



## Trafikbrott

---

### Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet ett sextiotal motionsyrkanden, huvudsakligen från den allmänna motionstiden åren 2004 och 2005, med anknytning till trafikbrottsområdet. Motionerna tar bl.a. upp frågor om val av påföljd vid trafiknykterhetsbrott och viss annan trafikbrottslighet samt om olika åtgärder för att utreda eller förebygga skilda slag av trafikbrott, främst rattfylleri.

Utskottet föreslår, i huvudsak med hänvisning till gällande regler och pågående arbete, att samtliga motionsyrkanden avslås.

I ärendet finns 17 reservationer (m, fp, kd, c, mp) och två särskilda yttrandena (m).

# Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Utskottets överväganden .....	6
Inledning .....	6
Rattfylleri m.m. ....	6
Annan trafikbrottslighet .....	11
Förverkande av fordon m.m. ....	14
Polisens åtgärder .....	15
Reservationer .....	18
1. Påföljdsval vid rattfylleri, punkt 1 (m, fp, c) .....	18
2. Behandling för rattfylleridömda, punkt 2 (m, fp, c) .....	19
3. Obligatoriskt deltagande i program med offer för trafikbrott, punkt 3 (kd) .....	19
4. Drograttfylleri, punkt 5 (m) .....	20
5. Eftersupning, punkt 8 (m, fp, kd, c) .....	20
6. Obligatoriska drogtestar av förare vid trafikolyckor, punkt 10 (c) .....	21
7. Rätt för bilinspektörer att ta alkoholutandningsprov, punkt 11 (fp) .....	21
8. Rätt för tulltjänstemän att ta alkoholutandningsprov, punkt 12 (m, fp, kd, c) .....	22
9. Statistik, punkt 13 (c) .....	22
10. Olovlig körning, punkt 14 (m, c) .....	23
11. Hastighetsöverträdelse, punkt 15 (c) .....	23
12. Bötessystemet vid trafikbrott, punkt 16 (kd) .....	24
13. Beslag av fordon, punkt 17 (fp, c) .....	24
14. Beslag av fordon, punkt 17 (mp) .....	25
15. Beslag av fordonsnycklar m.m., punkt 18 (m, fp, kd, c) .....	25
16. Polisens åtgärder, punkt 19 (fp) .....	26
17. Rätt för polismän att föra talan i trafikmål, punkt 20 (mp) .....	26
Särskilda yttranden .....	27
1. Cannabistester, punkt 6 (m) .....	27
2. Vållande till annans död, punkt 7 (m) .....	27
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	28
Motion väckt med anledning av prop. 2005/06:30 .....	28
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2004 .....	28
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2005 .....	31
<i>Bilaga 2</i>	
Justitieutskottets och trafikutskottets offentliga utfrågning om rattfylleri .....	35

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Påföljdsval vid rattfylleri

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:Ju338, 2004/05:So507 yrkande 9, 2004/05:T398 yrkande 19, 2004/05:T465 yrkande 10, 2005/06:Ju332 yrkande 22, 2005/06:Ju382 yrkandena 1 och 2 samt 2005/06:T380 yrkande 11.

*Reservation 1 (m, fp, c)*

## 2. Behandling för rattfylleridömda

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:Ju340 yrkande 10, 2004/05:Ju409, 2004/05:T465 yrkandena 12 och 13, 2005/06:Ju382 yrkande 3, 2005/06:Ju442 yrkande 2, 2005/06:So3 yrkande 13 och 2005/06:T380 yrkandena 13 och 14.

*Reservation 2 (m, fp, c)*

## 3. Obligatoriskt deltagande i program med offer för trafikbrott

Riksdagen avslår motion 2005/06:T609 yrkande 3.

*Reservation 3 (kd)*

## 4. Omhändertagande vid rattfylleri

Riksdagen avslår motion 2005/06:Ju442 yrkande 1.

## 5. Drograttfylleri

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:Ju204 och 2005/06:Ju222.

*Reservation 4 (m)*

## 6. Cannabistester

Riksdagen avslår motion 2004/05:Ju242.

## 7. Vållande till annans död

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:Ju330 yrkande 13, 2004/05:Ju397 och 2005/06:So3 yrkande 12.

## 8. Eftersupning

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:Ju330 yrkande 14, 2004/05:Ju383, 2004/05:Ju439, 2004/05:Ju446, 2004/05:T397 yrkande 5, 2004/05:T465 yrkande 11, 2005/06:Ju382 yrkande 5, 2005/06:Ju532 yrkande 31 och 2005/06:T380 yrkande 12.

*Reservation 5 (m, fp, kd, c)*

## 9. Användningen av alkoholutandningsprov

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:Ju312 och 2004/05:Ju495.

**10. Obligatoriska drogtester av förare vid trafikolyckor**

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:T398 yrkande 18 i denna del och 2005/06:T495 yrkande 2.

*Reservation 6 (c)*

**11. Rätt för bilinspektörer att ta alkoholutandningsprov**

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:Ju440 och 2005/06:Ju262.

*Reservation 7 (fp)*

**12. Rätt för tulltjänstemän att ta alkoholutandningsprov**

Riksdagen avslår motion 2005/06:Ju382 yrkande 9.

*Reservation 8 (m, fp, kd, c)*

**13. Statistik**

Riksdagen avslår motion 2004/05:T398 yrkande 18 i denna del.

*Reservation 9 (c)*

**14. Olovlig körning**

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:Ju447 i denna del och 2005/06:Ju530 yrkande 17.

*Reservation 10 (m, c)*

**15. Hastighetsöverträdelse**

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:Ju478, 2005/06:Ju401 och 2005/06:Ju517.

*Reservation 11 (c)*

**16. Bötessystemet vid trafikbrott**

Riksdagen avslår motion 2004/05:T462 yrkande 4.

*Reservation 12 (kd)*

**17. Beslag av fordon**

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:Ju447 i denna del, 2004/05:T465 yrkande 14, 2005/06:So3 yrkande 11 och 2005/06:T562 yrkande 4.

*Reservation 13 (fp, c)*

*Reservation 14 (mp)*

**18. Beslag av fordonsnycklar m.m.**

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:Ju463 och 2005/06:Ju288.

*Reservation 15 (m, fp, kd, c)*

**19. Polisens åtgärder**

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:Ju311, 2004/05:Ju403, 2005/06:Ju243, 2005/06:Ju270 yrkandena 1 och 2, 2005/06:Ju424 och 2005/06:T380 yrkande 10.

*Reservation 16 (fp)*

**20. Rätt för polismän att föra talan i trafikmål**

Riksdagen avslår motion 2005/06:T562 yrkande 8.

*Reservation 17 (mp)*

Stockholm den 23 mars 2006

På justitieutskottets vägnar

*Johan Pehrson*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Johan Pehrson (fp), Britta Lejon (s), Rolf Olsson (v), Margareta Persson (s), Beatrice Ask (m), Helena Frisk (s), Elisebeht Markström (s), Jeppe Johnsson (m), Göran Norlander (s), Torkild Strandberg (fp), Johan Linander (c), Joe Frans (s), Kerstin Andersson (s), Leif Björnlod (mp), Christer Erlandsson (s), Hillevi Engström (m) och Olle Sandahl (kd).

# Utskottets överväganden

## Inledning

I detta ärende behandlar utskottet ett antal motioner som handlar om trafikbrott, främst rattfylleribrotten. Till underlaget i ärendet hör även anteckningar från en offentlig utfrågning om rattfylleri, som justitieutskottet och trafikutskottet anordnade den 23 februari 2006, se *bilaga 2*.

## Rattfylleri m.m.

### Utskottets förslag i korthet

I detta avsnitt behandlas ett större antal motioner rörande rattfylleri. Motionerna gäller bl.a. frågor om val av påföljd vid rattfylleribrott, om brottsrubriceringen i fall av rattfylleri som leder till någon annans död, om kriminalisering av s.k. eftersupning samt om behörighet för vissa andra personalkategorier än polismän att ta alkoholutandningsprov på fordonsförare. Utskottet föreslår, med hänvisning till pågående arbete, att samtliga motionsyrkanden avslås. Jämför reservationerna 1 (m, fp, c), 2 (m, fp, c), 3 (kd), 4 (m), 5 (m, fp, kd, c), 6 (c), 7 (fp), 8 (m, fp, kd, c) och 9 (c) samt särskilda yttrandena 1 (m) och 2 (m).

### Bakgrund

Under det senaste dryga decenniet har ett flertal reformer genomförts beträffande rattfylleribrotten. För en utförlig redovisning av dessa reformer och av gällande rätt på området hänvisas till utskottets betänkande 2002/03: JuU10 s. 22 f. I det betänkandet redogörs också för utskottets tidigare ställningstagande i frågor rörande rattfylleri.

I sitt betänkande 2002/03:JuU10 förordade utskottet ett tillkännagivande att den då kommande utvärderingen av rattfyllerilagstiftningen också skulle omfatta vållande till annans död. Riksdagen biföll utskottets hemställan (rskr. 149).

Regeringen beslutade den 18 december 2003 att tillkalla en utredning, Rattfylleriutredningen. Utredningen har i enlighet med sina huvuddirektiv (dir. 2003:174) haft i uppdrag att bl.a. göra en utvärdering och översyn av rattfyllerilagstiftningen, sådana påföljdsfrågor som har anknytning till rattfylleribrottslighet samt vissa andra frågor som har betydelse vid utredning och lagföring av sådan brottslighet. Utredningen redovisade i januari 2006

uppdraget i de delar som omfattas av huvuddirektiven genom att överlämna sitt delbetänkande Rattfylleri och sjöfylleri (SOU 2006:12) till justitieministern.

Genom tilläggsdirektiv den 15 december 2005 (dir. 2005:145) fick Rattfylleriutredningen ett utvidgat uppdrag. Enligt tilläggsdirektiven skall utredningen överväga vissa ytterligare frågor rörande rattfylleri. Utredningen skall redovisa uppdraget enligt tilläggsdirektiven senast den 31 mars 2006.

Senare i detta avsnitt, efter en genomgång av de nu aktuella motionsyrkandena på området, redogör utskottet för huvuddragen i delbetänkandet. I det sammanhanget återger utskottet också det huvudsakliga innehållet i tilläggsdirektiven.

### *Motionerna*

I flera motioner tas frågor om *påföljden* vid främst grovt rattfylleri upp. Sålunda bör enligt motion 2004/05:Ju338 (s) grovt rattfylleri normalt medföra fängelsestraff. Enligt motionerna 2004/05:So507 (m), 2004/05:T398 (c), 2004/05:T465 (fp) och T380 (fp) bör straffskärpning för rattfylleri övervägas. Motionärerna bakom motionerna Ju332 (fp) och Ju382 (fp) anser att vid grovt rattfylleri eller upprepade fall av rattfylleri bör påföljden vara fängelse med längre strafftid än i dag och att samhällstjänst inte bör komma i fråga som påföljd vid rattfylleri.

I flera motioner uppmärksammas särskilt frågan om *behandling* mot alkoholmissbruk som påföljd för dem som döms för rattfylleri. I motionerna 2004/05:T465 (fp), Ju382 (fp) och T380 (fp) anförs att ingen skall kunna dömas för rattfylleri utan att komma i kontakt med någon form av aktivt påverkansprogram; kvalificerad rehabilitering bör ingå i straffet. I motion So3 (c) anförs att den som döms till fängelse för grovt rattfylleri måste få vård mot sitt alkoholmissbruk under anstaltsvistelsen. Enligt motion Ju442 (kd) bör lagen ändras så att rattfylleri omedelbart kan omhändertas för att genomgå missbruksbehandling. Enligt samma motion bör möjligheterna att inrätta ett s.k. Smadit Resurscentrum i Stockholm för att utveckla metoder för rehabilitering av rattfylleri undersökas. Förkortningen Smadit står för Samverkan Mot Alkohol och Droger I Trafiken och innebär ett samarbete mellan berörda myndigheter där alkohol- eller drog-påverkade förare skall erbjudas ett samtal med beroendevården inom 24 timmar och vid behov hjälp mot sitt missbruk ("Skellefteåmodellen").

Vissa motionärer tar upp frågan om att, efter amerikansk förebild, låta s.k. *VIP (Victim Impact Panel Program)* ingå som en del i påföljden vid rattfylleri. Med VIP avses i korthet en ordning där gärningsmannen får möta och lyssna till drabbade av rattfylleri brottslighet i huvudsakligt syfte att belysa konsekvenserna av sådan brottslighet och förhindra återfall. Sålunda anförs i motion 2004/05:Ju340 (fp) att påföljden för rattfylleri brott bör leda till behandling och att program initieras där gärningsmannen får konfronteras med offer för trafiknykterhetsbrott enligt VIP. I motion T609 (kd) anser motionärerna att det skall kunna dömas till obli-

toriskt deltagande i VIP, och i motion 2004/05:Ju409 (s) att införandet av VIP bör utredas och övervägas i lämpligt sammanhang, och därefter eventuellt prövas och utvärderas.

Frågor med anknytning till brottet *drograttfylleri* berörs i några motioner. Enligt motionerna 2004/05:Ju204 (m) och Ju222 (m) bör vid flera brott utdömas särskilt straff för drograttfylleri och straffskalan bör höjas till ett års fängelse. I motion 2004/05:Ju242 (m) begärs att polisen ges ökade möjligheter att göra även cannabistester på bilförare som misstänks för rattfylleri.

I syfte att inskräpa allvaret i att framföra motorfordon i onyktert tillstånd bör, enligt motionerna 2004/05:Ju397 (m) och So3 (c), den som i onyktert tillstånd orsakar annans död dömas för dråp i stället för *vållande till annans död*. Enligt motion 2004/05:Ju330 (c) bör den som berövar annan livet i samband med grovt rattfylleri kunna dömas för dråp.

Flera motionärer tar upp frågan om s.k. *eftersupning*, med vilket avses alkoholförtäring efter körningen. I motion 2004/05:Ju330 (c) begärs en kriminalisering av eftersupning. Motsvarande yrkande återfinns i motionerna 2004/05:Ju383 (s), 2004/05:Ju439 (s), 2004/05:Ju446 (fp), 2004/05:T397 (s), 2004/05:T465 (fp), Ju382 (fp), Ju532 (c) och T380 (fp).

Frågor med anknytning till reglerna om *alkoholutandningsprov* berörs i ett antal motioner. Sålunda begärs i motion 2004/05:Ju312 (m) att det s.k. sållningsinstrumentet bör visa graden av alkoholpåverkan och bilföraren informeras om denna också när den ligger under gränsvärdet för vad som är straffbart. Enligt motion 2004/05:Ju495 (fp) bör säkerhetsavdraget vid alkoholutandningsprov avskaffas. I motionerna 2004/05:T398 (c) och T495 (fp, c) begärs att en ordning med obligatoriska drogtester av förare vid trafikolyckor införs. Enligt motionerna 2004/05:Ju440 (fp), Ju262 (fp) och Ju382 (fp) bör även andra personalkategorier än polismän ges befogenhet att ta alkoholutandningsprov, nämligen civilanställda bilinspektörer vid polisen och tjänstemän vid Tullverket.

I motion 2004/05:T398 (c) begärs att en jämförbar *EU-statistik* över rattfylleri utarbetas.

### *Närmare om Rattfylleriutredningen*

Den ovan nämnda Rattfylleriutredningens delbetänkande Rattfylleri och sjöfylleri (SOU 2006:12) innehåller bl.a. en utvärdering och översyn av rattfyllerilagstiftningen, sådana påföljdsfrågor som har anknytning till rattfylleribrott samt vissa andra frågor som har betydelse vid utredning och lagföring av rattfylleribrottslighet.

