

Rattfylleri och drograttfylleri – en undersökning av rattfylleribrott som lagförts vid Umeå tingsrätt



© Kurt Bergner & Lars Olov Sjöström
Västerbottens läns Nykterhetsförbund 2024

Innehåll

Inledning	5
Syfte	5
Material.....	5
Metod	5
Terminologi för rattfylleribrott	5
Bakgrund – droger och trafik	6
Förekomst i trafiken	6
Drogrelaterade trafikolyckor	6
Lagstiftning.....	7
Cannabis och trafik – en internationell utblick	8
Cannabis – en trafikfarlig drog	8
Cannabislegaliseringens konsekvenser	8
Resultat av undersökningen vid Umeå tingsrätt	10
Fördelning mellan alkohol och andra droger	10
De rattfylleridömdas ålder	10
Vanligt förekommande droger	11
Åldersfördelning bland cannabispåverkade förare	11
Andra brott i samband med rattfylleridomarna	12
Diskussion	12
Källor och litteratur	14

Inledning

Denna undersökning har genomförts som en del av Västerbottens läns nykterhetsförbunds projekt "Nya grepp för opinionsbildning i samverkan" som genomförs med stöd från Stiftelsen Ansvar För Framtiden. Undersökningen har genomförts av Kurt Bergner, Umeå, i samverkan med Lars Olov Sjöström, sakkunnig i trafiksäkerhetsfrågor hos MHF. Vi vill tacka övriga personer som på olika sätt bidragit till projektets genomförande.

Syfte

Syftet med undersökningen har varit att belysa rattfylleribrotten, och då särskilt problemet drograttfylleri, utifrån en sammanställning av en genomgång av rattfylleridomar från Umeå tingsrätt. Vi har försökt skapa en helhetsbild av dessa brott gällande förövare, påföljder och förekomst av vanliga narkotikasubstanser i samband med åtalpunkten Rattfylleri under påverkan av narkotika. Rapporten inleds med en bakgrund om rattfylleriproblemet och gällande lagstiftning i Sverige samt en kortfattad omvärldsorientering kring frågan.

Material

Som underlag för undersökningen har domar avseende rattfylleribrott från Umeå tingsrätt för åren 2018 och 2022 använts. Totalt omfattar materialet 235 rattfylleribrott. Tingsrätten hanterar mål från kommunerna Bjurholm, Nordmaling, Robertsfors, Umeå, Vindeln och Vännäs.

Metod

Alla domar från Umeå tingsrätt från åren 2018 och 2022 som avser rattfylleribrott har gått igenom. För alla rattfylleribrott har följande uppgifter sammanställts: Brotsrubrik, ålder, kön samt kommun, datum och veckodag för var och när brottet begåtts. Vidare har påföljder för brotten angetts. Inga personuppgifter om namn, personnummer eller adress/bostadsort har registrerats.

För rattfylleri avseende alkoholpåverkad körning har angetts promillehalt och om brottet bedöms som grovt. För rattfylleri under påverkan av narkotika har också angetts om brottet bedöms som grovt. Dessutom har substans enligt resultat av rättskemisk analys angetts.

Terminologi för rattfylleribrott

Begreppet rattfylleri som juridisk term används när en person kör ett motordrivet fordon med minst 0,2 promille alkohol i blodet *eller* har narkotika i blodet. Det är alltså i trafikbrottslagstiftningen ett samlingsnamn för all körning i vägtrafik eller spårtrafik med alkohol eller narkotika i kroppen.

Det som vi i dagligt tal benämner *drograttfylleri* kallas i rättsliga sammanhang för "rattfylleri under påverkan av narkotika". I den här rapporten används båda benämningarna som synonyma begrepp.

Bakgrund – droger och trafik

Rattfylleri har varit ett problem sedan bilismens barndom. Problemet blev tydligt redan under 1920-talet när antalet trafikolyckor ökade i takt med den ökande biltrafiken. Det blev snabbt tydligt att alkoholpåverkade förare orsakade många av olyckorna. Mot bakgrund av detta bildades organisationen MHF 1926 av engagerade människor inom nykterhetsrörelsen. Under en stor del av 1900-talet handlade rattfylleriproblemet nästan uteslutande om alkoholpåverkan. Det är också anledningen till att lagstiftningen om narkotikapåverkan i trafiken kom igång först i början av 1950-talet.

