde på uppdrag av Dagens Nyheter, visar att av samtliga som år 2004 lagfördes för rattfylleri var 35 procent tidigare dömda för rattfylleri under de senaste 12 åren. Andelen kvinnor som hade minst en tidigare lagföring var 22 procent och andelen av männen var 37 procent.

### Hanteringen i rättsväsendet

Rattfylleri stadgas i § 4 och 4a i trafikbrottslagen. Straffet för rattfylleri är böter eller fängelse i högst sex månader. Om brottet bedöms som grovt ska gärningspersonen dömas till fängelse i högst två år. Från och med den första juli 1999 finns också särskilt angivet i lagen att den som kör under påverkan av narkotika också kan dömas för rattfylleri.

Under år 2007 lagfördes omkring 460 personer för rattfylleri under påverkan av narkotika, 8 000 personer för rattfylleri och 5 000 personer för grovt rattfylleri (avser endast huvudbrott).<sup>106</sup> Den vanligaste påföljden, 51 procent, vid rattfylleribrott under påverkan av narkotika var böter utfärdad av domstol, den näst vanligaste, 25 procent, var straffföreläggande, det vill säga böter utfärdad av åklagare. När det gäller

<sup>106</sup> Grovt rattfylleri avser både rattfylleri under påverkan av alkohol och narkotika.

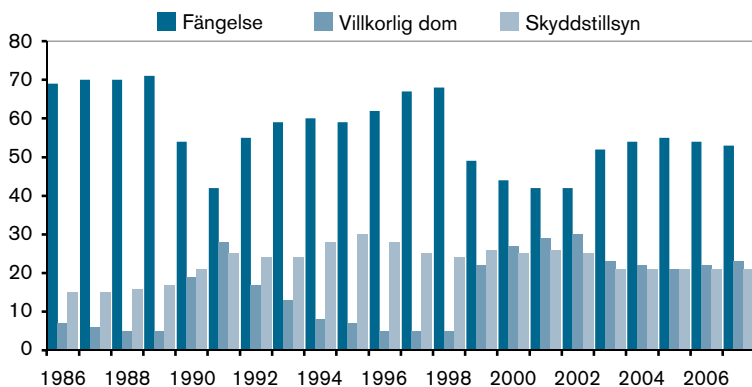
rattfylleri är den dominerande påföljden, 83 procent, strafföreläggande. I princip alla övriga fall, 14 procent, renderade böter utfärdade av domstol. Endast 0,1 procent av personerna lagförda för rattfylleri dömdes till fängelse. När det gäller det grova brottet är påföljdsstrukturen helt annorlunda. Den vanligaste påföljden för grovt rattfylleri under år 2007 var fängelse, 52 procent. Den genomsnittliga strafftiden var två månader. Andra vanliga påföljder var villkorlig dom, 23 procent, till övervägande del i kombination med samhällstjänst och skyddstillsyn, 21 procent. Fördelningen av påföljderna för drograttfylleri, rattfylleri och grovt rattfylleri återges i tabell 1.

I 1990 års reform angavs att det skulle göras en samlad bedömning av helheten när påföljden bestämdes. Detta innebar att andelen fängelsedomar för grova rattfylleri minskade kraftigt. Året före reformen (1989) dömdes drygt 70 procent av de grova rattfyllerierna till fängelse, medan motsvarande andel året efter reformen (1991) var 42 procent. Överflyttningen skedde till påföljden villkorlig dom. Andelen gärningspersoner dömda till villkorlig dom ökade från 5 procent år 1989 till 28 procent år 1991.

Den drastiska minskningen av andelen grova rattfylleri som dömts till fängelse, noterades relativt snart av rättsväsendet. Redan under år 1991 meddelades därför en rad domslut från Högsta Domstolen där fängelsestraffets position som normalpåföljd i samband med grovt rattfylleri befastes. Efter dessa uppmärksammade domar återställdes successivt nivån beträffande andelen fängelsedomar för grova rattfylleri. Redan under år 1993 uppgick andelen fängelsedömda grova ratt-

Tabell 1. Påföljdsstruktur för personer lagförda för drograttfylleri, rattfylleri eller grovt rattfylleri som huvudbrott, år 2007.