I delbetänkandet görs bl.a. en analys och utvärdering av utfallet av olika lagstiftningsreformer dels när det gäller trafiksäkerheten i stort, dels beträffande domstolspraxis, främst i fråga om påföljdsval vid grovt rattfylleri. Utredningen slår fast som sin uppfattning att grovt rattfylleri även fortsättningsvis skall anses vara ett brott av sådan art att påföljden i första hand skall bestämmas till fängelse och att det skall föreligga särskilda skäl för



att en annan påföljd skall kunna väljas. Utredningen anger att forskningen har visat att en mycket stor del av dem som har gjort sig skyldiga till grovt rattfylleri har alkoholproblem. Med den utgångspunkten föreslår utredningen att domstolen vid påföljdsvalet, mer än som sker i dag, skall fokusera på gärningsmannens behov av behandling och undersöka möjligheterna att döma till skyddstillsyn med föreskrift om särskild behandlingsplan, s.k. kontraktsvård. Inom Kriminalvården skall det finnas ett färdigt vård- och behandlingsprogram för personer som dömts för grovt rattfylleri. Utredningen föreslår vidare att den som skall avtjäna fängelsestraff för grovt rattfylleri på kriminalvårdsanstalt skall placeras på en anstalt som har särskild programverksamhet anpassad för den som har dömts för trafiknykterhetsbrott. Även den som verkställer fängelsestraff genom intensivövervakning skall, enligt utredningen, delta i en sådan särskild programverksamhet. Utredningen föreslår vidare att det införs en tidsbegränsad försöksverksamhet med möjlighet till villkorad eftergift av bötesstraff vid trafiknykterhetsbrott av normalgraden med innebörd att böterna skall efterges om gärningsmannen undergår behandling mot sitt missbruk. Utredningen föreslår att personutredning alltid skall inhämtas i mål om ansvar för grovt rattfylleri. En ordning där VIP (Victim Impact Panel Program) ingår som en del i påföljdssystemet vid rattfylleribrottslighet bör enligt utredningen inte införas. Inte heller är det enligt utredningen lämpligt att införa ett system där VIP skall ha genomgått för att den dömde skall få tillbaka körkortet. Att ta till vara de drabbades upplevelser och erfarenheter i andra sammanhang är dock, framhåller utredningen, mycket viktigt, t.ex. i samband med körkortsutbildningen.

När det gäller drograttfylleri föreslår utredningen bl.a. olika åtgärder för att förbättra förutsättningarna att upptäcka drogpåverkade förare, såsom bättre utbildning av poliser så att alla poliser i yttre tjänst kan genomföra ögonundersökning och tolka andra tecken på drogpåverkan. Vidare föreslås vissa utredningsuppdrag i syfte att hitta metoder för att styrka fler fall av grovt brott.

De straffhöjningar som infördes år 1994 beträffande bl.a. vållande till annans död i kombination med trafiknykterhetsbrott har, enligt utredningen, fått genomslag i rättstillämpningen. Nuvarande straffskalor – där maximistraffet för grovt vållande till annans död och grovt rattfylleri i brottskonkurrens uppgår till åtta års fängelse – är enligt utredningens bedömning utformade på ett ändamålsenligt sätt och det saknas anledning att ytterligare höja straffet. Inte heller bör minimistraffet höjas.

Efter en genomgång och analys av olika argument för och emot en regel som kriminaliserar s.k. eftersupning kommer utredningen fram till att någon sådan regel inte bör införas.

Delbetänkandet innehåller vidare en rad andra förslag och rekommendationer i syfte att motverka rattfylleribrottslighet. Utredningen redogör för att det nya bevisinstrumentet för alkoholpåverkan (Evidenzer) som polisen fick tillgång till år 2002 har inneburit att det s.k. säkerhetsavdraget har

ändrats och att den faktiska gränsen för att fällas för rattfylleri har sänkts. Utredningen förordar bl.a. att polisens arbete med att öka antalet alkoholutandningsprov bör fortsätta. Utredningen anser vidare att polisens arbetsmetoder med att utreda trafiknykterhetsbrott även i andra hänseenden bör utvecklas och att Vägverkets arbete med påverkansinsatser inom området alkohol och trafik bör breddas. Den s.k. Skellefteåmodellen (dvs. Smadit) bör utvecklas till att bli ett obligatoriskt inslag i polisens utredningsarbete så snart misstanke om trafiknykterhetsbrott föreligger. Utredningen föreslår vidare att polisen skall ges möjlighet att begära att blodprov tas på den som har varit inblandad i en trafikolycka även om skäligen misstanke om brott inte föreligger samt en sekretessbrytande regel som möjliggör för personal inom sjukvården och socialtjänsten att underrätta polisen om ett förestående rattfylleribrott.

Delbetänkandet, som bereds inom Regeringskansliet (Justitiedepartementet), har remitterats till ett sjuttioal remissinstanser. Remisstiden går ut i maj 2006. Justitiedepartementet har i den skrivelse som i anslutning till remissbehandlingen har skickats till remissinstanserna angivit som sin avsikt att som komplement till delbetänkandet i särskild ordning remittera alternativa bedömningar och förslag rörande frågorna om vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom.

Utskottet har inhämtat att det inom Regeringskansliet pågår ett arbete med att utarbeta förslag till nya bestämmelser som syftar till att anlägga en skärpt syn på vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom när det sker i samband med rattfylleri och andra allvarliga trafikbrott. Justitiedepartementet avser att inom kort remittera en promemoria. Promemorian kommer sålunda att innehålla alternativa förslag och bedömningar i förhållande till Rattfylleriutredningens ställningstaganden.

Rattfylleriutredningens arbete fortsätter i enlighet med de ovan nämnda tilläggsdirektiven (dir. 2005:145). Enligt dessa direktiv skall utredningen sammanfattningsvis överväga om tjänstemän vid Tullverket och Kustbevakningen i samband med sin normala verksamhet skall ges samma befogenhet som polismän att ta alkoholutandningsprov och genomföra ögonundersökning samt s.k. primärutredningsåtgärder vid misstänkta rattfylleri- och drograttfylleribrott. Utredningen skall vidare överväga om polismyndigheterna skall ges rätt att förordna bilinspektörer och andra civilanställda inom polisen eller tillfälligt anlitade att ta alkoholutandningsprov. Utredningen skall lägga fram de författningsförslag som är nödvändiga och redovisa uppdraget enligt tilläggsdirektiven senast den 31 mars 2006.

Vid justitieutskottets och trafikutskottets utfrågning om rattfylleri framkom det att innehållet i olika länders lagstiftning om rattfylleri varierar, inte minst inom EU. Detta anses utgöra ett hinder mot djupare internationella jämförelser på området och därmed framtagandet av en statistik om rattfylleri på EU-nivå.

### *Utskottets ställningstagande*

Utskottet behandlade våren 2004 motionsyrkanden om straffskärpning m.m. vid rattfylleri liknande vissa av de nu aktuella. Utskottet delade motionärernas uppfattning att man måste se mycket allvarligt såväl på rattfylleribrotten som på brott som innebär att någon som är påverkad av alkohol eller andra medel vid framförande av motorfordon orsakar en annan människas död. Med hänvisning till att regeringen då nyligen hade tillsatt den ovan nämnda Rattfylleriutredningen ansåg utskottet sammanfattningsvis att utredningens arbete inte borde föregripas (bet. 2003/04:JuU16 s. 18 f.).

Vidare behandlade utskottet våren 2004 ett motionsyrkande där programverksamhet för personer dömda för grovt rattfylleri innefattande konfrontation med trafikoffor förespråkades. Utskottet vidhöll sin tidigare uppfattning att påverkansmodeller innefattande konfrontation mellan rattfylleridömda och trafikoffor i vissa fall kan vara verkningsfulla för att ge gärningsmannen ökad insikt om brottets allvar och därmed leda till minskad risk för återfall i rattfylleribrott. Utskottet ansåg att något hinder mot att bedriva en sådan typ av behandling inte torde föreligga och konstaterade att sådan verksamhet också förekom inom kriminalvården. Utskottet såg inga nackdelar med detta behandlingsinslag på frivillighetens grund och ansåg att motionsyrkandet fick anses vara tillgodosett (bet. 2003/04:JuU18 s. 15).

Utskottet kan nu konstatera att såväl lagstiftningen om rattfylleri som ett antal därtill knutna frågor om bl.a. eftersupning, vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom i fall av rattfylleri, alkoholutandningsprov och påföljd är föremål för överväganden med anledning av Rattfylleriutredningens uppdrag. Enligt utskottets mening bör utfallet av detta arbete inte föregripas. Utskottet avstyrker således motionerna 2004/05:Ju204, 2004/05:Ju242, 2004/05:Ju312, 2004/05:Ju338, 2004/05:Ju383, 2004/05:Ju397, 2004/05:Ju409, 2004/05:Ju439, 2004/05:Ju440, 2004/05:Ju446, 2004/05:Ju495, Ju222 och Ju262 samt motionerna 2004/05:Ju330, 2004/05:Ju340, 2004/05:So507, 2004/05:T397, 2004/05:T398, 2004/05:T465, Ju332, Ju382, Ju532, Ju442, So3, T380, T495 och T609 i nu behandlade delar.

## **Annan trafikbrottslighet**

### **Utskottets förslag i korthet**

I detta avsnitt behandlas ett antal motioner som i huvudsak rör straffskärpning vid brotten olovlig körning och hastighetsöverträdelse. Utskottet föreslår, med hänvisning främst till att gällande regler är ändamålsenligt utformade, att samtliga motionsyrkanden avslås. Jämför reservationerna 10 (m, c), 11 (c) och 12 (kd).

## Olovlig körning

I motionerna 2004/05:Ju447 (c) och Ju530 (m) begärs att straffskalan för grov olovlig körning skall skärpas till ett års fängelse.

Enligt 3 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen) skall den som uppsåtligen för ett körkortspliktigt fordon utan att vara berättigad därtill dömas för olovlig körning till böter. Om han eller hon tidigare har innehaft körkort som blivit återkallat eller om brottet har skett vanemässigt eller eljest är att anse som grovt, kan han eller hon dömas för grov olovlig körning till fängelse i högst sex månader. I domstolarna har påföljden vid upprepade fall av grov olovlig körning bestämts till fängelse.

Utskottet har tidigare prövat liknande motionsönskemål (bet. 2003/04: JuU16 s. 19 f.). Utskottet fann i det sammanhanget inte skäl att förorda en ändring av straffskalan för olovlig körning.

Utskottet, som inte har ändrat uppfattning i denna fråga, avstyrker motionerna 2004/05:Ju447 och Ju530 i nu behandlade delar.

## Hastighetsöverträdelse m.m.

I motionerna 2004/05:Ju478 (fp), Ju401 (fp) och Ju517 (s) begärs att påföljden för hastighetsöverträdelse skall ändras till dagsböter i stället för som i dag penningböter. Genom en sådan ordning skulle, enligt motionärerna, påföljden bli lika kännbar för alla oavsett inkomstförhållanden. Enligt motion 2004/05:T462 (kd) bör bötessystemet vid trafikbrott reformeras så att det blir lika för alla.

Enligt 25 kap. brottsbalken skall böter dömas ut i dagsböter, penningböter eller normerade böter. Är viss bötesform inte föreskriven för brottet döms böter ut i dagsböter eller, om brottet bör föranleda lägre straff än 30 dagsböter, i penningböter (1 §). Dagsböter skall bestämmas till ett antal av minst 30 och högst 150. Varje dagsbot fastställs till ett visst belopp fr.o.m. 30 t.o.m. 1 000 kr, efter vad som bedöms skäligt med hänsyn till den tilltalades inkomst, förmögenhet, försörjningsskyldighet och ekonomiska förhållanden i övrigt (2 §). Penningböter skall bestämmas till lägst 100 kr och högst 2 000 kr (3 §).

En förare av ett motordrivet fordon som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om tillåten hastighet i trafikförordningen (1998:1276) skall enligt 14 kap. 3 § samma förordning dömas till penningböter. Storleken på boten bestäms enligt Riksåklagarens föreskrifter om ordningsbot för vissa brott (SFS 1999:178) och beror av hur fort fordonet har framförts samt vilken hastighetsbegränsning som gällde på den aktuella vägsträckan. I bilagor till Riksåklagarens föreskrifter om ordningsbot för vissa brott anges ordningsbotens belopp i anslutning till de olika brotten, den s.k. brottskatalogen. Vid allvarigare hastighetsöverträdelser i

trafikfarliga miljöer skall åklagaren överväga om gärningen i stället är att bedöma som vårdslöshet i trafik. För detta brott är påföljden dagsböter (1 § första stycket trafikbrottslagen).

Regeringen föreslår i proposition 2005/06:122 Bötesbelopp att lägsta belopp för penningböter höjs från 100 kr till 200 kr och att högsta belopp för penningböter höjs från 2 000 kr till 4 000 kr samt att högsta belopp för gemensamt straff i penningböter höjs från 5 000 kr till 10 000 kr. Vidare föreslås att lägsta dagsbotsbelopp höjs från 30 kr till 50 kr samt att minsta bötesbelopp för dagsböter höjs från 450 kr till 750 kr. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 oktober 2006. Regeringen motiverar förslagen bl.a. med den ekonomiska utveckling som skett sedan år 1992, då bötesbeloppen senast ändrades (a. prop. s. 7 f.).

Regeringen tar i propositionen upp frågor om bl.a. förhållandet mellan penningböter och dagsböter och anger (a. prop. s. 10 f.) bl.a. att den föreslagna höjningen av lägsta dagsbotsbelopp aktualiserar frågan om även det högsta dagsbotsbeloppet bör höjas. En sådan höjning väcker principiella frågor om bötesystemet i stort. I nuläget saknas dock underlag för en genomgripande analys av förhållandet mellan penningböter och dagsböter samt systemet för användningen av bötesstraff. De frågor av principiell natur som regeringen tar upp kommer enligt propositionen att bli föremål för överväganden inom ramen för den allmänna påföljdsöversyn som regeringen tidigare har förutskickat.

I sammanhanget bör påpekas att inom Åklagarmyndigheten pågår en översyn av den ovan nämnda s.k. brottskatalogen (a. prop. s. 5).

Utskottet har tidigare (bet. 2003/04:JuU16 s. 29 f.) uttalat att påföljden för hastighetsöverträdelse framstår som väl avvägd i förhållande till brottets allvar och påföljderna för trafikbrott i allmänhet.

Utskottet är av samma uppfattning som tidigare i denna fråga. Förslaget om höjningar av bl.a. lägsta respektive högsta belopp för penningböter kommer utskottet att behandla i ett annat sammanhang. Den översyn av olika frågor kring bötesystemets utformning m.m. som regeringen enligt ovan har förutskickat bör avvaktas. Med det anförda avstyrker utskottet motionerna 2004/05:Ju478, Ju401 och Ju517 samt motion 2004/05:T462 i nu behandlad del.

## Förverkande av fordon m.m.

### **Utskottets förslag i korthet**

I detta avsnitt behandlas ett antal motioner om beslag och förverkande av fordon som har använts vid trafikbrottslighet. Vidare behandlas motioner om beslag av bl.a. fordonsnycklar i brottsförebyggande syfte. Utskottet föreslår, med hänvisning till gällande bestämmelser och pågående arbete, att samtliga motionsyrkanden avslås. Jämför reservationerna 13 (fp, c), 14 (mp) och 15 (m, fp, kd, c).

I motion 2004/05:Ju447 (c) begärs utvidgade möjligheter att förverka fordon som har använts vid olovlig körning. I motion 2004/05:T465 (fp) understryks vikten av att beslag och förverkande av fordon som har använts vid rattfylleri sker. Enligt motion So3 (c) bör fordon som tillhör personer som återkommande kör bil under alkoholpåverkan tas i beslag. I motion T562 (–, mp) anförs att polisen skall, i samband med grova trafikförseelser, ha rätt att beslagta fordon eller del av fordon alternativt förse fordon med hjulboja.

Enligt 7 § trafikbrottslagen får ett fordon som har använts vid brott enligt lagen, t.ex. olovlig körning, förklaras förverkat om det behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet och förverkande inte är oskäligt. Normalt är det tillräckligt för att förverkande skall kunna ske att risken för fortsatt brottslighet framstår som beaktansvärd.

Frågan om en reformering av reglerna om förverkande av fordon i samband med trafikbrott övervägs för närvarande inom Regeringskansliet (Justitiedepartementet). Departementspromemorian Effektivare regler om förverkande av fordon vid trafikbrottslighet (Ds 2004:24) innehåller förslag till effektivare regler om förverkande av fordon vid trafikbrottslighet i syfte att förebygga trafikbrott och förbättra trafiksäkerheten. Enligt förslaget skall trafikfarliga fordon med låga värden i princip alltid förklaras förverkade, om de har använts vid allvarliga trafikbrott. Som värdegräns föreslås ett fjärdedels basbelopp (f.n. 9 925 kr). Fordonet skall enligt förslaget kunna förverkas oavsett vem det tillhör. Polisen föreslås få rätt att i dessa fall förstöra beslagtagna fordon, om värden av fordonet med hänsyn till dess värde är förenat med alltför stora kostnader.