Förekomst i trafiken

Kunskaperna om den faktiska *förekomsten av narkotika i trafiken* är än så länge mycket begränsade i Sverige. Det saknas idag statistik om hur vanligt det är med andra droger än alkohol i trafiken. Det beror framförallt på att personal från Polisen, Tullverket och Kustbevakningen, enligt nuvarande lagstiftning, inte får kontrollera förarens eventuella drogpåverkan rutinmässigt och utan föregående misstanke. Därmed är det mycket svårt att med nuvarande lagstiftning beräkna förekomsten av drogpåverkade förare i trafikflödena i Sverige.

När det gäller alkohol i trafiken har samma myndighetspersonal däremot rätt att ta utandningsprov med sållningsinstrument utan att det finns skäligen misstanke om rattfylleribrott, enligt *Lag (1976:1090) om alkoholutandningsprov*. Utifrån de rutinmässiga sållningsproverna för alkohol kan statistik om andelen alkoholpåverkade förare sammanställas.

Drogrelaterade trafikolyckor

Lite mer kunskaper har vi om *förekomsten av narkotika i samband med trafikolyckor*. Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor under år 2022 visar att 56 personer omkom i en alkohol- eller narkotikarelaterad trafikolycka, vilket motsvarar 25 procent av alla omkomna i trafiken. Av dessa personer omkom 32 i olyckor som enbart var alkoholrelaterade, 16 i olyckor som enbart var drogrelaterade och 8 i olyckor som var både alkohol- och drogrelaterade. Djupstudierna för år 2023 visar att 52 personer omkom i en alkohol- eller narkotikarelaterad trafikolycka, vilket motsvarar 23 procent av alla omkomna i trafiken. Av dessa personer omkom 35 i olyckor som enbart var alkoholrelaterade, 12 i olyckor som enbart var drogrelaterade och 5 i olyckor som var både alkohol- och drogrelaterade.¹

En genomgång av alla personbilsförare som omkom under åren 2005–2013 visar att amfetamin var den vanligast förekommande illegala drogen (Forsman, 2015). Den näst vanligaste var THC (cannabis). Tidigare studier (exempelvis Elvik, 2013) har visat att amfetamin är den drog som ger störst ökad risk att dödas eller skadas svårt i trafiken.²

¹ Trafikverket, *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2023*, Borlänge 2024, s. 40

² Trafikverket. Rattfylleri. Trafikverket. 2023. <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/trafiksakerhet/sakerhet-pa-vag/rattfylleri/>, utskrift den 4 maj 2024

Lagstiftning

Det som vi i dagligt tal kallar drograttfylleri har i lagstiftningen och rättssystemet benämningen "rattfylleri under påverkan av narkotika". Den första svenska straffbestämmelsen mot alkoholpåverkan i trafiken infördes redan 1923. Inte förrän 1951 fick vi ett tydligt förbud mot drogpåverkan bakom ratten genom införandet av trafikbrottslagen (1951:649). Där infördes för första gången ett förbud mot att framföra ett fordon under påverkan av "annat berusningsmedel" än alkohol.

1990 ändrades begreppet "annat berusningsmedel" i lagen till "något annat medel". Det innebar en markering att bestämmelsen omfattade påverkan av samtliga preparat som kan påverka körförmågan.³

Den 1 juli 1999 infördes en nollgräns för narkotikaklassade substanser i blod i Trafikbrottslagen (TBL 4§ 2 st.). En utvidgning gjordes av straffansvaret för rattfylleri så att det avser också den som framför ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter färden finns något narkotiskt ämne kvar i förarens blod. Nollgränsen gäller dock inte om narkotikan intas i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination. Oavsett ordination eller inte gäller dock som tidigare att man kan dömas om trafikfarlig påverkan från något annat medel än alkohol kan styrkas. Dock gäller alltid ansvar för kliniskt rattfylleri enligt förutsättningarna som anges i 4 §, tredje stycket Trafikbrottslagen.⁴