	Drograttfylleri		Rattfylleri		Grovt rattfylleri		Totalt	
	Antal	Andel (%)	Antal	Andel (%)	Antal	Andel (%)	Antal	Andel (%)
Domar	268	58,0	1 178	15,0	4 903	98,0	6 349	47,0
Fängelse	8	2,0	7	0,1	2 604	52,0	2 619	20,0
Rättspsykiatrisk vård	-	-	-	-	2	0,0	2	0,0
Skyddstillsyn	10	2,0	13	0,1	1 028	21,0	1 051	8,0
Villkorlig dom	1	0,2	5	0,1	1 151	23,0	1 157	9,0
Ungdomsvård/-tjänst	1	0,2	35	0,4	47	1,0	83	0,6
Böter	234	51,0	1 107	14,0	12	0,2	1 353	10,0
Övriga domar	14	3,0	11	0,1	59	1,0	84	0,6
Strafföreläggande	116	25,0	6 556	83,0	49	1,0	6 721	50,0
Åtalsunderlåtelse	79	17,0	192	2,0	32	1,0	303	2,0
<b>Totalt</b>	<b>463</b>	<b>100,0</b>	<b>7 926</b>	<b>100,0</b>	<b>4 984</b>	<b>100,0</b>	<b>13 373</b>	<b>100,0</b>



Figur 6. Andelen grova rattfyllerister dömda till fängelse, villkorlig dom respektive skyddstillsyn, åren 1986–2007. Källa: Brå.

fyllerister till nästan 60 procent. Åren 1997 och 1998 var andelen grova rattfyllerister som dömdes till fängelse 67 respektive 68 procent.

Den 1 januari 1999 infördes möjligheten att förena villkorlig dom med föreskrift om samhällstjänst. Syftet var att ge alternativ till fängelsestraff i de fall där ett sådant annars skulle ha varit aktuellt. Det ursprungliga syftet stämmer väl överens med hur strukturen för påföljder under åren 1999 och 2002 också blev. Andelen grova rattfyllerister som dömdes till fängelse sjönk kraftigt, från 49 procent år 1999 till 42 procent år 2002 samtidigt som andelen villkorliga domar i kombination med samhällstjänst ökade påtagligt. Under år 2003 hände i stort sett samma sak som år 1991, nämligen att åklagaren drev ett rättsfall (NJA 2002:81) upp till Högsta Domstolen, som i sin tur fastställde att fängelse ska vara normalpåföljd i samband med grovt rattfylleri. Enligt domstolen skulle påföljden dock bedömas från fall till fall och avgörande skulle vara den åtalades promillehalt. Under de följande åren ökade andelen grova rattfyllerister som dömdes till fängelse medan påföljden villkorlig dom sjönk. Andelen dömda till fängelse mellan åren 2003 och 2006 uppgår till mellan 52 och 55 procent vilket innebar en ökning, men inte riktigt till samma nivåer som på 1980- och 1990-talet. Under samma tidsperiod uppgår andelen dömda till villkorlig dom till mellan 21 och 23 procent. Fördelningen av påföljderna framgår av figur 6.

## Brottsförebyggande åtgärder och kriminalpolitik

När trafiksäkerhet studeras och i synnerhet rattfylleri, som är orsaken till en fjärdedel av alla dödsolyckor i trafiken, är det av intresse att relatera till den så kallade Nollvisionen. Det långsiktiga målet för visionen är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Nollvisionen lanserades 1995 och riksdagen tog beslut om den hösten 1997. Utvecklingsarbetet efter riksdagsbeslutet har varit omfattande, både när det gäller synen på trafiksäkerhet och hur man ska nå målet. Några exempel på vad som hänt är fler trafikljus, fler rondeller, lägre hastigheter i tätbebyggda områden, mittbarriärer och alkohåls (Vägverket 2007). Efter det att Nollvisionen etablerats i Sverige har också antalet dödade i trafiken minskat, även om målet med att högst 270 människor ska behöva dödas i trafiken år 2007 inte nåddes. I Alkolåsutredningen (sou 2006:72) sammanfattades läget med att Nollvisionens mål inte kan nås så länge alkohol förekommer i trafiken. Internationellt förutsågs det att trafikskador kommer att bli den tredje eller fjärde vanligaste dödsorsaken i världen på grund av den kraftiga trafikökningen i utvecklingsländerna. Inom EU har beslut fattats om att halvera antalet trafikdödade i unionen till år 2010.