Förslaget bereds inom Justitiedepartementet. Enligt departementets planer skall regeringen ta ställning till förslaget under år 2006.

Utskottet har vid tidigare behandling av liknande motionsyrkanden uttalat (bet. 2003/04:JuU16 s. 19 f.) att arbetet inom Justitiedepartementet om förverkande av fordon inte bör föregripas.

Utskottet är alltjämt av denna uppfattning och avstyrker motionerna 2004/05:Ju447, 2004/05:T465, So3 och T562 i nu behandlade delar.

Enligt motion 2004/05:Ju463 (kd) bör en möjlighet för privatpersoner att tillfälligt ta omhand berusade personers fordonsnycklar eller annat som behövs för färden utredas. I motion Ju288 (fp) begärs att en sådan rätt att omhänderta fordonsnycklar införs.

Enligt ändringar i polislagen (1984:387), som trädde i kraft den 1 januari 2005, får en polisman i syfte att förhindra trafiknykterhetsbrott tillfälligt omhänderta fordonsnycklar eller annat som behövs för färden eller, om så krävs, själva fordonet. En grundläggande förutsättning för att omhändertagande skall få ske är att det av särskilda skäl kan anses finnas en risk för att rattfylleribrott kommer att begås. I syfte att söka efter fordonsnycklar eller annat som behövs för färden får polisen kroppsvisitera den som kan tänkas komma att göra sig skyldig till brottet och genomsöka fordonet (24 a §). En polisman som har beslutat om omhändertagande av egendom skall skyndsamt anmäla det till sin förman som omedelbart skall pröva om omhändertagandet skall bestå (24 b §). Ett omhändertagande skall upphöra så snart det inte finns skäl för det och får inte vara längre än 24 timmar (24 c §).

Rattfylleriutredningen skall enligt sina tilläggsdirektiv (dir. 2005:145) bl.a. överväga om tull- och kustbevakningstjänstemän skall ges samma befogenhet som en polisman har att omhänderta bl.a. fordonsnycklar. Uppdraget skall redovisas senast den 31 mars 2006.

Enligt utskottets mening framstår det som alltför långtgående att ge privatpersoner polisiära befogenheter av det slag som motionärerna efterfrågar. Utskottet är inte berett att verka för att någon sådan ordning införs och avstyrker därmed motionerna 2004/05:Ju463 och Ju288.

## Polisens åtgärder

### **Utskottets förslag i korthet**

I detta avsnitt behandlas ett antal motioner som främst handlar om polisens åtgärder för att motverka trafikbrottslighet. Utskottet föreslår, med hänvisning till gällande regler och pågående arbete, att samtliga motionsyrkanden avslås. Jämför reservationerna 16 (fp) och 17 (mp).

Några motionärer tar särskilt upp frågor kring polisens åtgärder för att motverka trafikbrottslighet. I motion Ju270 (kd) begärs att en nationell trafikpolis införs. I motionerna 2004/05:Ju403 (kd) och Ju424 (kd) anförs att en särskild kostnadsfri tipstelefon mot rattfylleri inrättas hos polisen. I motionerna 2004/05:Ju311 (kd) och Ju270 (kd) anförs att en utredning bör tillsättas för att överväga om det, i syfte att renodla polisens verksamhet och prioritera trafikövervakningen, går att flytta trafikövervakningen från polisen till någon annan myndighet.

Inom Rikspolisstyrelsen pågår det ett arbete med en ny strategi för polisens trafiksäkerhetsarbete i syfte att uppnå större enhetlighet när det gäller arbetsinriktning, metoder och aktiviteter. Regeringen underströk i budgetpropositionen för år 2006 (prop. 2005/06:1 utg.omr. 4 s. 62) vikten av att polisen utnyttjar de möjligheter som teknikutvecklingen erbjuder för att öka sin förmåga att förebygga brott. Som exempel nämndes övervakning med hjälp av automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK), vilket innebär att fasta kameror finns uppsatta på specifika vägvagnsnitt i syfte att förebygga hastighetsöverträdelse. Den enklare utredningsverksamhet av sådana hastighetsöverträdelse som registreras via ATK bör enligt regeringen kunna leda till att polisiära resurser frigörs till annan verksamhet.

Utskottet ser positivt på arbetet med en utveckling av polisens insatser på trafiksäkerhetsområdet och utgår från att de möjligheter som teknikutvecklingen ger tas till vara i polisens verksamhet. Något uttalande från riksdagen om detta behövs dock inte. Utskottet har i årets betänkande om polisfrågor (bet. 2005/06:JuU14 s. 16 f.) behandlat flera motionsyrkanden om renodling av polisens verksamhet i allmänhet. Efter en redogörelse av bl.a. Polisverksamhetsutredningens förslag konstaterade utskottet att det inom Regeringskansliet pågår ett beredningsarbete rörande fortsatt renodling av polisens uppgifter. Detta arbete borde enligt utskottet inte föregripas. Utskottet har inte någon annan uppfattning i detta sammanhang och avstyrker motionerna 2004/05:Ju311, 2004/05:Ju403, Ju270 och Ju424.

I motion T380 (fp) begärs ökade fältinsatser av trafikpolisen mot rattfylleri.

Utskottet har flera gånger tidigare behandlat frågan om polisens prioritering av olika slags brottslighet. Det skedde bl.a. hösten 2005, i samband med behandlingen av regeringens budgetproposition för år 2006. Utskottet tog då bl.a. ställning till motionsyrkanden om fler alkoholkontroller i trafiken och om ett allmänt behov av prioritering av trafikövervakningen (bet. 2005/06:JuU1 s. 49 f.). Sammanfattningsvis vidhöll utskottet sina tidigare uttalanden av innebörd att överväganden rörande den närmare resursanvändningen på olika brottstyper bör göras ute på polismyndigheterna.

Utskottet har inte någon annan uppfattning i dag och avstyrker motion T380 i nu behandlad del.

Enligt motion Ju243 (fp) bör lagen ändras så att polisen får större möjligheter att stoppa trafiksnydare.

I 22 § polislagen (1984:387) finns bestämmelser om när en polisman får stoppa ett fordon eller annat transportmedel. Så får ske bl.a. när det finns anledning att anta att någon som färdas i fordonet har gjort sig skyldig till brott (22 § 1). Enligt 10 § samma lag får en polisman, i den mån andra medel är otillräckliga och det med hänsyn till omständigheterna är försvarligt, använda våld för att genomföra en tjänsteåtgärd bl.a. när polismannen med laga stöd skall stoppa ett fordon eller annat transportmedel (10 § första stycket 5). I Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om vilka hjälpmedel som får användas för att stoppa fordon enligt 10 § 5



polislagen m.m. (RPSFS 2000:18, FAP 104-1) finns kompletterande regler och allmänna råd om ingripande av polisen i syfte att med särskilda hjälpmedel stoppa fordon eller annat transportmedel.

Utskottet bedömer att nuvarande lagregler på området innebär en rimlig avvägning mellan de olika intressen som gör sig gällande i de nu aktuella fallen. Utskottet avstyrker motion Ju243.

Enligt motion T562 (–, mp) bör en utredning tillsättas för att överväga om polismän skall ges möjlighet att föra talan vid domstol i trafikmål.

Föreläggande av ordningsbot innebär att den misstänkte till godkännande omedelbart eller inom viss tid föreläggs ett bötesstraff (48 kap. 2 § andra stycket rättegångsbalken). Föreläggande av ordningsbot utfärdas bl.a. av polisman (48 kap. 1 §, jfr. 48 kap. 20 §). Godkänns föreläggandet gäller det som en lagakraftvunnen dom. Föreläggande av ordningsbot får utfärdas endast beträffande brott för vilket inte föreskrivs annat straff än penningböter (48 kap. 13 §). I Riksåklagarens föreskrifter om ordningsbot för vissa brott (SFS 1999:178) anges för vilka brott föreläggande av ordningsbot får utfärdas. De brott som det är fråga om är t.ex. vägtrafikbrott mot trafikförordningen (1998:1276) m.fl. förordningar.

Regeringen föreslår i proposition 2005/06:187 En effektivare ordningsbotshantering ändringar i reglerna om handläggning av föreläggande av ordningsbot. Kravet i rättegångsbalken på att ett föreläggande av ordningsbot skall undertecknas föreslås tas bort, vilket möjliggör att föreläggandet kan utfärdas i form av ett elektroniskt dokument. Det skall dock även i fortsättningen framgå vem som har utfärdat föreläggandet. Syftet med ändringarna är att åstadkomma en mer effektiv handläggning vid utfärdande av ordningsbotsföreläggande, särskilt vid överträdelse som registreras genom automatisk trafiksäkerhetskontroll. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2006.

Beredningen för rättsväsendets utveckling anför i sitt betänkande En ny uppgifts- och ansvarsfördelning mellan polis och åklagare (SOU 2005:84) att den brottsutredande verksamheten kan göras mer effektiv om åklagarnas arbete intensifieras när det gäller bekämpningen av den grövre brottsligheten, medan polisen på egen hand får sköta andra utredningar. Enligt betänkandets förslag skall åklagarna arbeta med de kvalificerade ärendena medan polisen får vara förundersökningsledare inte bara i enkla ärenden utan även i ärenden av medelsvår karaktär. Betänkandet bereds inom Regeringskansliet (Justitiedepartementet).

Utskottet kan konstatera att frågan om gränsdragningen mellan polis och åklagare övervägs inom Justitiedepartementet med anledning av beredningen av det ovan nämnda betänkandet En ny uppgifts- och ansvarsfördelning mellan polis och åklagare. Detta arbete bör inte föregripas. Utskottet avstyrker motion T562 i nu behandlad del.

## Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

### **1. Påföljdsval vid rattfylleri, punkt 1 (m, fp, c)**

av Johan Pehrson (fp), Beatrice Ask (m), Jeppe Johnsson (m), Tor-kild Strandberg (fp), Johan Linander (c) och Hillevi Engström (m).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om påföljdsval vid rattfylleri. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2004/05:T465 yrkande 10, 2005/06:Ju332 yrkande 22 och 2005/06:Ju382 yrkandena 1 och 2, bifaller delvis motionerna 2004/05:So507 yrkande 9, 2004/05:T398 yrkande 19 och 2005/06:T380 yrkande 11 och avslår motion 2004/05:Ju338.

#### *Ställningstagande*

Enligt vår mening är det hög tid att se över och skärpa lagstiftningen vad gäller brott som begås av alkohol- och narkotikapåverkade förare. Bland annat bör man se över och höja straffen för rattfylleri, så att straffen står i överensstämmelse med allvaret i gärningen. Vid grovt rattfylleri eller upprepade fall av rattfylleri bör påföljden normalt vara fängelse med längre strafftid än i dag.

De som döms för rattfylleri lider ofta av alkoholmissbruk och bör därför under anstaltsvistelsen undergå lämplig behandling. Någon relevant behandling i dessa fall kan dock inte åstadkommas inom ramen för påföljden samhällstjänst. Samhällstjänst bör därför inte komma i fråga vid grovt rattfylleri.

Det bör ankomma på regeringen att återkomma med lagstiftning som tillgodoser det sagda.

## **2. Behandling för rattfylleridömda, punkt 2 (m, fp, c)**

av Johan Pehrson (fp), Beatrice Ask (m), Jeppe Johnsson (m), Tor-kild Strandberg (fp), Johan Linander (c) och Hillevi Engström (m).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om behandling för rattfylleridömda. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2004/05:Ju340 yrkande 10, 2004/05:T465 yrkandena 12 och 13, 2005/06:Ju382 yrkande 3, 2005/06:So3 yrkande 13 och 2005/06:T380 yrkandena 13 och 14 samt avslår motionerna 2004/05:Ju409 och 2005/06:Ju442 yrkande 2.

### *Ställningstagande*

För att förebygga nya brott är det angeläget att den som döms för rattfylleri kan erbjudas en väg ut ur sitt brottsliga beteende. Utan behandling av alkohol- eller drogmisbruk minskar dock inte risken för att den dömda kör ratttonykt igen. Vid rattfylleribrott bör domstolen alltid begära att fri-vården gör en personutredning för att kunna analysera varje enskilt fall. Det är även viktigt med en effektivare och mer standardiserad form för sådana utredningar. Vidare bör det finnas en utbyggd och kvalitetssäkrad behandlingsverksamhet för rattfylleridömda över hela landet. Ingen bör kunna dömas för rattfylleri utan att komma i kontakt med någon form av aktivt påverkansprogram. Kvalificerad rehabilitering bör ingå som en del av straffet för rattfylleribrott. Program där rattfylleridömda får konfronteras med offer för trafikbrott (VIP) bör uppmuntras och fler försöksverksamheter initieras.

Det bör ankomma på regeringen att vidta åtgärder som tillgodoser det sagda.

## **3. Obligatoriskt deltagande i program med offer för trafikbrott, punkt 3 (kd)**

av Olle Sandahl (kd).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om obligatoriskt deltagande i program med offer för trafikbrott. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:T609 yrkande 3.

### *Ställningstagande*

Ett verkningsfullt sätt att få personer som kör bil berusade att förstå den risk de utsätter andra trafikanter för är att konfrontera dem med trafikskadade offer. Sådana program (VIP) bedrivs bl.a. i USA med goda resultat.

Regeringen bör klarlägga huruvida det är möjligt att med nuvarande lagstiftning ålägga rattfylleridömda att delta i behandling innehållande konfrontation med trafikoffer och, om det visar sig erforderligt, återkomma till riksdagen med förslag till lagstiftning.

#### **4. Drograttfylleri, punkt 5 (m)**

av Beatrice Ask (m), Jeppe Johnsson (m) och Hillevi Engström (m).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om drograttfylleri. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2004/05:Ju204 och 2005/06:Ju222.

### *Ställningstagande*

I trafiken är drogmissbrukarna mycket farliga. Vid samtidig lagföring för flera brott försvinner dock drograttfylleriet ofta bland övriga brott. Rättsvårdande myndigheter har efterlyst en tydlig markering från samhällets sida att drograttfylleri är farligt. Vid flera brott bör därför ett särskilt straff för drograttfylleri kunna utdömas. Vidare skulle en höjning av straffskalan till ett års fängelse innebära en möjlighet att häkta dem som begår brotten vanemässigt.

Det bör ankomma på regeringen att vidta åtgärder för att tillgodose det anförda.

#### **5. Eftersupning, punkt 8 (m, fp, kd, c)**

av Johan Pehrson (fp), Beatrice Ask (m), Jeppe Johnsson (m), Tor-kild Strandberg (fp), Johan Linander (c), Hillevi Engström (m) och Olle Sandahl (kd).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om eftersupning. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2004/05:Ju330 yrkande 14, 2004/05:Ju446, 2004/05:T465 yrkande 11,

2005/06:Ju382 yrkande 5, 2005/06:Ju532 yrkande 31 och 2005/06:T380 yrkande 12 och bifaller delvis motionerna 2004/05:Ju383, 2004/05:Ju439 och 2004/05:T397 yrkande 5.

### *Ställningstagande*

Det är inte ovanligt att en rattonykter person efter en trafikolycka hävdar att han eller hon har druckit alkoholen först efter olyckan, s.k. eftersupning. Att någon på detta sätt skall kunna slippa undan ansvar för rattfylleribrott bör förhindras. Eftersupning bör därför straffbeläggas så att det blir olagligt att dricka alkohol eller inta narkotiska preparat viss tid efter en trafikolycka, exempelvis under fem timmar. I Norge har ett lagreglerat förbud mot eftersupning gällt i många år.

Det bör ankomma på regeringen att återkomma med lagstiftning som tillgodoser det anförda.

## **6. Obligatoriska drogtester av förare vid trafikolyckor, punkt 10 (c)**

av Johan Linander (c).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om obligatoriska drogtester av förare vid trafikolyckor. Därmed bifaller riksdagen motion 2004/05:T398 yrkande 18 i denna del och bifaller delvis motion 2005/06:T495 yrkande 2.

### *Ställningstagande*

Alkohol och droger är med stor sannolikhet en bidragande orsak till många trafikolyckor. Mörkertalet kan dock antas vara stort eftersom förare inte automatiskt testas vid trafikolyckor. En ordning där obligatoriska drogtester tas vid trafikolyckor bör därför införas.

Det bör ankomma på regeringen att vidta åtgärder som tillgodoser det sagda.

## **7. Rätt för bilinspektörer att ta alkoholutandningsprov, punkt 11 (fp)**

av Johan Pehrson (fp) och Torkild Strandberg (fp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om rätt för bilinspektörer att ta alkoholutandningsprov. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2004/05:Ju440 och 2005/06:Ju262.