Samtidigt som ändringarna i trafikbrottslagen avseende rattfylleri under påverkan av narkotika trädde i kraft infördes Lag (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken. Lagen innebär att polisen har rätt att genomföra ögonundersökning på förare som kan misstänkas för rattfylleri under påverkan av narkotika. Det får alltså inte ske rutinmässigt och utan föregående misstanke. Undersökningen får endast avse ögonens utseende och funktion med avseende på bl.a. eventuella ofrivilliga ryckningar i ögonen (nystagmus), förmågan att korsa dem samt pupillernas storlek och reaktion på ljus. Som hjälpmedel används en godkänd pupillometer, en penna och en mindre ljuskälla.⁵ Förare som misstänks för drograttfylleri får lämna blodprov.

Sedan den 1 juli 2008 har även tjänstemän vid Tullverket och Kustbevakningen befogenheter att ingripa mot rattfylleribrott inklusive rattfylleri under påverkan av narkotika. Det innebär att de, på samma sätt som polismän, har rätt att stoppa fordon och ta alkoholutandningsprov, både rutinmässiga sållningsprov och bevisprov, göra ögonundersökningar samt omhändertaga nycklar etc. De nya reglerna ger möjlighet till utökad kontroll av trafiknykterheten i t.ex. hamnar och vid gränser och innebär att myndigheternas resurser utnyttjas mer effektivt i kampen mot olika rattfylleribrott. De nya befogenheterna framgår av Lag (2008:322) om Tullverkets och Kustbevakningens befogenheter att ingripa vid rattfylleribrott.⁶

³ Solarz, Artur, *Drograttfylleri. Omfattning, olycksrisker och bevisproblem*, Stockholm 1998, s. 75

⁴ Folkesson, Christer & Sjöström, Lars Olov, *Vad gör vi åt drograttfylleriet*, Stockholm 2009, s. 8

⁵ Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken, RPSFS 1999:4, FAP 333-3

⁶ Folkesson, Christer & Sjöström, Lars Olov, *Vad gör vi åt drograttfylleriet*, Stockholm 2009, s. 8

Cannabis och trafik – en internationell utblick

Vi ser idag en stark trend som innebär att det i allt fler länder blir legalt att odla och använda cannabis. Det framförs ofta åsikter om att också Sverige borde genomföra en legalisering. I den pågående debatten om denna fråga är det enligt vår mening nödvändigt att också diskutera trafiksäkerhetsaspekterna på vad en liberaliserad narkotikapolitik skulle innebära.

Cannabis – en trafikfarlig drog

Aktuell forskning visar att cannabis, i likhet med alkohol, är en trafikfarlig drog. Cannabis påverkar på olika sätt hjärnan och därmed också körförmågan hos fordonsförare, både under akut rus och på grund av den långsiktiga påverkan som drogen ger på användaren, framför allt när det gäller hjärnans funktion. I en rapport från National Institute of Drug Abuse i USA (2020) fastslås att cannabispreparat avsevärt försämrar bedömning, motorisk koordination och reaktionstid, och refererar till tre publicerade studier som har funnit ett direkt samband mellan THC-koncentration i blodet och nedsatt körförmåga. Rapporten hänvisar också till två stora europeiska studier som visar att sannolikheten var ungefär dubbelt så stor att en förare med THC i sitt blod var vållande i en dödsolycka än en nykter förare ⁷

I en amerikansk forskningsstudie, publicerad i *Drug and Alcohol Dependence*, visas att körförmågan hos en regelbunden cannabisrökare är nedsatt också när personen i fråga inte är under akut påverkan av drogen. Deltagarna i försöket fick inte röka inom 12 timmar före testsituationen med körsimulatorn för att säkerställa att ingen av cannabisrökarna var påtänd. I körsimulatortester som byggts upp kring en rad trafiksituationer i stads- och landsvägstrafik visade det sig att de regelbundna cannabisrökarna gjorde många flera misstag i trafiken jämfört med ickerökarna som deltog i försöket. ⁸