När rattfylleribrottsligheten ökar och i synnerhet om antalet alkoholrelaterade olyckor ökar får det ofta stor uppmärksamhet. I januari år 2006 presenterades ett delbetänkande av rattfylleriutredningen (sou 2006:12) avseende utredning om rattfylleri och sjöfylleri. Utredningen är ett led i den nationella planen för att förebygga alkoholskador. Särskilt prioriterat i denna plan är trafiknykterhet och förstärkta insatser för att minska de alkoholrelaterade olyckorna i trafiken. Genom detta ska också antalet rattfylleribrott minskas. Ett flertal myndigheter, företag och organisationer är involverade i det nationella arbetet med att öka trafiksäkerheten, som bland annat ska uppnås genom förhöjd trafiknykterhet. Att minska alkoholkonsumtionen kan te sig som en svår uppgift, inte minst därför att alkoholen blivit mer tillgänglig. Dels har antalet utskänkingsställen med längre öppettider ökat, dels får man numera föra in mer alkohol från utlandet. Som nämnts tidigare har dock alkoholkonsumtionen minskat något de senaste åren (SORAD 2008).

Rattfylleriutredningen hade också i uppdrag att utvärdera vilka effekter de tidigare lagstiftningsreformerna under åren 1990 och 1994 haft på rattfylleribrottsligheten. Utredningen konstaterar att reformerna ledde till att rattfylleribrottsligheten sannolikt minskade under 1990-talet och att detta i sin tur bör ha lett till en ökad trafiksäkerhet. Som ett resultat av utredningen kommer tjänstemän inom Tullverket (och Kustbevakningen, se nedan) att få ökade möjligheter att ingripa mot rattfylleri genom att kunna ta alkoholutandningsprov.

Delbetänkandet som presenterades i början av år 2006 behandlade också frågan om sjöfylleri. Uppdraget var bland annat att överväga om en promillegräns för sjöfylleri som inte är grovt bör införas och om Kustbevakningens möjligheter att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov. Detta har resulterat i att Kustbevakningen från den 1 juli år 2008 fått större möjligheter att ingripa mot sjöfylleri genom att ta alkoholutandningsprover, både rutinmässiga sållningsprov och bevisprov. Den nu gällande sjölagen (1994:1009) reglerar sjöfylleri enligt två svårhetsgrader, sjöfylleri och grovt sjöfylleri. Från början fanns inga promillegränser satta som skiljer sjöfylleri från grovt sjöfylleri, men år 1999 ändrades bestämmelserna så att omständigheter som särskilt skulle beaktas vid bedömningen av om brottet var grovt var om gärningspersonen haft en alkoholkoncentration om minst en promille i blodet.

Alkolåsutredningen (SOU 2006:72) har utrett möjligheterna att införa ett krav på alkolås eller andra tekniska system som förhindrar rattfylleri i alla nya bilar som är registrerade i Sverige. Utredningen ser alkolås som ett redskap att skydda medtrafikanter från att drabbas av olyckor. Den gör vidare bedömningen att ett författningsreglerat krav på alkolås bör införas för alla nya personbilar som registreras i Sverige från och med år 2012 och i alla lastbilar och bussar som registreras från och med år 2010. Detta förutsätter dock en formell ansökan till EU om tillstånd för Sverige att införa nationell lagstiftning om alkolås. Vidare vill utredningen att alla som gjort sig skyldiga till rattfylleri får krav på att endast köra fordon med alkolås som villkor för fortsatt körkortsinnehav. Brå har i sitt remissvar emellertid påpekat (Brå 2006) att det finns stora problem med tekniken vad gäller alkolås och att det får anses tveksamt om detta går att åtgärda till år 2012. Förutom detta finns en del oklarheter om de framtida kostnaderna för alkolås. I övrigt ses positivt på förslagen och bedömningen görs att det med största sannolikhet skulle innebära stora förändringar för rattfylleribrottsligheten och återfall i dessa brott. Alkolås har hittills i första hand använts som ett redskap i rehabilitering av lagförda rattfyllerister och för att kvalitetssäkra transporter. Redan innan utredningen tillsattes fanns möjlighet för rattfyllerister att i stället för att få körkortet indraget ansöka om att delta i ett alkolåsprogram. I programmet krävs bland annat att föraren under färd också måste blåsa vid slumpmässigt återkommande kontroller. Många företag har också låtit installera alkolås i sina fordon för att kvalitetssäkra sina transporter, exempelvis taxibolag, transportfirmor och kommuner. I slutet av år 2007 fanns i Sverige cirka 20 000 alkolås installerade i fordon och ett år senare beräknas siffran vara över 70 000. Sedan utredningen presenterades har det varit val och den nya regeringen har inte skrivit någon proposition i frågan. När det gäller alkolås är det stor skillnad mellan Sverige och andra länder, där Sve-