### *Ställningstagande*

Trots att civilanställda bilinspektörer vid polisen utför olika kontroller i trafiken har de, enligt nuvarande regler i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov, inte rätt att ta sådana prov. Detta är en brist som bör åtgärdas.

Regeringen bör vidta åtgärder som tillgodoser det anförda.

## **8. Rätt för tulltjänstemän att ta alkoholutandningsprov, punkt 12 (m, fp, kd, c)**

av Johan Pehrson (fp), Beatrice Ask (m), Jeppe Johnsson (m), Tor-kild Strandberg (fp), Johan Linander (c), Hillevi Engström (m) och Olle Sandahl (kd).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om rätt för tulltjänstemän att ta alkoholutandningsprov. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:Ju382 yrkande 9.

### *Ställningstagande*

En berusad förare som kör av en färja eller kör in över den svenska gränsen måste kunna stoppas redan där. I dag kan nykterhetskontroller endast utföras av polisen. Det innebär att om en tulltjänsteman genomför en tullkontroll och då får anledning att misstänka att en förare är berusad, får tulltjänstemannen inte själv utföra en nykterhetskontroll. Detta är både ineffektivt och hindrar långt ifrån alltid berusade förare att köra vidare. Tulltjänstemän bör ges samma rätt som polismän har att ta alkoholutandningsprov.

Regeringen bör vidta åtgärder som tillgodoser det anförda.

## **9. Statistik, punkt 13 (c)**

av Johan Linander (c).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om statistik. Därmed bifaller riksdagen motion 2004/05:T398 yrkande 18 i denna del.

### *Ställningstagande*

I dag är det omöjligt att jämföra EU-ländernas problem med rattonykterhet eftersom statistiken inte upprättas på liknande grunder. En jämförbar EU-statistik om rattonykterhet bör därför skapas.

Det bör ankomma på regeringen att vidta åtgärder för att tillgodose det anförda.

## **10. Olovlig körning, punkt 14 (m, c)**

av Beatrice Ask (m), Jeppe Johnsson (m), Johan Linander (c) och Hillevi Engström (m).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om olovlig körning. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2004/05:Ju447 i denna del och 2005/06:Ju530 yrkande 17.

### *Ställningstagande*

Enligt nuvarande regler går det inte att häkta den som kör bil vanemässigt utan att vara berättigad till det. Detta är enligt vår mening en väsentlig brist. Straffskalan för grov olovlig körning bör därför höjas till ett års fängelse.

Det bör ankomma på regeringen att återkomma med lagstiftning som tillgodoser det anförda.

## **11. Hastighetsöverträdelse, punkt 15 (c)**

av Johan Linander (c).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om hastighetsöverträdelse. Därmed bifaller riksdagen motion 2004/05:Ju478 och bifaller delvis motionerna 2005/06:Ju401 och 2005/06:Ju517.

*Ställningstagande*

Enligt nuvarande regler är straffet för hastighetsöverträdelse normalt penningböter. Påföljden blir därmed olika kännbar beroende på den enskildes ekonomiska situation. Straffet för fortkörning bör utformas så att flertalet bilister uppfattar påföljden för brottet som kännbar. Hastighetsöverträdelse borde därför straffas med dagsböter så att påföljden står i relation till förmågan att betala.

Det bör ankomma på regeringen att återkomma med lagstiftning som tillgodoser det anförda.

**12. Bötessystemet vid trafikbrott, punkt 16 (kd)**

av Olle Sandahl (kd).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om bötessystemet vid trafikbrott. Därmed bifaller riksdagen motion 2004/05:T462 yrkande 4.

*Ställningstagande*

Det är angeläget att bötessystemet vid trafikbrott är lika för alla oavsett nationalitet. Så är inte fallet i dag.

Det bör ankomma på regeringen att vidta åtgärder för att tillgodose det anförda.

**13. Beslag av fordon, punkt 17 (fp, c)**

av Johan Pehrson (fp), Torkild Strandberg (fp) och Johan Linander (c).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om beslag av fordon. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2004/05:T465 yrkande 14 och 2005/06:So3 yrkande 11, bifaller delvis motion 2004/05:Ju447 i denna del och avslår motion 2005/06:T562 yrkande 4.



### *Ställningstagande*

Det är viktigt att fordon som har använts vid rattfylleri kan tas i beslag och förverkas. Detta gäller i synnerhet beträffande fordon som tillhör personer som återkommande kör onyktra.

Det bör ankomma på regeringen att vidta åtgärder som tillgodoser det anförda.

#### **14. Beslag av fordon, punkt 17 (mp)**

av Leif Björnlod (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om beslag av fordon. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:T562 yrkande 4 och avslår motionerna 2004/05:Ju447 i denna del, 2004/05:T465 yrkande 14 och 2005/06:So3 yrkande 11.

### *Ställningstagande*

För att minska risken för återfall i trafikfarligt beteende och för att stävja osund konkurrens inom yrkestrafiken bör polisen ges rätt att, i fall av grova trafikförseelser, beslagta fordon eller del av fordon alternativt förse fordonet med hjulboja.

Det bör ankomma på regeringen att vidta åtgärder som tillgodoser det anförda.

#### **15. Beslag av fordonsnycklar m.m., punkt 18 (m, fp, kd, c)**

av Johan Pehrson (fp), Beatrice Ask (m), Jeppe Johnsson (m), Tor-kild Strandberg (fp), Johan Linander (c), Hillevi Engström (m) och Olle Sandahl (kd).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 18 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om beslag av fordonsnycklar. Därmed bifaller riksdagen motion 2004/05:Ju463 och bifaller delvis motion 2005/06:Ju288.

*Ställningstagande*

Enligt vår mening finns det skäl att, i syfte att förebygga rattfylleri, överväga om även privatpersoner skall ges samma befogenhet som polismän har att beslagta fordonsnycklar eller annat som behövs för färden eller, om så krävs, själva fordonet.

Regeringen bör låta utreda denna fråga.

**16. Polisens åtgärder, punkt 19 (fp)**

av Johan Pehrson (fp) och Torkild Strandberg (fp).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 19 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om polisens åtgärder. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:T380 yrkande 10 och avslår motionerna 2004/05:Ju311, 2004/05:Ju403, 2005/06:Ju243, 2005/06:Ju270 yrkandena 1 och 2 samt 2005/06:Ju424.

*Ställningstagande*

För att stoppa det tilltagande rattfylleriet krävs bl.a. ytterligare insatser från polisens sida. Det är enligt vår mening därför viktigt att trafikpolisens fältinsatser mot rattfylleri ökar.

Det bör ankomma på regeringen att vidta åtgärder som tillgodoser det anförda.

**17. Rätt för polismän att föra talan i trafikmål, punkt 20 (mp)**

av Leif Björnlod (mp).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 20 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om rätt för polismän att föra talan i trafikmål. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:T562 yrkande 8.

*Ställningstagande*

Det skulle underlätta väsentligt för åklagarväsendet om de polismän som så önskar efter fortbildning skulle få rätt att föra talan i trafikmål.

Regeringen bör låta utreda denna fråga.

# Särskilda yttranden

## 1. Cannabistester, punkt 6 (m)

Beatrice Ask (m), Jeppe Johnsson (m) och Hillevi Engström (m) anför:

Drograttfylleri är ett allvarligt trafiksäkerhetsproblem. Det är därför angeläget att polisen utvecklar sin förmåga att kunna avgöra om en kontrollerad bilist är drogpåverkad.

## 2. Vållande till annans död, punkt 7 (m)

Beatrice Ask (m), Jeppe Johnsson (m) och Hillevi Engström (m) anför:

De fastlagda straffskalorna i kombination med bestämmelserna för påföljdsbestämning och straffmätning har lett till en domstolspraxis som inte sällan strider mot medborgarnas uppfattning om lämpliga straffnivåer. Detta gäller vid brottet vållande till annans död. Om straffskalan utnyttjades i större utsträckning vid fastställande av det enskilda brottets straffvärde skulle de utdömda påföljderna i högre grad stå i överensstämmelse med det allmänna rättsmedvetandet. Brotsrubriceringen skulle då kunna lämnas orörd men straffvärdet för den enskilda gärningen skulle skärpas.

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

### Motion väckt med anledning av prop. 2005/06:30

*2005/06:So3 av Kenneth Johansson m.fl. (c):*

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om möjlighet att beslagta fordon för personer som kört rattfulla.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om ändrad brottsrubricering vid trafikolyckor med dödlig utgång orsakade av rattonykterhet.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att den som döms till fängelse för grovt rattfylleri under anstaltstiden måste få vård mot sitt alkoholmissbruk.

### Motioner från allmänna motionstiden hösten 2004

*2004/05:Ju204 av Ulf Sjösten (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om behovet av särskilt straff för drograttfylleri med en höjning av straffskalan till ett års fängelse.

*2004/05:Ju242 av Lena Adelsohn Liljeroth (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att polisen måste få ökade möjligheter att även göra cannabistes-ter på misstänkta bilförare.

*2004/05:Ju311 av Ragnwi Marcelind (kd):*

Riksdagen begär att regeringen tillsätter en utredning om trafikövervakningen skulle kunna föras över till annan myndighet.

*2004/05:Ju312 av Jan-Evert Rådström och Elizabeth Nyström (båda m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om viss brottsförebyggande verksamhet.

*2004/05:Ju330 av Johan Linander m.fl. (c):*

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att berusad förare som berövar annan livet i fall av grovt rattfylleri bör kunna dömas för dråp.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att förarens intag av alkohol eller narkotiska preparat omedelbart efter en trafikolycka bör vara straffbart.

*2004/05:Ju338 av Agneta Lundberg och Kerstin Kristiansson Karlstedt (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om rattfylleri.

*2004/05:Ju340 av Johan Pehrson m.fl. (fp):*

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om rattfylleridömda och behandling.

*2004/05:Ju383 av Krister Örnffäder (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett tillägg i lagen som förhindrar möjlighet att hänvisa till alkoholförtäring efter olycka eller trafikbrott.

*2004/05:Ju397 av Bengt-Anders Johansson (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att när någon rattonykter person dödar någon i trafiken genom framförande av fordon skall det jämföras med dråp vid straffutmätningen.

*2004/05:Ju403 av Rosita Runegrund (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att minska rattonykterheten.

*2004/05:Ju409 av Ulla Wester (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att i lämpligt sammanhang utreda och överväga användning av påverkansprogram för rattonyktra enligt amerikansk modell.

*2004/05:Ju439 av Carin Lundberg och Sören Wibe (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en lag mot eftersupning.

*2004/05:Ju440 av Cecilia Wikström (fp):*

Riksdagen beslutar om en sådan lagändring i befogenheten gällande alkoholutandningsprovtagning (1976:1090 2 §) att även omfatta de bilinspektörer som är civilanställda vid landets olika polismyndigheter.

*2004/05:Ju446 av Runar Patriksson (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en lag omgående bör stiftas med betydelsen att eftersupning inom fem timmar efter det att en trafikolycka eller annan händelse har skett, som kan vara lagstridig och därför kommer att kräva en polisutredning, skall vara förbjuden.

*2004/05:Ju447 av Jörgen Johansson (c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att göra en översyn av 3 § första stycket och 7 § trafikbrottslagen (1951:649).

*2004/05:Ju463 av Peter Althin m.fl. (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en utredning om möjligheten att vidga lagen om tillfälligt omhändertagande av fordonsnycklar eller annat som behövs för färden eller, om så krävs, fordonet, för att förhindra trafiknykterhetsbrott.

*2004/05:Ju478 av Ulf Nilsson (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om inkomstrelaterade böter för trafikbrott mot hastighetsbestämmelser.

*2004/05:Ju495 av Solveig Hellquist (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bestämmelsen om säkerhetsavdrag vid utandningsprov tas bort.

*2004/05:So507 av Cristina Husmark Pehrsson m.fl. (m):*

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om missbruk i trafiken.

*2004/05:T397 av Lars Wegedal och Carina Adolfsson Elgestam (båda s):*

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ändra lagen vad gäller ”eftersupning”.

*2004/05:T398 av Sven Bergström m.fl. (c):*

18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om jämförbar EU-statistik över rattonykterhet och polisens ökade befogenhet kring och prioritering av rattonykterhet.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av aktuell lagstiftning angående rattonykterhet.

2004/05:T462 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett reformerat bötesystem lika för alla.

2004/05:T465 av Runar Patriksson m.fl. (fp):

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om domstolarnas tillämpning av gällande straffsätser och skärpt tillämpning av gällande lagar och bestämmelser.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förbud mot eftersupning.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ingen skall kunna dömas för rattfylleri utan att komma i kontakt med någon form av aktivt påverkansprogram.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om kvalificerad rehabilitering som del av straffet för rattfylleribrott.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om möjligheten till beslag och förverkande av fordon som använts vid rattfylleri.

## Motioner från allmänna motionstiden hösten 2005

2005/06:Ju222 av Ulf Sjösten (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en särskild straffbestämmelse om drograttfylleri med en straffskala som innehåller ett års fängelse.

2005/06:Ju243 av Lennart Kollmats (fp):

Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med lagförslag som innebär att poliser får möjlighet att stoppa trafiksyndare.

2005/06:Ju262 av Cecilia Wikström (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en lagändring i befogenhet gällande alkoholutandningsprovtagning (1976:1090 2 §) till att omfatta även de bilinspektörer som är civilanställda vid landets olika polismyndigheter.

2005/06:Ju270 av Ragnwi Marcelind (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör låta utreda om trafikövervakningen kan föras över till annan myndighet.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att införa en nationell trafikpolis.

*2005/06:Ju288 av Christer Winbäck (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att privatpersoner bör få rätt att frånta berusade personer fordonsnycklar.

*2005/06:Ju332 av Torkild Strandberg m.fl. (fp):*

22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om åtgärder mot rattfylleri.

*2005/06:Ju382 av Johan Pehrson m.fl. (fp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att samhällstjänst inte bör komma i fråga som påföljd för rattfylleribrott.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att vid grova fall av rattfylleri eller vid upprepade rattfylleribrott, skall påföljderna i större utsträckning vara fängelse och att domstolarna oftare bör använda sig av hela straffskalan.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om obligatoriska behandlingsprogram för den som dömts för rattfylleri eller grovt rattfylleri.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa förbud mot s.k. eftersupning.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tullen skall kunna utföra nykterhetskontroller i samband med tullkontroller.

*2005/06:Ju401 av Ulf Nilsson (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om inkomstrelaterade böter för trafikbrott mot hastighetsbestämmelser.

*2005/06:Ju424 av Rosita Runegrund (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att minska rattonykterheten.

*2005/06:Ju442 av Lars Gustafsson (kd):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att lagen ändras i syfte att, där så krävs, omedelbart kunna omhänderta personer under sådana former att ett motivationsarbete för missbruks- eller kriminalitetsbehandling kan genomföras över viss tid.



2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att man bör undersöka möjligheterna att med statligt stöd inrätta ett Smadit Resurscentrum i Stockholm, som ett utvecklingsprojekt i syfte att utifrån kunskap och erfarenhet utveckla metoder för att rehabilitera den aktuella gruppen trafikbrottslingar.

*2005/06:Ju517 av Per Erik Granström och Arne Kjörnsberg (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att böter för fortkörning skall utgå i form av dagsböter.

*2005/06:Ju530 av Beatrice Ask m.fl. (m):*

17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att straffskalan för grov olovlig körning skall höjas till ett år.

*2005/06:Ju532 av Johan Linander m.fl. (c):*

31. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att "eftersup" skall förbjudas.

*2005/06:T380 av Runar Patriksson m.fl. (fp):*

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att öka trafikpolisens fältinsatser mot rattfylleri.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om domstolarnas tillämpning av gällande straffsatser och skärpt tillämpning av gällande lagar och bestämmelser.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förbud mot eftersupning.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ingen skall kunna dömas för rattfylleri utan att komma i kontakt med någon form av aktivt påverkansprogram.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om kvalificerad rehabilitering som en del av straffet för rattfylleribrott.

*2005/06:T495 av Anita Brodén och Annika Qarlsson (fp, c):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om obligatorisk drogtestning av förare vid olyckor.

*2005/06:T562 av Karin Svensson Smith m.fl. (–, mp):*

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att polisen skall ha rätt att beslagta fordon/del av fordon alternativt förse med hjulboja i samband med grova trafikförseelser.