I rapporten *Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines in Europe — findings from the DRUID project*, redovisas resultat från det stora EU-projektet DRUID. En sammanställning i rapporten visar att förare som testades positivt för THC var 1-3 gånger mer inblandade i en olycka än vad olycksfrekvensen bland ”nyktra” förare var. ⁹

Cannabislegaliseringens konsekvenser

MHF har tillsammans med MA-Rusfri Trafikk i Norge genomfört en undersökning med syftet ”att ge en kortfattad kunskapsöversikt gällande om legalisering av cannabis (hasch och marijuana) i olika länder påverkar trafiksäkerheten”. Resultaten av undersökningen visar på ett tydligt mönster, som innebär att förekomsten av cannabispåverkade förare och cannabisrelaterade trafikolyckor ökar i de länder och delstater som har legaliserat eller avkriminaliserat cannabis. ¹⁰

⁷ NIDA. "Letter from the Director." I: *National Institute on Drug Abuse*, May 27, 2020 <https://www.drugabuse.gov/publications/research-reports/marijuana/letter-director>, s. 8-9, utskrift den 7 augusti 2020

⁸ Dahlgren, M. Kathryn et. al. "Recreational cannabis use impairs driving performance in the absence of acute intoxication". *Drug and Alcohol Dependence, Volume 208* (2020)

⁹ Schulze, Horst et. al. *Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines in Europe — findings from the DRUID project*, Luxemburg 2012, s. 25

¹⁰ Budalen, Anne Beate & Sjöström, Lars Olov, *Förstudie: Cannabis och trafik - exemplet Kanada*, Ma-Rusfri Trafikk och MHF, Norge, 2021

Ett par exempel på cannabislegaliseringens konsekvenser kan anföras. Sedan legalisering av cannabis för fritidsbruk beslutades 2013 i USA:s delstat *Colorado* ökade de cannabisrelaterade dödsolyckorna med 151 % och det totala antalet trafikdödade ökade med 35 % under åren 2013-2017. Under samma tidsperiod ökade antalet trafikolyckor som testats positivt för cannabis från 55 år 2013 till 138 år 2017, en ökning med mer än 150 procent. Den procentuella andelen av alla dödsfall i trafiken i Colorado som var cannabisrelaterade ökade från 11,43 % till 21,3 % mellan åren 2013-2017.¹¹

Legaliseringen av Cannabis i *Washington* trädde i kraft genom lagändring den 6 november 2012, samma datum som legaliseringsbeslutet i Colorado, och legal försäljning påbörjades den 8 juli 2014. Där visar en jämförelse av data före respektive efter legaliseringen att under femårsperioden före legaliseringen (2008-2012) var 8,8 % av de förare som varit inblandade i dödsolyckor THC-påverkade. Under femårsperioden efter legaliseringen (2013-2017) hade andelen ökat till 18 % , alltså till mer än det dubbla.¹²

En forskningsstudie gällande i vilken utsträckning den federala legaliseringen av cannabis i Kanada 2018 påverkat trafiksäkerheten visar på en tydligt negativ effekt i trafiken. Studien genomfördes inom provinsen Ontario. Redan 1 ½ år efter legaliseringen fann studien en ökning med 94 procent i kvartalsfrekvensen för cannabispåverkan bland trafikskadade som fått akut sjukhusvård. Denna negativa trend är tydlig över hela landet. I slutet av 2020 hade andelen cannabispåverkade av alla omkomna i trafiken i Kanada ökat från 21,5 % under perioden januari 2016 – oktober 2018 till 26,4 procent under efterföljande period fram till slutet av 2020, enligt Traffic Injury Research Foundations nationella statistik över dödsfall i trafiken.¹³