rige ligger närmast i att införa obligatoriskt alkoholås. Frågan diskuteras också i USA, Kanada och Norge.

Polisens slumpmässiga utandningsprover antas också ha en preventiv påverkan på rattfylleribrottsligheten. Enligt studier har det framgått att personer med erfarenhet av utandningsprov också anser att det finns en större risk att bli upptäckt jämfört med dem som inte blivit utsatta för proverna (Törnros 1995). Till och med de som känner en person som blivit testad upplever en större risk att bli upptäckt. Under hela 2000-talet har polisens slumpmässiga utandningsprover ökat dramatiskt, vilket kan sägas ha en förebyggande effekt i och med att den upplevda upptäcktsrisken ökar.

Vid individinriktade åtgärder kan särskilda program och behandlingar ge effekter om de är inriktade på dem som har missbruksproblem, vilket en stor del av rattfylleristerna har. Ett exempel på detta är undervisningsprogrammet Rattfällan, som det sedan mitten av 1980-talet varit möjligt att frivilligt delta i efter en rattfylleridom. En utvärdering som gjordes för tio år sedan visar att återfall i rattfylleri för förstagångsdömda minskade med en tredjedel för dem som genomgått programmet. För bilister med fler än en rattfylleridom fanns dock ingen skillnad om man jämför med dem som inte genomgått programmet (VTI 1997).

## Referenser

- Bergman, H. (1994). *AUDIT – The Alcohol Use Disorders Identification Test, MANUAL*. Karolinska Sjukhuset.
- Brottsförebyggande rådet, Brå (1995). *Rattfylleribrottets historia 70 år. Rapport 1995:2*. Stockholm: Brottsförebyggande rådet.
- Brottsförebyggande rådet, Brå (1998). *Rattfylleri*. Utvärdering av 1994 års reform av trafiknykterhetslagstiftningen. Rapport 1998:7. Stockholm: Brottsförebyggande rådet.
- Brottsförebyggande rådet, Brå (2006). *Remissyttrande över delbetänkandet Alkoholås – nyckeln till nollvision (sou 2005:72) och slutbetänkandet Öppna möjligheter med Alkoholås (sou 2006:72)*. Stockholm: Brottsförebyggande rådet.
- Centrum för socialvetenskaplig alkohol- och drogforskning, SORAD (2008). *Den totala alkoholkonsumtionen i Sverige under 2007 – en preliminär skattning av registrerad och oregistrerad alkohol*. Stockholm: Centrum för socialvetenskaplig alkohol- och drogforskning. Stockholms universitet.
- Dagens Nyheter (2005). *Artiklar om rattfylleri*. Beställning från Brå. Stockholm.
- Eriksson, A. (2004). *Personlig kommunikation*. Rättsmedicinalverkets Rättsmedicinska avdelning. Umeå.