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om behovet av att utreda möjlighet till fortbildning som ger behörighet för poliser att föra sin egen talan vid trafikbrott.

*2005/06:T609 av Johnny Gylling m.fl. (kd):*

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att rattfylleridömda skall kunna tvingas att konfrontera trafikoffer enligt VIP-modellen.

BILAGA 2

## Justitiekammarens och trafikskottets offentliga utfrågning om rattfylleri

Justitiekammaren och trafikskottet höll den 23 februari 2006 en offentlig utfrågning på temat rattfylleri.

### **Inbjudna talare**

#### *Omfattning och utveckling*

Utredare Tove Sporre, Brottsförebyggande rådet.

#### *Nollvisionen*

Trafiksäkerhetsdirektör Claes Tingvall, Vägverket.

#### *Alkolås*

Riksdagsledamot Karin Svensson Smith (–), särskild utredare i utredningen Utökad användning av alkolås m.m. (N2004:16).

#### *Vad gör polisen åt rattfylleriet?*

Länspolismästare Mats Löfving, Polismyndigheten i Östergötlands län.

#### *Rattfylleriutredningens förslag*

Hovrättsassessor Anna-Karin Jansson, sekreterare i Utredningen om rattfylleri och sjöfylleri (Ju2003:12).

#### *Hur förhindrar kriminalvården återfall i rattfylleri?*

Kriminalvårdsdirektör Birgitta Göransson, Kriminalvården.

— — —

*Ordföranden i justitiekammaren:* Jag hälsar alla välkomna till denna offentliga utfrågning om rattfylleri och om drograttfylleri. Vi har en gemensam sittning med trafikskottet och justitiekammaren för att vi ska kunna jobba ännu bättre med dessa frågor. Det är ett ämne som onekligen är utskottsöverskridande.

Vi vet att alkoholen i vägtrafiken är ett betydande samhällsproblem, ett betydande trygghetsproblem. Åtgärderna för att motverka detta är många. Vi har till exempel en internationellt sett ganska sträng lagstiftning, och vi har en polis som vi har valt ska lägga ned väldigt mycket resurser på säkerheten och tryggheten på våra vägar, till och med mer än vad vi lägger ned, enligt statistiken från Rikspolisstyrelsen, på att bekämpa narkotikabrott.

Det finns goda skäl att arbeta för tryggheten på våra vägar. Med tanke specifikt på den otrygghet som finns i att människor kör påverkade på ett olagligt sätt kan man konstatera att det inte bara är kontroll och hård lagstiftning som ska motverka detta. Vi vet att det är väldigt få människor som frivilligt väljer eller med stor nöjdhet sätter sig bakom en ratt och kör

till exempel med alkohol i blodet, utan detta gör man om man saknar kunskap eller har en felaktig attityd eller har ett rent alkoholproblem så att man blir omdömeslös av det skälet.

Vi tror att man kan göra mycket mer med det förebyggande arbetet, men vi vill lära oss mer om detta gällande till exempel alkohol. Vi vill veta mera exakt hur situationen är i dag. Vi vill veta mer om hur polisen jobbar med detta, och vi vill se också på Rattfylleritutredningens förslag som gäller bland annat påföljder efter ett sådant här brott.

Jag kommer att hålla i första halvan, min kollega Claes Roxbergh, ordförande i trafikutskottet, kommer att hålla i andra halvan och avsluta den här viktiga förmiddagen.

Därmed hälsar jag alla återigen välkomna, särskilt alla inbjudna talare, alla myndighetsföreträdare och organisationsföreträdare. Den här frågan är väldigt viktig för oss och också för de medborgare som vi alla har att tjäna.

*Tove Sporre, Brottsförebyggande rådet:* Jag har fått äran att prata lite om omfattning och utveckling vad gäller rattfylleribrottsligheten. Jag tänkte hålla mig till perioden från 1975 och framåt, men speciellt de senaste sex sju åren. Jag tänkte börja med att prata lite om omfattningen. Alla som har studerat rattfylleriet lite mer vet att det är väldigt svårt att uttala sig om omfattningen utifrån de källor vi har i dag. Den faktiska brottsligheten för rattfylleri är betydligt mer omfattande än vad som framgår av anmälningsstatistiken. Många försök har gjorts för att skatta mörkertalet. Det finns olika uppgifter på hur stort det skulle kunna vara. Men vi vet egentligen bara att det är svårt att kontrollera och att mörkertalet är väldigt stort.

Vad jag kan prata om är den registrerade brottsligheten när det gäller rattfylleri. Utifrån den kan man också prata om utvecklingen. Utvecklingen när det gäller rattfylleribrottsligheten styrs mycket av gällande lagstiftning. Den gällande lagstiftningen har i sin tur historiskt sett påverkats mycket av nykterhetsrörelsen och allmänhetens inställning till just rattfylleribrott. Man kan säga att få brott har varit under utredning och lagstiftning om dessa utvärderats så många gånger som just rattfylleriet.

Straffet för rattfylleri har förändrats successivt från 1920-talet fram till den nuvarande lagstiftningen, som trädde i kraft under första delen av 1990-talet. Den första lagstiftning som innehöll ansvarsbestämmelser baserade på promillegräns kom 1941. Då var gränsvärdena för det som vi i dag ser som det vanliga respektive grova brottet, 0,8 respektive 1,5 ‰. Efter ytterligare tio år kom dagens lag, och i början av 1990-talet gjordes två omfattande reformer av den. De två reformerna ledde bland annat till att promillegränserna ändrades till 0,2 respektive 1 ‰. Det är viktigt att se när man tittar på utvecklingen, för det här får effekter.

Man kan säga också att det inte enbart är förändringar i lagstiftningen som påverkar rattfylleribrottsligheten. En mycket viktig faktor, kanske den allra viktigaste, om jag får säga, är den upplevda upptäcktsrisken. Hur stor är risken att man verkligen åker fast i en poliskontroll? Ju oftare man åker

fast i en poliskontroll, desto större upplevs upptäcktsrisken, vilket i sig är en förebyggande åtgärd för att personen inte ska köra med alkohol eller droger i kroppen.

Låt oss titta på utvecklingen av antalet anmälda rattfylleribrott (bild) från 1975 fram till 2005. För 2005 är det än så länge preliminära siffror, men de brukar inte ändra sig nämnvärt mycket. Man kan dela in den här perioden i fyra olika faser.

Den första perioden, från 1975 till 1985, var ganska stabil. Det var mellan 21 000 och 22 000 anmälningar årligen. Den kraftiga nedgången 1985 berodde på omorganisationen av polisen, som resulterade i färre trafikpolisier.

Den andra perioden sträcker sig från 1985 till 1991. Då ökade antalet anmälda rattfylleribrott, och år 1991 var antalet anmälningar uppe i drygt 26 000. Det här kan vara, det är inte belagt, en effekt av att polisens kontroller mer än fördubblades under denna period, från ca 600 000 till 1,7 miljoner.

Den tredje perioden, som definitivt är en spegel av reformer i lagstiftningen, sträcker sig från 1991 till 1998. Då minskade antalet anmälda rattfylleribrott markant. Man har gjort en utvärdering av reformer som gjorde att de minskade med 10 % årligen. År 1998 var antalet anmälda rattfylleribrott nere på lite drygt 12 000 anmälningar. Den här nedgången beror främst på två omfattande reformer av lagstiftningen som gjordes under 1990-talet. Det var den som jag nämnde förut, sänkningen av den nedre promillegränsen från 0,5 till 0,2 ‰, som gav effekt. Man gjorde en utredning av reformen, och man kom fram till att den ledde till att den faktiska rattfylleribrottsligheten minskade med omkring 18 %.

Vi hade en reform 1994. Även den torde ha lett till att antalet anmälda rattfylleribrott minskade. Det var framför allt att gränsen för grovt rattfylleri sänktes från 1,5 till 1 ‰.

Så har vi den sista perioden, som sträcker sig från 1999 till 2005. Vi kan se (bild) det totala rattfylleriet, inklusive drograttfylleriet och att oavsett drograttfylleriet, som naturligtvis har haft störst ökning, har rattfylleriet ökat i anmälningsstatistiken. År 2005 var anmälningarna, inklusive rattfylleriet, uppe i drygt 23 000 igen.

Varför ökar rattfylleribrottsligheten igen? Det finns olika förklaringar. Den absolut största förklaringen är antalet anmälningar av rattfylleri under påverkan av narkotika, som man satt in som en särskild angivelse i lagen den 1 juli 1999.

En annan förklaring, som är lite mer osäker men som kan ha någon betydelse, är polisens riktade kontroller mot områden nära lördagsöppna systembutiker år 2000. Å andra sidan har ökningen fortsatt också efter det, men det kan vara så att det funnits mer riktade kontroller på senare år.

De här faktorerna förklarar inte hela ökningen. En faktisk ökning av rattfylleribrottsligheten under senare år är därför sannolik.

Om man ska uttala sig om utvecklingen vad gäller rattfylleribrottsligheten går det inte att bara studera antalet anmälningar, eftersom det styrs väldigt mycket av polisens insatser och andra saker. Man får också titta på andra källor för att se om det stämmer. Vi kan till exempel se på alkoholkonsumtionen i samhället. Det har gjorts undersökningar som visar att den har ökat markant under senare år. Alkoholkonsumtionen har också ett samband med rattfylleribrottsligheten.

Man kan också se på trafikolyckor, som vi vet har ett starkt samband med alkoholkonsumtion, till exempel singelolyckor. De följer ungefär samma kurva.

Jag tänkte avslutningsvis ansluta till vad Johan Pehrson sade om det internationella. Vi pratade lite om vad vi skulle säga om hur Sverige låg till internationellt sett, men det är väldigt svårt att göra. Det är jättesvårt med internationella jämförelser över huvud taget när det gäller brottslighet och framför allt när det gäller rattfylleribrottslighet, eftersom vi har så olika lagstiftning i olika länder. Vi har olika promillegränser, och dessutom har vi väldigt olika sätt att redovisa brottsligheten på.

*Claes Tingvall, Vägverket:* Tack för att jag fick komma hit.

Jag ska naturligtvis inte ha någon längre föredragning om vad nollvisionen är för någonting, det tror jag säkert alla känner till. Däremot vill jag inleda med att kort prata om kopplingen mellan den trafiksäkerhetspolitik vi har i Sverige sedan 1997 och alkoholrattfylleriet.

Först och främst kan vi säga, vi hörde det av föregående talare också, att det finns ett ökat alkoholbruk i samhället. Trafikmiljön är den första miljö egentligen som drabbas. Så småningom får vi av ökat alkoholbruk och alkoholmissbruk en rad andra typer av folkhälsoeffekter och sociala effekter av olika slag. Men det går ganska fort mellan intaget av alkoholen och vad som händer ute i vårt trafiksystem.

När det gäller trafiksäkerhetspolitiken är en av de fyra nycklarna i nollvisionen det delade ansvaret, det vill säga att det är kombinationen av trafikanter, vägar, bilar, regler och så vidare som ska skapa en säker trafik så småningom. Det ställer höga krav på alla aktörer och på varje individ i systemet att använda det systemet inom dess begränsningar. En sak ska vi vara fullständigt klara över: Vi kan aldrig skapa ett vägtransportsystem som är säkert för berusade människor. Det ligger utom varje form av möjlighet. Men vi vet ungefär hur det där systemet borde se ut. Frågan är bara hur man kan skapa det.

När det gäller det etappmål som ligger förfärande nära oss, 2007 då vi ska ha nått en halvering av antalet trafikdöda i förhållande till 1996, har vissa saker gått väldigt bra, andra har gått mediokert, några saker tar faktiskt längre tid än vad man kan räkna med ibland. Det är framför allt en sak som har gått åt fel håll, och det är det som handlar om alkohol. Vi hade räknat väldigt försiktigt på att få en förbättring vad gäller alkoholmissbruket i vägtransportsystemet helt enkelt därför att vi vet att det tar väldigt

lång tid att ändra och att de åtgärder vi har till vårt förfogande tar väldigt lång tid att införa. Men till vår förfäran når vi inte ens i närheten av den försiktiga beräkning vi gjorde, utan det har gått åt fel håll.

I förhållande till vad vi trodde att vi skulle nå kommer vi nästa år att ha ca 40 eller 50 fler som dör i alkoholrelaterade vägtrafikolyckor än vad vår försiktiga beräkning byggde på. I dag kan vi räkna med att ungefär 30 % av personbilsförare i dödliga olyckor är alkoholpåverkade. Vi var nere på 17 %, till och med något lägre än det, för ett antal år sedan. Det är inte tu tal om att detta går åt fel håll. Det är en av orsakerna till att det blir extra svårt att nå etappmålet, om det ens är möjligt.

Jag går då över till de huvudsakliga områden som man jobbar med inom trafiksäkerhet. Det är naturligtvis fler än de fem sex som vi har satt upp (bild), men dessa är de viktiga och stora saker som man gör, och jag ska kort redogöra för vad framförallt Vägverket gör på det här området. Jag ska säga – och det är viktigt att säga det eftersom andra aktörer här kommer att ta upp det – att det inte är brist på initiativ och arbete hos samhällets aktörer som myndigheter och organisationer, frivilligorganisationer och industrin. Det görs väldigt mycket bra saker i systemet. Men det räcker naturligtvis inte.

Låt oss titta på attityder och kunskaper. Det drivs en väldigt stor kampanj i landet. Det kallas Don't drink and drive som handlar om ungdomar och framför allt synsätt, för att emotionalisera frågan och få ungdomar att förstå hur viktigt det är. Den vuxna befolkningen har en väldigt klar inställning till alkohol, men den är inte inympad eller kommer med modersmjölken, utan varje generation måste få en rejäl dos av samhällets normer och konsekvenserna av att inte göra rätt.

Det har introducerats en handledarutbildning där alla blivande körkortsinnehavare tillsammans med dem som ska handleda får en rejäl dos i alkoholfrågan också. Det förbereds på olika sätt en utökad riskutbildning, den som i dag är på halkövningsplatser men som förhoppningsvis ska inkludera en hel del om alkohol.

När det gäller övervakning är det naturligtvis polis som ägnar sig åt den, men Vägverket har hjälpt till med det som kallas skyltfonden med ganska stora belopp. Alla poliser i yttre tjänst ska ha ett sållningsinstrument med sig, vilket gör att polisen kan göra mycket fler alkoholutandningsprov framåt i tiden.

Sanktioner är inte heller riktigt Vägverkets sak i alla lägen, men vi har en viktig roll i det som handlar om yrkestrafiktillstånd, det som all transportnäringsverksamhet måste ha för att kunna köra. Där går vi mer och mer mot att det är företagen som ska se till att deras anställda som kör sköter sig när det gäller alkohol. Kopplingen emellan människor som lagförs och att företagen stimuleras till att göra bra saker har vi gjort väldigt mycket åt. Det är ett stort arbete att länsstyrelserna kan övervaka yrkestrafiktillståndet.

Vi håller också på med en utredning om prøvotider för nya körkortsinnehavare om man gör sig skyldig till någon form av rattfylleribrott.

När det gäller teknik och att stimulera samhället att använda teknik kommer Karin Svensson Smith att nämna det, men teknik kommer att visa sig viktig för att hjälpa med den norm som vi har satt i samhället.

Väldigt många företag i det här landet och företagsledare för både transportnäringen och kommuner och landsting använder i dag fordon med alkoholås. Det kommer alltmer på den sidan.

Vi har någonting som heter IVSS-programmet, det är stöd till gemensam forskning med näringslivet, fordonsindustrin, som nu börjar att tackla det här med teknik i fordon på ett väldigt intressant sätt. Sverige är i spetsen i världen i dessa frågor om att använda teknik för att förhindra att folk kör påverkade.

Skyltfonden återigen har bidragit med ungefär 20 miljoner till alkoholåsutveckling och varit väldigt aktiv i att stödja de nya initiativ och idéer som finns på området. Naturligtvis har också Vägverket alkoholås i de bilar som vi använder i tjänsten.

När det gäller rehabilitering är vi en aktiv deltagare i dag i det som i dagligt tal kallas Skellefteåmodellen (bild).

Vad skulle behövas ytterligare? Det finns några saker som vi från Vägverket tycker är viktiga att ta fram. Det är inte direkt några nya frågor, och jag tror att andra kommer att beröra dem också.