¹¹ a.a. s. 25

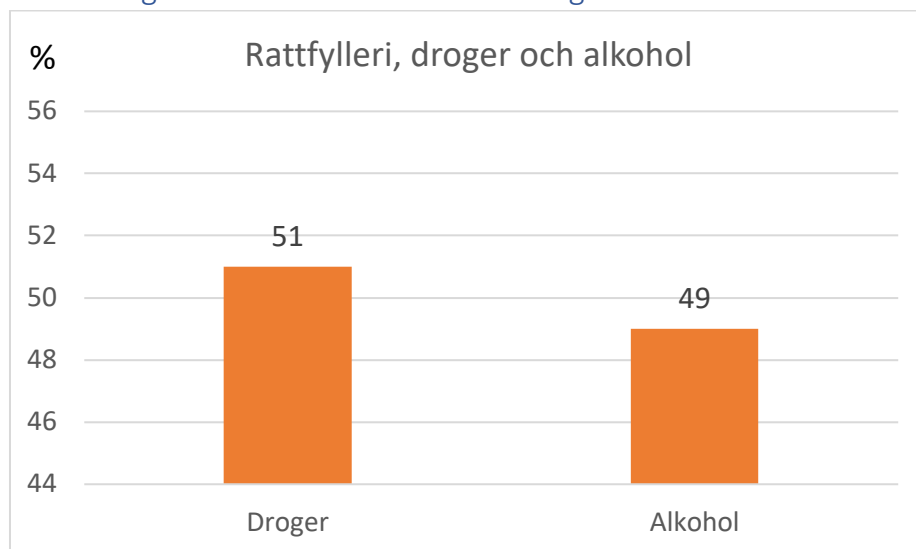
¹² a.a. s. 26

¹³ Myran Daniel T., Gaudreault Adrienne, Pugliese Michael, Manuel, Douglas G., Tanuseputro Peter, "Cannabis-Involved Traffic Injury Emergency Department Visits After Cannabis Legalization and Commercialization". I: *Substance Use and Addiction*, September 2023

Resultat av undersökningen vid Umeå tingsrätt

I följande avsnitt redovisas de viktigaste resultaten av undersökningen, som baseras på domar från Umeå tingsrätt för åren 2018 samt 2022.

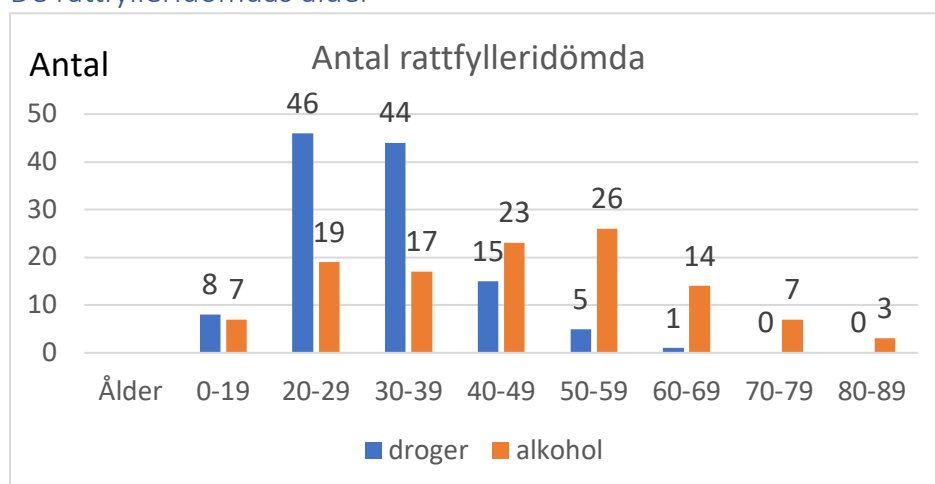
Fördelning mellan alkohol och andra droger



Figur 1.
Procentuell fördelning mellan rattfylleri och rattfylleri under påverkan av narkotika. 235 dömda för rattfylleri 2018 och 2022.

Diagrammet visar att drograttfylleri är lika vanligt som alkoholrelaterat rattfylleri i tingsrättens domar. Det överensstämmer med kriminalstatistiken på nationell nivå.