- Greve, V. (1987). Rattonykterhet och straff. *Apropå* 2. Stockholm. Brottsförebyggande rådet.
- Kendell, R. E. (1984). The Beneficial Consequences of the United Kingdom's Declining per Capita Consumption of Alcohol in 1979–82. *Alcohol & Alcoholism* 19:271–276. Oxford Journals, Oxford University Press.
- Knutsson, J. (1992). *Ökad eller stabil straffnivå*. RPS Forskning 1992:3. Stockholm: Polishögskolan.
- Kühlhorn, E. (1998). Svenska alkoholvanor i ett förändringsperspektiv. I: Kühlhorn, E. och Björn, J. (red.) *Svenska alkoholvanor i förändring*. Sober förlag, Kristianstad.
- Kühlhorn, E. och Leifman, H. (1998). *Drinking Habits in Sweden*. (manuskript).
- Kühlhorn, E. m.fl. (2000). *Alkoholkonsumtionen i Sverige under 1990-talet*. OAS. Socialdepartementet, Stockholm.
- Leifman, H. och Gustafsson, N.-K. (2003). *En skål för det nya millenniet*. En studie av svenska folkets alkoholkonsumtion i början av 2000-talet. Forskningsrapport nr. II. SORAD; Stockholms universitet. NJA: 2002:81, s. 653.
- Norström, T. och Andersson, J. (1996). *Utvärdering av 1990 års reform av trafikbrottslagen* (stencil). Stockholm: Brottsförebyggande rådet.
- Norström, T. och Skog, O.-J. (2001). *Effekter av lördagsöppna systembodelagsbutiker*. Uppföljning av de första tio månaderna (stencil). Stockholm: Institutet för social forskning, Stockholms Universitet.
- Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande. Nättidningen (2008). Artikel: *Ny ntf-studie om rattfylleriet i länen: 65 fylleresor om dagen på Gotland – drygt 2100 i Västra Götaland*. Hämtat den 3 september 2008 från <[www.ntf.se/Tidning/default36408.asp](http://www.ntf.se/Tidning/default36408.asp)>. Publicerat 17 juni 2008.
- Persson, L.G.W. (1980). *Hidden Criminality—Theoretical and Methodological Problems, Empirical Results*. Stockholm. Dept. of Sociology, University of Stockholm.
- Rikspolisstyrelsen (2007). *Polisens Årsredovisning 2006*. Stockholm. Rikspolisstyrelsen.
- Skog, O.-J. (1992). Om narkotikakontrollens virkningar. *Stoffmisbruk. Tidskrift om narkotika och rusproblem* 4:42.
- Smart, R.G. och Mann, R.E. (1987). Large Decrease in Alcohol-Related Problems Following a Slight Reduction in Alcohol Consumption in Ontario 1975–83. *British Journal of Addiction* 82:285–291. Blackwell Publishing.
- SORAD 2008. den totala alkoholkonsumtionen i Sverige under första kvartalet 2008. Stockholm: SORAD.

- SOU 1970:61. *Trafiknykterhetsbrott. Betänkande avgivet av kommittén för lagstiftning angående trafiknykterhetsbrott.* Stockholm: Justitiedepartementet.
- SOU 2006:12. *Rattfylleri och sjöfylleri. Delbetänkande av rattfylleriutredningen.* Stockholm: Fritzes.
- SOU 2006:72. *Öppna möjligheter med alkohol. Slutbetänkande av Alkoholåutredningen.* Stockholm: Fritzes.
- Statistiskt material, Statens Kriminaltekniska Laboratorium (2000).
- Statistiskt material, Riskpolisstyrelsen (2004).
- Törnros, J. (1993). *Rattfällan: Utvärdering av kurs för fängelsedömda rattfyllerister: Återfall inom en fyraårsperiod.* Statens Väg- och Transportforskningsinstitut. VTI meddelande 703. Linköping.
- Törnros, J. (1995). *Effects of a Random Breath Testing Campaign in Southern Sweden* (stencil). Swedish Road and Transport Research Institute (VTI), Sweden.
- Vägverket (2003). *Djupstudierapport över dödsolyckor i södra Sverige 1997–2002.* Publikation 2003:136.
- Vägverket (2007). *Trafiksäkerhet. Resultat från 2007 års trafiksäkerhetsenkät.* Borlänge. Vägverket.
- Zador, P.L. (1991). Alcohol-Related Relative Risk of Fatal Driver Injuries in Relation to Driver Age and Sex. *Journal of Studies on Alcohol* 52:302–310. Alcohol research Documentation, Inc.