Det är något av en svart färs att för att ingå i alkoholåsprogrammen i Sverige, som ju innehåller både teknik och rehabilitering, måste man först ha åkt dit för rattfylleribrott. Vi gör en väldigt stor del av vår läkarkår till lagbrytare eftersom man inte anmäler till länsstyrelsen att folk har alkoholproblem. Säkert är arbetsgivare indragna i den frågan också. Så kan det naturligtvis inte vara i det långa loppet. Det var säkert aldrig lagstiftarens mening att så skulle det vara.

Naturligtvis är det viktigt när det gäller teknikfrågor att det blir en marknadsdriven introduktion av alkoholås. Naturligtvis kan lagstiftning så småningom bli intressant, och sådana förslag har ju också lagts fram. Men det är oerhört viktigt att vi får i gång utbudet av nya tekniker i samhället. Det är lite märkligt att man blir förmånsbeskattad för att man har den typen av system i bilar i dag.

Slutligen är det viktigt att alla som ska ha den här tekniken också på något vis kan hjälpas i samhället.

*Karin Svensson Smith (-):* Utredningens uppdrag är att lägga fram lagförslag. Det är det som är kärnan i det slutbetänkande som ska vara färdigt i juni i år. Enligt det lagförslaget ska det finnas obligatoriskt alkoholås i alla nya tunga fordon från 2010 och i personbilar från 2012.

En annan mycket tung del, givetvis sammanhängande, i slutbetänkandet är att lägga fram ett förslag till strategi för regeringen om hur man får igenom det här inom EU. Där har intresse från regeringen anmälts i Verona 2004, och i följd lämnade man också en formell ansökan om att få



vara försöksland. Men siktet är inställt på att man så småningom ska ha det här som ett krav i fordonsdirektivet. Alkohol i trafiken är inget specifikt svenskt problem. Det rimliga vore att man hade detta som ett krav i hela den europeiska gemenskapen. Någon sorts preliminärt svar förväntas i år på denna förfrågan.

Det vi gör när vi utarbetar en EU-strategi är att titta på hur vi samlar, inte bara i regeringen utan många olika aktörer, kan påverka de arbetsgrupper som är med i själva lagstiftningsprocessen.

En annan uppgift som vi har inför slutbetänkandet är att göra en samhällsekonomisk konsekvensanalys. Vi bedömer att den tillsammans med en försöksverksamhet i Sverige är väldigt väsentlig för att få acceptans inom EU-systemet för att det här ska vara ett lagkrav, det vill säga att vi ska se på vad det är för kostnader för installation och underhåll av alkoholåsen i fordonsparken och väga det mot de besparingar som man kan göra genom att man slipper förare i trafiken som har druckit alkohol.

Jag ska inte gå närmare in på hur vi har byggt upp det här. Det är ganska komplicerat, särskilt med tanke på att man inte har säkerställt exakt hur många det är av trafikolyckorna som primärt kan hänföras till alkohol.

Eftersom det här inte är något som är färdigt ännu så ska jag inte prata så mycket om det, utan jag ska koncentrera mig på det delbetänkande som vi lämnade till regeringen i september i fjol. Det handlar om åtgärder som kan öka acceptansen för användningen av alkohol. Det är ganska många åtgärder. Tidsutrymmet här medger inte att jag går igenom allihop; det är 14 stycken. Jag tänkte lyfta fram 4 av dem, men först ska jag också säga någonting om vad vi har tagit reda på i utredningen som är intressant för att öka den allmänna användningen av alkohol innan det blir ett lagkrav.

Det nämndes tidigare att det finns ett samband mellan den ökade totalkonsumtionen av alkohol och rattfylleri. Det är tämligen säkerställt att det är så. En hel del av dem som blir tagna blir tagna dagen efter det att de har druckit alkohol. Vi har funnit att man i 26 % av dödsolyckorna kan säkerställa att det finns ett samband med alkohol. Men sannolikt är det betydligt fler. Det vi också vet är att det i genomsnitt är ganska låg ålder på dem som omkommer till följd av rattfylleri. Den genomsnittliga förloerade livslängden för den som omkommer i trafiken är 33 ½ år. Det gör att trafikdöden har en annan dimension än om man till exempel tittar på dem som skadas på grund av luftföroreningar från trafiken. Där är genomsnittsåldern ganska mycket högre för dem som avlider. Detta gör att arbetet med trafiksäkerhet har ett mycket djupt humanitärt värde som i alla fall jag tar på stort allvar.

Det vi också vet är att om man tittar på dem som omkommer i trafiken så ser man att det inte är någonting som är särskilt jämställt. Det finns en överrepresentation av män även om man betänker att män kör mer bil än

kvinnor. Trots detta är det påfallande många män. Det innebär att om man ska ha ett könsperspektiv på detta så är det i första hand män som kör ihjäl sig själva. Men det är också män som kör ihjäl kvinnor.

Vi har tittat på siffrorna för 2003 och kollat detta med vållande till annans död i trafiken. Det är påfallande starkt att detta är ett stort problem, där man måste vara väldigt tydlig när det gäller att försöka förstå mekanismerna bakom det hela om vi ska kunna öka den frivilliga användningen av alkolås.

Det är stor skillnad på det oavsiktliga våld som ligger bakom de staplar som jag visar här på bilden och det avsiktliga våldet. Men jag tänker ändå jämföra staplarna med följande uppgifter ur BRÅ:s statistik för hur många dödsfall som är anmälda till följd av avsiktligt våld av män. Det gäller alltså inte hur många som är dömda, utan anmälda fall. Detta är ett samhällsproblem som man borde diskutera i samband med att man diskuterar mäns våld mot kvinnor.

Jag ska återgå till delbetänkandet. Vi har kallat alkolås för en nyckel till nollvisionen. Vi vet att det inte är den enda nyckeln eftersom hastigheter och bilbälten också har en stor betydelse. Men vi hävdar att det är en väsentlig del om man ska klara uppgiften. Då räcker det inte med påverkansåtgärder, utan jag är fullständigt övertygad om att det krävs en teknisk begränsning som gör att man inte kan starta fordonet om man har alkohol i utandningsluften.

Jag ska som sagt lyfta fram 4 av de 14 åtgärder som vi föreslår i delbetänkandet. Vi har i Alkolåsutredningen en särskild grupp där fordonsindustrin sitter med. Vi har förstås också en expertgrupp och en referensgrupp precis som alla andra statliga utredningar, men jag har medvetet velat skapa en gräddfil för fordonsindustrin för att påverka det här. Det är mycket enklare att genomföra detta om man har fordonsindustrin med sig än mot sig. Industrin har alltså särskilda möjligheter att följa hela utredningsarbetet och framföra vad den tycker är särskilt intressant. Om vi kan få industrin att se möjligheterna att stärka sin säkerhetsimage i tillverkning, marknadsföring och export av fordon och om industrin medverkar i de grupper som finns runt om i EU för att verka för alkolåsen så underlättar det för den politiska viljan att införa alkolås.

Det som fordonsindustrin framför som särskilt viktigt för att man ska öka den frivilliga användningen av alkolås är bland annat att man stagar upp systemet så att det finns ett ordentligt regelverk kring provning, funktion och kontroll av alkolåsen. MHF gör i dag en beundransvärd insats med sin hemsida och sitt arbete med att gå igenom och prova alkolås. Men om det här ska kunna bli någonting som blir föremål för lagstiftning så är det självklart att det måste vara en statlig myndighet som svarar för att prova, sälla och ställa krav. Det är mycket viktigt att regeringen skyndsamt tar itu med det här, för det är ett hinder som fordonsindustrin har påtalat vid upprepade tillfällen. Industrin skulle önska att Vägverket tog tag i det här för att kunna skilja de bra alkolåsen från de dåliga.

En positiv bieffekt av att det nu finns en stark efterfrågan på alkolås är att det har uppkommit många nya företag och mycket ny teknik för det här. Det är inte lätt för den enskilda åkerägaren att skilja de bra från de dåliga.

Ett annat krav som fordonsindustrin är bestämd om är det som Claes Tingvall tog upp, det vill säga att man i dag blir straffbeskattad om man inför detta i förmånsbilar. Det är förvisso en mycket liten summa, men symboliskt är det ganska märkligt för den som själv är nykter att man ska behöva betala mer om man har alkolås i bilen än om man inte har det. Eftersom detta inte skulle innebära något som helst skattebortfall i och med att det nu finns så få alkolås i förmånsbilar så borde det vara rätt så lätt att kunna genomföra detta. Själv är jag av uppfattningen att inga bilar borde få ta del av förmånsreglerna om man inte har alkolås i dem. Det har vi också föreslagit i delbetänkandet.

Vi tar också upp att det är viktigt att ändra lagstiftningen. Det är ju passande att tala om det nu, när vi har ett samarrangemang med justitieutskottet. Det som vi riksdagsledamöter uttrycker i form av lagar anger också de normer som vi tycker är giltiga i samhället. Därför är det egentligen ganska märkligt med den trafikskadeersättningslag som vi har i dag, där man får förmånliga regler om den i sammanhanget rattfulla föraren själv har medverkat till sina skador. Den extra ersättning som man får då strider mot det allmänna rättsmedvetandet. Det är ett hinder för att öka den frivilliga användningen.

Vi tycker också att det är rimligt att man ser alkolås inte bara som ett system för rehabilitering utan som en nödvändig konsekvens. Om man har blivit dömd för rattfylleri så borde man få en ovillkorlig körkortsåterkallelse och inte bara kunna få tillbaka körkortet om man har ett krav på alkolås för att framföra fordonet.

Anmälningssplikten borde självfallet också leda till ett krav på alkolås. Man ska inte behöva begå ett brott innan detta blir ett krav. Men än så länge fungerar det inte särskilt väl eftersom bara en av 1 000 läkare som konstaterar alkoholskador hos en patient anmäler detta till länsstyrelsen. Det är en förutsättning för att länsstyrelsen ska kunna dra in körkortet. Det kan man ju inte om man inte vet vem det gäller.

Jag tänkte avsluta med att säga att under arbetet med Alkolåsutredningen har åtminstone jag förändrat min syn på vad alkolåset är bra för. Inledningsvis menar jag, vilket de flesta av oss i trafikutskottet nog också ser, att det är en bra teknik som kan förhindra att fordonen startar. På det viset får man bort alkoholen från trafiken.

Men från att vara ett strikt trafiksäkerhetsinstrument ser jag nu att det här i första hand kanske är ett verktyg för bättre arbetsmiljö. Jag har varit ute hos många företag och träffat många trafikhuvudmän som beställer alkolås. Hittills har man enligt trafikhuvudmännen inte på någon arbetsplats installerat alkolås utan att man samtidigt har upptäckt en medarbetare

som har alkoholproblem som man inte tidigare kände till. Detta kan alltså fungera som ett skanninginstrument där man tidigare upptäcker människor med hög alkoholkonsumtion, i bästa fall innan de har utvecklat alkoholism.

Vi vet från statistiken att det dels är mycket svårt, dels mycket dyrt att rehabilitera människor som har gått långt i sitt alkoholberoende. Om man kan hitta de människor som har hög konsumtion och förhindra dem att utveckla alkoholism så har samhället vunnit mycket i folkhälsotermer. Jag tror också att man har hittat ett instrument för att förbättra arbetsmiljön. Detta förutsätter förstås att man både från arbetsgivare och från samhället i stort har resurser så att man kan ta hand om dem som man upptäcker har alkoholproblem.

Avslutningsvis vill jag säga att vi självfallet ska fortsätta att arbeta för alkoholåsen som trafiksäkerhetsinstrument, men vi ska också se dem som instrument för bättre arbetsmiljö och för förbättrad folkhälsa.

*Ordföranden:* Vi tackar Karin för det och går in på den sista inledningen innan det blir frågestund för utskottens ledamöter. Frågan är vad polisen gör åt den här situationen och rattfylleribrotten. Jag välkomnar länspolismästare Mats Löfving från polisen i Östergötland.

*Mats Löfving, länspolismästare:* Vad gör polisen åt rattfylleriet? Redan i inledningen berörde ordföranden hur polisen använder sina resurser. Om jag ska ta tag i den tråden så kan jag berätta att år 2005 använde polisen timmar som motsvarar 900 årsarbetskrafter för trafikövervakning.

Vad åstadkom vi då 2005 och hur ser historien ut för polisens resultat? Det ser ut ungefär så som jag visar här på bilden. Den visar utvecklingen från 2002 och framåt, till och med utgången av 2005. Här har vi några ganska intressanta trendlinjer. Den lägsta linjen visar hur utvecklingen ser ut på antalet alkoholutandningsprov. Polisen tar hela tiden fler och fler alkoholutandningsprov. Nästa linje visar hur många rattfyllerister vi har anträffat. Den linjen rör enbart alkohol. Som vi ser ökar antalet anträffade rattfyllerister som är påverkade av alkohol. Linjen därefter rör anträffade rattfyllerister som är påverkade av droger. Det är egentligen den kurvan som stiger allra brantast.

Detta rör polisens resultat. Vad har då de här resultaten haft för effekt på själva problemet? Detta ska ställas mot antalet trafikolyckor med döda eller svårt skadade trafikanter där föraren har varit berusad. Som ni ser sjunker den kurvan. Enligt de siffror som vi har på de trafikolyckor som har rapporterats till poliser blir de färre. Som Tove sade är det svårt att dra vetenskapliga slutsatser av vilka åtgärder som har mest effekt på själva grundproblemet – att människor kör berusade i trafiken.

Den bild som ni ser här tycker jag visar att det i alla fall går att förmoda att hög polisiär aktivitet angriper grundproblemet och att det går att få människor att i mindre mån köra berusade i trafiken.

Hur har polisen använt sina resurser? Ibland hör man ett resonemang om att polisens intresse och effektivitet har att göra med hur många trafikpoliser det finns. Jag delar inte riktigt den uppfattningen. Som alla vet

finns det en polismyndighet i varje län. Det innebär att de polismyndigheterna är lite olika organiserade. Det går inte att ta fram en bild som den ni ser just nu som är gemensam för hela riket. Saker och ting heter lite olika och är lite olika organiserade.

Slutsatsen är att polisen i Sverige arbetar med trafikövervakning på ungefär det sätt som jag visar här. Som ni ser är den här bilden tagen från min myndighet i Östergötland. Den rör vilka poliser i Östergötland som har tagit alkoholutandningsprov. Vi brukar kalla den här bilden för Mercedesmärket. Det som är viktigt här är att vi har en uppfattning i Östergötland som innebär att trafikpolisen ska ta en tredjedel, närpolisen en tredjedel och ordningspolisen en tredjedel. I huvudsak ser det också ut på det sättet. Därför är det viktigt att komma bort från resonemanget om att man bara mäter polisens arbete i hur många trafikpoliser som finns när man ska angripa trafikfrågor och rattfylleriproblem. Det här är själva nyckelfrågan till framgång; alla poliser som är uniformerade i yttre tjänst jobbar med trafikövervakning.

Precis som Claes sade förut tar vi ytterligare ett steg i den riktningen nu när alla poliser i yttre tjänst får sin egen blåsapparat. Det kommer att vara genomfört till sommaren.

Det där var två bilder som var lite bakåtblickande. Rikspolischefen bestämde i somras att den strategi som polisen använder för trafikövervakning behöver modifieras och ses över. Det arbetet har nu pågått sedan i somras och under hösten. Nu under våren, i april, kommer rikspolischefen att besluta om en ny strategi för trafikövervakning.

Den kommer att ha de utgångspunkter som jag visar här. Vi kommer att vidga vårt trafikövervakningsarbete så att vi inte sysslar bara med trafikövervakning. Vi kommer också att ta ett större ansvar för det brottsförebyggande arbetet. Claes var ju bland annat inne på den så kallade Skellefteåmodellen, där polisen ingår. Den finns strax i hela landet.

Polisens trafikövervakning just nu ser lite olika ut vid de olika polismyndigheterna. Den bedrivs med olika intensitet och med olika resultat. I framtiden ska polisens trafikövervakning bedrivas med samma intensitet i alla polismyndigheter.

Trafikpolisfrågorna och trafikövervakningen får aldrig ses som en isolerad del i polisvärlden. Det är ju fortfarande så att tjuvar kör bil. Trafikpolisverksamheten ska ses som en helhet i polisen som stort, och trafikpolisen är en del av den andra, övriga polisen. Det är viktigt att detta är en helhet och att den fungerar tillsammans.