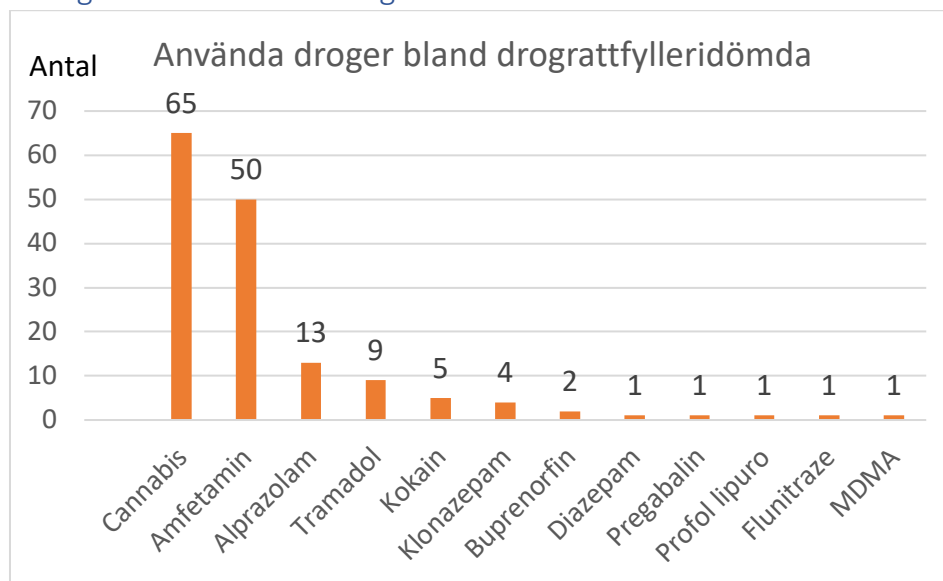
De rattfylleridömdas ålder



Figur 2.
Lagförda rattfylleribrott 2018 och 2022. Fördelning på ålder och droger respektive alkohol. 235 dömda för rattfylleri 2018 och 2022.

Ett tydligt mönster framträder. Drograttfylleri dominerar bland yngre förare medan rattfylleri (med alkohol) dominerar bland äldre förare.

Vanligt förekommande droger

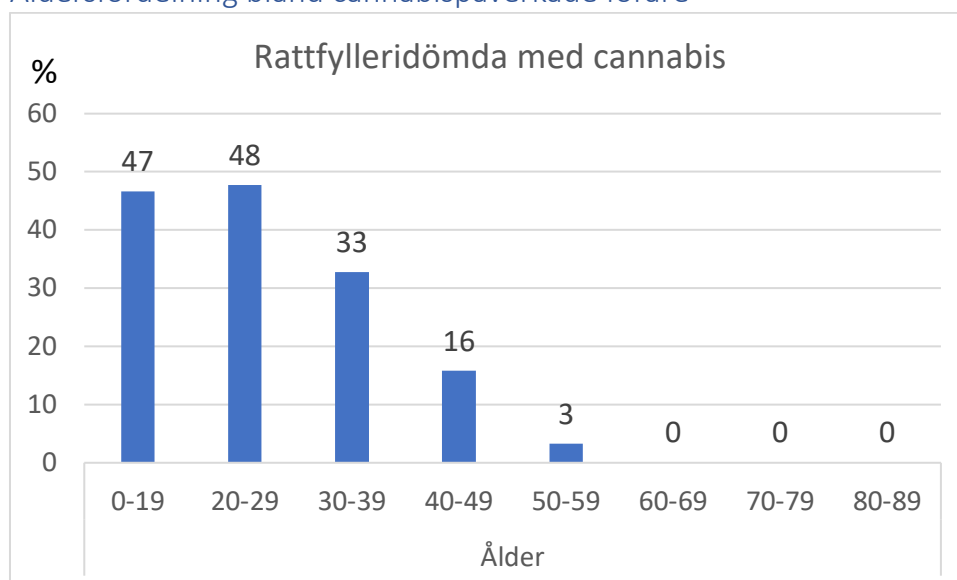


Figur 3.