De prioriteringar som vi kommer att göra framöver är egentligen de samma som gäller just nu. Vi kommer att titta särskilt på aggressiv körning. Med aggressiv körning menar vi allvarliga omkörningar och avståndet till framförvarande fordon. I huvudsak är det så att prioriteringen på nykterhetsarbete fortfarande kommer att ligga fast. Vi har så klart redan fastställt mål för 2006, och de är högre satta än dem vi åstadkom 2005.

Med tanke på hur siffrorna ser ut kan jag ibland förvånas över att vi fortfarande förknippar rattfylleribrottet så starkt med alkohol. Vi ser ju den utveckling som sker på drogsidan. Jag tror att drograttfylleri kommer att bli ett ännu större problem. Det faktum att vi inte hittar fler fall beror fortfarande på att alla poliser inte har tillräcklig kompetens.

*Ordföranden:* Vi tackar för den informationen om vad polisen gör åt rattfylleriet. Nu har vi en frågestund för utskottets ledamöter.

*Sven Bergström (c):* Herr ordförande! Länspolismästaren kan stå kvar i talarstolen, för det är till polisen jag har frågor.

Jag har två frågor. Den ena gäller utandningsprov. Du sade att ni eftersträvar Mercedesmärket. Finns det en medveten strategi inom polisen i allmänhet när det gäller hur ni arbetar med utandningsprov? Ni har ju fått en uppgift att ta många fler utandningsprov. Gör de på ett strategiskt sätt för att verkligen ertappa så många som möjligt eller kommenderar man ibland ut poliser för att klara antalet utandningsprov *whatsoever*?

Den andra frågan gäller straffpåföljden. Det är rätt många bland allmänheten som tycker att det är märkligt att man ska kunna få ett högre straff om man värnar sina tamdjur och skjuter en varg än om man kör ihjäl människor på vägarna. Hur ser polisen på straffpåföljderna? Skulle en hårdare straffpåföljd ha en mer avskräckande effekt?

*Mats Löfving:* Jag tar den första frågan först. Var tar vi våra alkoholutandningsprov? Det finns lite olika uppgifter. Men jag tror att den säkraste uppgiften fortfarande är att trafikolyckor med alkohol inblandad sker en fredagsnatt klockan två i juni. Sådant är ganska bekant för polisen.

Jag tror att det var Claes som var inne på att det finns en stor finess med att anordna den här typen av trafikkontroll i anslutning till systembolag. Polisen har ju två olika syften med sina nykterhetskontroller. Å ena sidan är syftet att finna människor som kör rattfulla. Då sätts kontrollen upp utifrån platser och tider där vi vet att denna typ av körning förekommer – när krogarna stänger, när Systembolagen öppnar och så vidare.

Å andra sidan finns det ett annat syfte, nämligen att öka den avskräckande effekten. Jag tror att Tove var inne på det tidigare. Det finns en stor finess med att ingen ska vara riktigt säker. Polisen ska på olika platser och vid olika tider helt slumpmässigt sätta upp kontroller. De kontrollerna ska vara synliga. Många människor ska se att polisen är aktiv och letar efter rattfyllerister. Där är syftet inte i första hand att finna rattfyllerister utan att ha en avskräckande effekt på alla som ser oss arbeta. Jag vill påstå att vi har en tydlig strategi för när vi tar blåsk kontrollerna. Den strategin har de här två huvudlinjerna.

Den andra frågan gällde straffsatserna. Det finns forskare som menar att rattfyllerister är extrema på det sättet att de riskerar tre olika typer av påföljder, kan man säga. För det första riskerar en rattfyllerist att råka ut för en trafikolycka och skada andra och sig själv. För det andra riskerar en rattfyllerist förhållandevis hårda straff. För det tredje är rattfylleri totalt socialt

oacceptabelt. Man drabbas alltså av andra människors straff. Detta innebär att det visar på en ganska total omdömeslöshet att köra rattfull. Det kan ha sin grund i ungdomligt oförstånd, i att man är alkoholist eller i att man över huvud taget inte är socialt anpassad.

Jag tror att straffet har en betydelse, men jag säger det mot bakgrund av att det är många andra faktorer som påverkar om rattfylleristen ska sätta sig vid ratten och köra.

*Tuve Skånberg (kd):* Herr ordförande! Också jag vill tacka för föredragningarna. Jag vill också tacka för bidraget från Östergötland, som vi vet har mycket goda resultat och en god ambition. Jag vill därför fortsätta med frågor till länspolismästare Löfving.

Är det möjligt att de betydande kostnaderna för att sätta upp trafikkameror, om man ser över hela landet, är så betydande att det riskerar att innebära att utandningsproven blir lidande? Finns det en risk för att man inte prioriterar proven? Vi har ju hört här tidigare att de har en avskräckande effekt på ett alldeles särskilt sätt. Det har inte trafikkamerorna. De kan inte mäta alkoholen i utandningsluften.

*Ordföranden:* Det är alltså den automatiska övervakningen som avses.

*Mats Löfving:* Jag tror inte alls att trafikkamerorna, om vi kallar dem för det, har den effekten. Jag tror att de kamerorna kommer att leda till att vi får en mer specialiserad trafikpolis som tydligare kommer att inrikta sig på yrkestrafik, farligt gods och internationell yrkestrafik. Jag tror att den viktigaste effekten av kamerorna är att vi kommer att ta fler fortkörare och att vi får en möjlighet att specialisera trafikpolisen mer.

I och med det så kallade Mercedesmärket, som jag visade tidigare, så tror jag inte att risken finns att detta kommer att påverka polisens insatser mot rattfylleri.

*Beatrice Ask (m):* Också jag vill tacka för inledningarna. Den första frågan jag har rör den grupp notoriska rattfyllerister som vi har. De återkommer och åker dit gång efter gång. Det verkar som om de sätter sig i bilen så fort man släpper dem. Finns det några förslag? Är det någon som har en tanke på vad man kan göra utöver de regler som vi har? Det är ju uppenbart att de biter ganska dåligt. Ska man beslagta bilen, eller vad kan man göra? Det är den ena frågan.

Den andra frågan är: Vilka insatser och åtgärder behövs för att ge polis och andra bättre verktyg för att kontrollera drogmissbruk och drogpåverkade förare? Om detta är någonting som ökar så kommer inte alkoholäsen att hjälpa oss ett dugg när det gäller den problematiken. Då måste man fundera över vilka verktyg, mätmetoder och annat vi har över landet.

Den tredje frågan gäller att jag tycker att man lite grann glömmer det här med att människor själva kan ta ett ansvar för att kolla om man har alkohol i blodet och inte borde köra. Det finns ju billiga mätare och annat att köpa. Lite grann borde detta också kunna vila på människors eget ansvar när man har kampanjer och annat. Det ska inte bara vara kontroller.

*Ordföranden:* Jag föreslår att vi återkommer till påföljdsfrågan. Den kommer kanske delvis att beröras av utredningen generellt. Vi har delat upp det här så att vi har en frågestund nu och sedan en stor avslutande frågestund på slutet, efter två ytterligare inledningar. Det här med kontrollinstrumenten och nya droger kanske vi kan fråga polisen och Vägverket om nu. Ni har väl koll på sådant båda två.

*Mats Löfving:* Som jag sade tror jag att problemet med droger fortfarande inte är tillräckligt uppmärksammat. Det är ett stort problem. Jag tror att vi än så länge bara skummar lite på ytan när det gäller problemet med drog-påverkade förare. Som jag också sade så tror jag att detta i mycket fortfarande är en kompetensfråga hos polisen. Den utveckling vi ser i antalet rapporterade drograttfyllerister beror mycket på att polisen kompetensutvecklar sig.

Vi använder det här som ett verktyg för att komma åt dessa människor, som i huvudsak är narkomaner och som vi vet begår många andra typer av brott. Polisen är över huvud taget mycket mer intresserad nu av att komma åt drograttfyllerister, och det är inte bara i ett trafiksäkerhetsperspektiv utan i perspektivet att vi ska klara upp fler brott.

Jag kan inte säga just nu om vi behöver några andra verktyg. Jag tror fortfarande att huvudfrågan är polisens kompetens.

*Claes Tingvall:* När det gäller mätare så finns det enkla saker, men man ska kanske inte lita på dem. Det kostar en slant om man ska ha rejäla saker. Jag tror att polisens anordningar kostar kring 3 500–4 000 kr eller någonting liknande.

Samtidigt ska man vara på det klara med att om vi tar dem som är inblandade i dödliga olyckor så ser vi att det är människor som har en promillehalt på ungefär 1,6–1,7. Det är alltså inte ett misstag i den meningen att man inte visste att man var påverkad av alkohol.

Men samtidigt ska vi vara glada över att vår befolkning nog har en mer förbjudande inställning och egentligen sköter det här väldigt bra. Man är nog mer konservativ än vad man skulle vara om man hade en mätare bredvid sig. Vi är lite rädda för det här.

När vi pratar om alkohol i bilar ska man också akta sig för att göra bilen till ett alkomätarinstrument eftersom man då kan tänkas börja spela med det.

Men naturligtvis är det ändå viktigt att människor har en grundläggande kunskap om ungefär hur vi förbränner, hur mycket man kan dricka och så vidare. Men 99,8 % av vår trafik är nykter, och det ska vi hålla hårt på. Vi ska inte börja krypa lite grann uppåt genom att folk spelar med mätare.

*Börje Vestlund (s):* Min fråga gäller straffpåföljd, så jag kan återkomma med den i nästa pass.

*Göran Norlander (s):* Jag vill också rikta min fråga till polisen. Den gäller utandningsproverna. Den modell som du beskrev från Östergötland tycker jag låter väldigt bra. Men jag har ganska små förhoppningar om att din



förhoppning om att den ska smitta av sig över hela landet ska infrias. Jag upplever nämligen att upptäcktsrisken är mycket liten. Jag har varit yrkesmässig chaufför och kört bil i 42 år under alla tänkbara skiftande förhållanden, tider på dygnet och så vidare.

Såvitt jag kan erinra mig har jag gjort utandningsprov två gånger. Det tycker jag talar sitt tydliga språk.

Sedan sade du att alla poliser i yttre tjänst ska ha en egen blåsapparat. Min fråga till dig är: Tror du att de som nu får en egen blåsapparat kommer att använda den kanske en gång per skift?

Jag tror att om varje polispatrull här i landet skulle göra ett utandningsprov per skift skulle det ha en enormt stor preventiv effekt. Vad säger du om det?

*Mats Löfving:* Om varje polis i yttre tjänst får en egen blåsapparat så underlättar det inte bara möjligheten för den enskilde polismannen att använda den, utan det underlättar också för arbetsgivaren att följa upp hur den används. Det är inte en helt tokig konsekvens av denna konstruktion.

År 2006 har polisen som mål att göra två miljoner utandningsprov. Om alla tar till sig detta mål och använder den strategi som gäller för utandningsprov, det vill säga att fokusera på de tider och platser då vi vet att det inträffar olyckor – utanför krogen, i anslutning till Systembolaget och så vidare men också på de helt slumpvis utvalda platserna – och att vi kan dyka upp när som helst, på vilken tid och plats som helst, då vore det konstigt om inte alla människor, åtminstone med hyfsat jämna mellanrum, skulle få blåsa. Men självklart beror det också på hur man använder sin bil, när man kör och var man kör, när och hur man träffar på polisen.

*Karin Svensson Smith (-):* Försäkringsbranschen är representerad här av Staffan Moberg. Det tar tid innan det blir en lag om att alla nya fordon ska ha alkoholås. Jag som utredare kan se att det när det gäller tunga fordon finns en positiv utveckling som är väldigt markant både när det gäller åkeriägare och bussbranschen. Och de som beställer transporter i offentlig upphandling ställer i ökad utsträckning krav på alkoholås för den som ska kunna få utföra transporten.

Men när det gäller personbilssidan finns det inte alls samma positiva trend. Mot den bakgrunden undrar jag vad försäkringsbolagen har för uppfattning om vad man kan göra för att lösa detta problem.

*Staffan Moberg, Sveriges försäkringsförbund:* Försäkringsbranschen har under väldigt många år varit väldigt aktiv när det gäller rattfylleriolyckor. Och jag vill minnas att jag var här för ett par år sedan och talade om huruvida viljan fanns, mot bakgrund av att jag tyckte att man från riksdagens och regeringens sida inte lade ned den kraft som man borde för att komma till rätta med trafiknykterhetsbrott.

Vi ser gärna framför oss att det blir en mer sammanhållen lagstiftning och ett system som gör att det finns en strategi när det gäller utbildning, uppdagande, straff, påföljd och rehabilitering.

Nu finns det en grund i dessa utredningar som kommer, men man tar inte riktigt hela steget. Till exempel saknas en hel del vad gäller omhändertagande och kanske även när det gäller den förebyggande verksamheten med utbildning.

Vi har i dag en försöksverksamhet vad gäller alkoholås. Den bygger på att man erbjuds ingå i en försöksverksamhet. Varje år döms ca 10 000 rattfyllerister som har möjlighet att ingå i denna försöksverksamhet. Trots det är det efter sex år knappt 1 000 som har ingått i denna försöksverksamhet. Och av dessa 1 000 är det bara 200 som har kommit ut. Vad innebär det för trafiksäkerheten? Jag ser inte att den försöksverksamheten leder till en ökad trafiksäkerhet.

Därför är det som nu kommer i Alkoholåsutredningen om att man i stället ska inrikta sig på dem som är ute i trafiken för jämnan och kör berusade så viktigt. Alltså: Det hjälper inte att ta körkortet från någon. De som är missbrukare kör ändå. Det viktiga är i stället att de tvingas installera alkoholås i sina fordon. Jag tror inte, som Claes Tingvall var inne på, att de kommer att använda detta som något slags mätinstrument. Detta är ett sätt att avhålla dessa personer, missbrukarna, från att skada andra i trafiken. Och det är främst detta som trafiksäkerhetsarbetet är till för.

När alkoholås kommer in i fordon kan självklart enskilda försäkringsbolag överväga om de vill ge rabatter för den typen av åtgärder. Det tror jag framför allt kan bli effekten om försäkringsbolagen har kunskap om att detta är en person som har begått ett rattfylleribrott. Då skulle denna persons försäkringspremie radikalt skjuta i höjden. Men om denna person installerar ett alkoholås, eller förhoppningsvis tvingas installera ett alkoholås, försvinner ju risken för att denna person ska vara involverad i en rattfylleriolycka. På det sättet skulle vi kunna medverka.

*Rolf Olsson (v):* Tack för inledningarna.

Trafiken och med all sannolikhet också trafiknykterhetsbrotten orsakade av alkohol och droger är alltmer gränsöverskridande. Tove Sporre var inne lite grann på de internationella jämförelserna. Jag skulle gärna vilja få ytterligare lite belyst om utvecklingen på dessa områden internationellt, framför allt i Europa. Vad händer när det gäller lagstiftningsutveckling, promillegränser och gärna också alkoholås? Jag vänder mig i första hand till Tove Sporre, men jag vill gärna ha kommentarer från andra också. Jag tycker att det är viktigt med en internationell jämförelse.

*Tove Sporre:* Jag kan ganska enkelt svara att jag faktiskt inte vet hur det ser ut. Vi har inte tyckt att det har varit någon idé att jämföra med andra länder även om man kan titta på enskilda länder utan jämförelser. Men vi på BRÅ har inte gjort det eftersom vi anser att det innebär så stor problematik att jämföra.

*Claes Tingvall:* Det kanske finns några som kan fylla på ännu mer. Jag ska kortfattat säga att Sverige i vissa avseenden har kommit längre. Vi har så att säga en mer förbjudande inställning i vår befolkning. Det är säkert

mycket kopplat till promillegränsen på 0,2. Det finns dock länder som har en nollgräns, framför allt flera av de forna öststaterna. Men det finns länder som har en promillegräns ända upp till 0,8, till exempel England men även andra länder.

När det gäller alkoholrelaterade dödsolyckor, där man ändå har lite mer kontroll än när det gäller andra typer av olyckor, kan man ändå svårligen lita på statistiken. Till exempel Italien har nästan noll, men det tror vi inte på. Men vi ligger inte allra bäst till på skalan nu längre. Vi gjorde det för ett antal år sedan, men vi gör det förmodligen inte nu längre. Men i USA är 40 % av dödsolyckorna alkoholrelaterade. Så det finns en variation. Men detta är ett problem över hela världen.