Droger som hittats i blodet hos drograttfylleridömda. Cannabis och amfetamin står för 75 % tillsammans. OBS flera av de dömda, 23 stycken, har haft mer än en drog i blodet.

Cannabis och amfetamin är de vanligast förekommande substanserna i tingsrättens domar.

Åldersfördelning bland cannabispåverkade förare

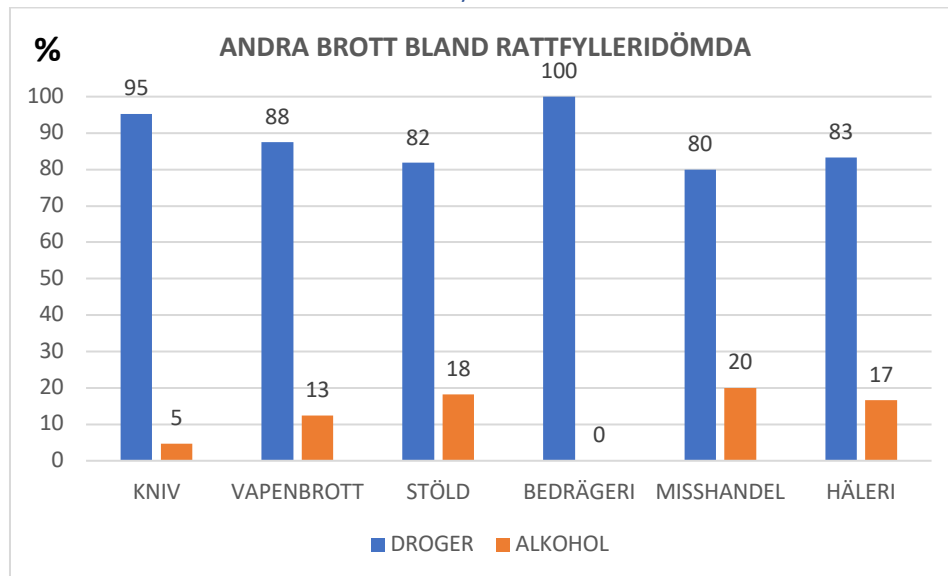


Figur 4.

Andel rattfylleridömda med cannabis i blodet.

Cannabis förekommer frekvent i domar avseende rattfylleri under påverkan av narkotika, främst hos yngre förare. En fråga som kan ställas, är om cannabis med tiden blir vanligare också i de högre åldrarna.

Andra brott i samband med rattfylleridomarna



Figur 5.
Brott som rattfylleridömda dömts för förutom rattfylleri vid de domar som undersökts. Procentuell fördelning mellan rattfylleri respektive rattfylleri under påverkan av narkotika.

Andra åtalspunkter än rattfylleribrott är mycket vanligare i domar avseende rattfylleri under påverkan av narkotika än vid rattfylleri med alkohol. Av ovan nämnda brott i samband med rattfylleridomarna står drograttfylleridömda för 91 % av brotten.

Diskussion

Den bakgrundsbeskrivning som inleder den här rapporten visar att rattfylleri fortfarande är en mycket vanlig orsak till trafikolyckor i den svenska vägtrafiken. Under de senaste fem åren har mellan 22 och 25 procent av de omkomna i trafiken dödats i alkohol- eller narkotikarelaterade trafikolyckor. Alkoholpåverkan är fortfarande vanligare än narkotikapåverkan bland de förare som varit inblandade i dödsolyckorna. Till detta ska läggas alla som skadas allvarligt i trafikolyckor på grund av alkohol- eller drogpåverkade förare.

Brottsförebyggande rådet (BRÅ) sammanställer fortlöpande kriminalstatistik över till exempel anmälda och handlagda brott, misstänkta och lagförda personer i Sverige. Trafikbrotten ingår i denna statistikföring. Antalet anmälda trafikbrott beror till stor del på polisens och andra myndigheters kontroll- och spaningsinsatser. Om insatserna förändras påverkar det oftast antalet anmälda brott. Förändringar i lagstiftningen kan också påverka utvecklingen av vilka brott som anmäls. Från år 2016 har antalet anmälda fall av rattfylleri under påverkan av narkotika varit fler än antalet fall av rattfylleri under påverkan av alkohol.

Drograttfylleri (rattfylleri under påverkan av narkotika) är ett påtagligt problem i Sverige, men ändå mindre framträdande än i många andra länder där situationen på vissa håll måste ses som mycket allvarlig. Den liberalisering av narkotika, inte minst cannabis, som har skett i en rad länder och delstater har där inverkat negativt på trafiksäkerheten. Vi har gett några exempel på detta tidigare i rapporten.

Vår undersökning inom Umeå tingsrätts domkrets (geografiska område) visar att andelen drograttfylleri (rattfylleri under påverkan av narkotika) är något högre än andelen rattfylleri under påverkan av alkohol under de båda undersökta åren. Drograttfylleri dominerar bland yngre förare medan rattfylleri (med alkohol) dominerar bland äldre förare. Detta åldersrelaterade mönster är särskilt framträdande bland förare som varit cannabispåverkade. Vi känner en oro för att drograttfylleri också med tiden ska bli vanligare bland förare i äldre åldersgrupper. Cannabis respektive amfetamin är de helt dominerande drogerna enligt domstolsmaterialet. En intressant iakttagelse som vi har gjort är att andra åtalpunkter än rattfylleribrott är mycket vanligare i domar avseende rattfylleri under påverkan av narkotika än vid rattfylleri under påverkan av alkohol.

För att förebygga risken för ett ökat drograttfylleriproblem i Sverige ser vi ett behov av en rad insatser i samhället. Det kan bland annat handla om nedanstående åtgärder.

- Genomförande av mer forskning inom området alkohol, droger och trafik.
- Ett ökat arbete med kunskapsspridning och attitydpåverkan gällande alkohol och droger i samhället och trafiken i skolan och föreningslivet. Kunskapsbristen är idag mycket stor.
- En ökad uppmärksamhet åt problemet drograttfylleri i utbildningarna för förarbevis och körkort. Inte minst riskerna med cannabis i trafiken behöver tas upp.
- Utveckling av det lokala samarbetet mellan kommuner, polis och ideella organisationer för att effektivare förebygga rattfylleribrott.

Källor och litteratur

Otryckta källor

Umeå tingsrätt

Domar avseende rattfylleribrott 2018 och 2022

Internet

NIDA. "Letter from the Director." I: *National Institute on Drug Abuse*, May 27, 2020
<https://www.drugabuse.gov/publications/research-reports/marijuana/letter-director>, s. 8-9,
utskrift den 7 augusti 2020

Trafikverket. Rattfylleri. *Trafikverket*. 2023. <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/trafiksakerhet/sakerhet-pa-vag/rattfylleri/>, utskrift den 4 maj 2024

Tryckta källor och litteratur

Budalen, Anne Beate & Sjöström, Lars Olov, *Förstudie: Cannabis och trafik - exemplet Kanada*, Ma-Rusfri Trafikk och MHF, Norge, 2021

Dahlgren, M. Kathryn et. al." Recreational cannabis use impairs driving performance in the absence of acute intoxication". *Drug and Alcohol Dependence, Volume 208* (2020)

Folkesson, Christer & Sjöström, Lars Olov, *Vad gör vi åt drograttfylleriet*, Stockholm 2009

Myran Daniel T., Gaudreault Adrienne, Pugliese Michael, Manuel, Douglas G., Tanuseputro Peter, "Cannabis-Involved Traffic Injury Emergency Department Visits After Cannabis Legalization and Commercialization". I: *Substance Use and Addiction*, September 2023

Schulze, Horst et. al. *Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines in Europe — findings from the DRUID project*, Luxemburg 2012

Solarz, Artur, *Drograttfylleri. Omfattning, olycksrisker och bevisproblem*, Stockholm 1998

Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken, RPSFS 1999:4, FAP 333-3

Trafikverket, *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2023*, Borlänge 2024



100 år av samverkan

<https://vln.se>