I EU som helhet, där vi har ungefär 41 000 dödsfall i alkoholrelaterade olyckor, räknar man med att åtminstone 10 000 är alkoholrelaterade. Det betyder också att det görs saker och ting. I fråga om teknik skulle jag vilja påstå att vi definitivt ligger före alla andra länder i hela världen när det gäller bredanvändning av det. Men det är en liten exposé. Det är möjligt att det finns andra här i lokalen som vill fylla på, till exempel Hans Laurell.

*Hans Laurell, Vägverket:* Jag håller helt och hållet med Tove Sporre om att det är i stort sett omöjligt att göra en internationell jämförelse av hur vanligt det är att olika typer av olyckor är alkoholrelaterade. Jag har vänt mig till forskare i alla länder i princip och bett att få in sådant material. Men det är oerhört otillförlitligt. Den jämförelsen är därför omöjlig att göra. I Tyskland hävdar man att mindre än 20 % av dödsolyckorna där är alkoholrelaterade. Men man kontrollerar aldrig någon som är inblandad i en singeldödsolycka, och det är dessa olyckor som oftast är alkoholrelaterade. Det är därför omöjligt att jämföra Tyskland med andra länder.

När det gäller utvecklingen av åtgärder inom detta område satsar man till exempel inom EU i många länder ganska intensivt på attitydpåverkande insatser. Sverige är inte med i detta samarbete. Det görs alltså väldigt mycket.

Frankrike har satsat oerhört hårt på att få en bättre trafiknykterhet. Man gör mycket fler kontroller ute i trafiken. Man har skärpt lagstiftningen rejält och så vidare.

Fortfarande ligger vi i framkanten när det gäller lagstiftningen. Men sedan är det fråga om tillämpningen av lagen också.

*Runar Patriksson (fp):* Jag återkommer till antalet kontroller som väl egentligen är det viktigaste. Risken att bli upptäckt är tydligen det bästa sättet att få folk att avstå från rattfylleri.

Jag bor vid en landsgräns. Och i det område där jag är vald har vi poliser men framför allt väldigt många tullare. Det borde egentligen vara så att så många som möjligt som så att säga tillhör säkerhetsdelen i landet har möjlighet att göra alkoholkontroller. Jag stoppas rätt ofta vid den svenska gränsen av svenska tullare som inte får göra alkotester.

Det verkar inte som om närpolisen heller gör några kontroller. Hur är det egentligen med dessa möjligheter för närpolisen? Kan man använda tekniken, och hur ser polisen på möjligheten att öppna för att också tullarna får denna möjlighet eftersom tullarna ofta står ute efter vägen?

I mitt område har vi 8 poliser och 25 svenska tullare. Det är en stor resurs.

Jag är efter Claes Tingvalls inlägg lite konfunderad över Vägverkets syn på alkohol. Tar Vägverket detta på allvar och tycker att det är en viktig fråga och satsar hårt på utvecklingen av alkohol? Ibland blir vi faktiskt uppvaktade av alkoholstillverkare eller producenter som anser att det är svårt att få stöd till alkoholutvecklingen. Jag tror att det är något viktigt för både personbilar och bussar.

*Mats Löfving:* Om det inte har hänt så mycket just under den senaste tiden ska man ha i åtanke att den svenska polisens möjligheter att ta sällningsprov utan att ha minsta misstanke är internationellt ganska unik. Det är vi väldigt glada för eftersom det är ett bra verktyg. Och det tror jag fortfarande är ganska unikt för Sverige. Jag vet att Australien har det, men jag tror inte att så många fler länder har det, om det inte har hänt mycket under den senaste tiden.

Kan poliserna använda tekniken? Tekniken är helt okomplicerad. Sällningsinstrumentet behöver jag inte ens nämna eftersom det inte finns många knappar på det, och det går inte att göra fel.

Det har också hänt en hel del när det gäller bevisproven. Nuförtiden gör vi ett bevisprov på ungefär 20 minuter. Avrapporteringen av en person som misstänks för rattfylleri efter att ha druckit alkohol tar alltså 20 minuter. Det är lite annorlunda när det gäller droger.

I Sverige finns det knappt 200 bevisinstrument, och 50 av dem är mobila. Så även om man bor i glesbygden kan polisen ha med sig ett bevisinstrument och göra hela avrapporteringen färdig ute i skogen, höll jag på att säga.

Teknikfrågan ska alltså inte vara något problem, utan detta är fråga om ett arbetssätt. Och som jag visade tidigare på bilden är det absolut inte några problem för en närpolis att göra prov och att göra hela utredningen färdig till och med på platsen.

När det gäller tullarnas möjligheter är det på gränsen för vad jag ska svara på. Anna-Karin Jansson kan svara på det, viskar hon i mitt öra.

*Anna-Karin Jansson, Rattfylleriutredningen:* Jag är sekreterare i Utredningen om rattfylleri och sjöfylleri. Vi lämnade bara ett delbetänkande i januari. Det berodde på att vi i december fick frågan från regeringen huruvida tullarna och Kustbevakningen ska få möjlighet att göra utredningsprover i sin normala verksamhet.

*Ordföranden:* Du och den särskilda utredaren funderar helt enkelt på detta.

*Anna-Karin Jansson:* Ja, precis. Och vi kommer att lämna svar på detta ganska snart – i mitten av april skulle jag tro.

*Ordföranden:* Och du vill inte läcka en hemlighet.

*Anna-Karin Jansson:* Om man ser på uppdraget så är det vårt uppdrag att utreda hur det skulle se ut, kan man säga.

*Ordföranden:* Det är alltså inte helt otänkbart.

*Anna-Karin Jansson:* Nej, inte alls.

*Ordföranden:* Bra. Gillar Vägverket alkolåsen?

*Claes Tingvall:* Jag vill bara ta tillfället i akt och säga att jag inte kan komma på något tillfälle någon gång som jag själv har varit delaktig i att säga nej till någon idé på detta område. Jag tror ingen myndighet någonstans i hela världen är så positiv till detta. Jag tror till och med att man ibland tycker att vi är lite tjugiga på detta område. Jag vill därför gärna veta om det är någon som känner sig förfördelad när det gäller att stödjas i fråga om idéer om detta.

*Jan-Evert Rådström (m):* Jag har en fråga till Claes Tingvall när det gäller satsningen på sållningsinstrument. Sållningsinstrumenten visar när det finns 0,2 ‰ alkohol. Ett integritetsproblem kan ju uppstå om sållningsinstrumentet trots allt visar ett utfall på 0-0,2 ‰. Har ni funderat på att det kanske vore pedagogiskt om polisen kunde tala om för en ung människa att det är bäst att låta bli att ta bilen eftersom instrumentet visar på mindre än gränsen 0,2 ‰? I dag kan det nämligen bland ungdomar uppfattas som att det inte märks något på ett sållningsinstrument om värdet ligger under gränsen 0,2 ‰ och att det är först vid 0,2 ‰ som det visar att det finns alkohol i utandningsluften.

*Claes Tingvall:* Jag ska svara kortfattat. Det är viktigt att veta att promillehalten minskar med ungefär 0,15 ‰ i timmen. Det är alltså en väldigt kort stund som man befinner sig mellan 0,2 och 0. Det är väldigt viktigt att veta. Men jag tror att polisen är bättre på att svara på hur detta uppfattas.

*Mats Löfving:* Det fanns en tid då vi hade sållningsinstrument med en mätare som angav hur mycket alkohol som fanns i utandningsluften. Det här fungerar inte tillräckligt bra. Claes Tingvall var inne på att om man tittar på hur en promillehalt förändras med tiden beroende på när man har druckit och så vidare så är detta väldigt komplicerat. Det går därför aldrig att säga om en person som man mäter alkoholen på är så att säga på väg uppåt eller nedåt i berusning. Dessutom är, såvitt jag vet i alla fall, dessa instrument inte tillräckligt exakta för att ange en specifik promillehalt. Vi tror fortfarande att dessa instrument helt enkelt ska visa grönt eller rött.

*Johnny Gylling (kd):* Jag vill ställa en fråga till Claes Tingvall om alkolås. Om vi är så positiva i Sverige till alkolås är det viktigt att vi underlättar introduktionen på marknaden av alkolås, vilket Claes Tingvall själv har sagt här. Men det händer att kommuner upphandlar alkolås till sina bilar och att de sedan inte fungerar. Hemtjänsten kan bli stående på grund av att det är för kallt och så vidare. Det sänker ju förtroendet för alkolås.

Vilket ansvar har Vägverket för att stödja introduktionen genom att underlätta tester av alkolås, kvalitetssäkring och så vidare, och i så fall, hur tar Vägverket det ansvaret?

*Claes Tingvall:* Det är en bra fråga. Den är inte helt enkel. Karin Svensson Smith berörde den lite grann. MHF, som Karin påpekade, har gjort ett väldigt bra arbete när det gäller att försöka gradera, titta på kvaliteter och liknande. Men det är helt klart, som du påpekade, att om det smyger sig in lyckosökare på denna marknad riskerar man att rasera förtroendet. Och i början krånglade även de mest avancerade lite grann, och naturligtvis minskar då motivationen.

Jag tror att vi måste ta på oss ett större ansvar i denna fråga. Vi gör det delvis genom att ha egna ganska stringenta upphandlingskrav. Vi handlar ju upp sådant på egen hand. Och vi märker att många följer dessa krav – kommuner, landsting och liknande. Men det är klart att om man blir lockad av ett lägre pris kan det innebära – det behöver inte göra det – en mer krånglande teknik. Det är inte bra. Jag tror att vi har anledning att fundera lite mer på den frågan nu när vi sätter fart. Vi hade inte riktigt trott att det skulle gå så här fort.

*Ordföranden:* Vi tar nu en kort kaffepaus och samlas igen kl. 10.40.

— — —

*Trafikutskottets ordförande:* Vi återupptar nu justitieutskottets och trafikutskottets gemensamma utfrågning om rattfylleri. Jag vill börja med att lämna ordet till sekreteraren i Utredningen om rattfylleri och sjöfylleri, Anna-Karin Jansson. Varsågod.

*Anna-Karin Jansson:* Utredningen har arbetat i knappt två år. Jag har varit sekreterare. Ordförande i utredningen har varit hovrättslagmannen Göran Persson. Till vår hjälp har vi haft tio experter. Tre har hjälpt oss framför allt i sjöfylleridelen och sju i rattfylleridelen.

Uppdraget har bestått i en översyn av rattfyllerilagstiftningen generellt. Sedan har vi haft ett antal särskilda frågor. I de frågorna har vi tagit ställning, och i vissa delar har vi lämnat lagförslag. Jag kommer att gå igenom och redogöra för huvuddragen i frågeställningarna och sedan vilka ställningstaganden vi har gjort.

Den första uppgiften har varit att utvärdera de reformer som har genomförts sedan 1990 vad gäller rattfylleribrottsligheten. Vi har analyserat hur de har tillämpats, vilka effekter de har fått på trafiksäkerheten och vilket genomslag de har fått i rättstillämpningen, framför allt sedan man 1990 sänkte gränsen för det grova brottet från 1,5 till 1 %. 1994 sänktes den nedre gränsen för det vanliga brottet från 0,5 till 0,2 %. Maxstraffet för det grova brottet höjdes från ett års fängelse till två års fängelse. Sedan har vi också reformen som handlar om nollgränsen för narkotika i trafiken från 1999. Det är de reformer som gäller den vanliga lagstiftningen. Det finns också reformer inom påföljds- och verkställighetsdelen. Där är det möjligheten att avtjäna fängelsestraff med fotboja som har kommit att

gälla för många av dem som döms för grovt rattfylleri. Det är också möjligt att döma till påföljden samhällstjänst både med villkorlig dom och i förening med skyddstillsyn.

När det gäller utvärderingen av reformerna har Tove Sporre och även polisen här pratat om hur brottsligheten ser ut. Vi har konstaterat, precis som BRÅ har gjort, att under 1990-talet minskade rattfylleribrottsligheten men att den har ökat igen efter 1999. Uppgången som har skett har väldigt mycket att göra med att man dömer för drograttfylleri. Det är den stora uppgången. Vi ser också en ökning av den vanliga brottsligheten. Men vi är inte riktigt säkra på vad den har att göra med, om det är en faktisk ökning. Förmodligen är det det eftersom alkoholkonsumtionen i samhället ökar. Samtidigt står uppgången helt i paritet med de alkoholutandningsprov som polisen gör. Eftersom kurvorna ser likadana ut, är vi inte helt säkra på att det skett en faktisk ökning. Vi tror att det skett en faktisk ökning, men det är väldigt svårt att säga.

Hur förändringarna i påföljdssystemet har påverkat domstolarnas praxis har vi redovisat i betänkandet. Jag kan bara kort säga att domstolarnas praxis följer uttalandena i förarbetena. Jag tänker bara redogöra för de förslag som vi har i påföljdsdelen och hur vi anser att påföljderna för grovt rattfylleri ska se ut i framtiden.

Utredningen anser att grovt rattfylleri, precis som i dag, ska vara ett artbrott så att huvudpåföljden ska vara fängelse. Det är bara om det finns särskilda skäl som man ska kunna döma till en annan påföljd än fängelse.

Det finns ganska många bra forskningsstudier, inte minst i det så kallade *Kupraprojektet*, som visar på hur rattfylleristen ser ut. De studier som man har gjort visar att 65–70 % av dem som grips och lagförs för grovt rattfylleri har alkoholproblem. Mot den bakgrunden är det utredningens uppfattning att de allra flesta ska dömas till en behandling. Det finns ju redan i dag möjligheter att döma till skyddstillsyn med kontraktsvård, och det är den påföljden som vi tycker ska vara alternativet till fängelse i första hand. Men i dag döms bara drygt 20 % av alla till skyddstillsyn och kontraktsvård. Vår uppfattning är att många fler skulle ha den påföljden, om man ser till att 65–70 % har alkoholproblem.

Vi har en rad förslag för att få fler i behandling. Vi menar att den så kallade Skellefteåmodellen, som någon nämnde tidigare, ska bli obligatorisk i polisens utredningsarbete. Den innebär att den person som grips i samband med gripandet får frågan från polisen om man behöver en behandlingskontakt eller om man har ett missbruksproblem. Om man då svarar ja, ska man ha möjlighet att få en behandlingskontakt inom 24 timmar. På de orter där det här projektet har pågått fungerar det väldigt väl. Förnekelsen av missbruket kommer ofta senare. Får man frågan just i samband med att man grips svarar man ofta ja. Man ska alltså redan i samband med att man grips få frågan. Det ska också bli obligatoriskt för domstolarna att inhämta personutredning i de här målen. Det görs ofta i dag, men

vi föreslår en lagstiftning som innebär att det alltid ska ske. Där arbetar kriminalvården med att finna nya metoder för att hitta de personer som har en problematik. Man ska inte kunna komma undan hos frivården.

Vi menar också att det ska finnas ett program. Det finns i dag, men det finns inte överallt. Det ska finnas ett färdigt utarbetat program hos alla frivårdskontor. Programmet ska vara ett realistiskt alternativ till fängelse. Det måste alltså vara relativt ingripande. Det ska pågå under en lång tid, gärna uppemot ett år, och det ska innehålla en behandlingskontakt, en läkarkontakt, kanske medicinering om det behövs. Det ska innehålla kontroll och också påverkan. För att programmen ska se ungefär likadana ut över hela landet ska kriminalvården arbeta fram en rammodell för att de olika frivårdskontoren ute i landet ska kunna hitta programmet. Det kan ju inte se precis likadant ut överallt, men målsättningen är att det ska vara ungefär lika överallt.

Ytterligare en viktig sak är att kostnadsansvaret för programverksamheten är klart, för i dag är det inte alltid klart. Det faller ibland i domstolen på att man inte vet vem som ska svara för kostnaderna, om det är kriminalvården eller socialtjänsten, alltså kommunen. I samband med att programmet tas fram ska detta göras klart. Det ska vara ett realistiskt alternativ för den som kommer till frivården.

Med de här förändringarna hoppas vi att fler personer än i dag ska få både skyddstillsyn och kontraktsvård. Det ska vara huvudalternativet. Men de som inte döms till skyddstillsyn ska hamna i fängelse, och då ska alla placeras på en anstalt där det finns ett behandlingsprogram för rattfyllerister. Det finns också redan i dag, men alla placeras inte där. Man kan inte tvinga någon att genomgå en sådan behandling. Vi hoppas att man kan koppla ihop detta med Kriminalvårdskommitténs förslag om förmåner när man verkställer ett fängelsestraff, att om man genomför programmet ska det vara till fördel för en, för att på det sättet få så många som möjligt i sådan verksamhet.

De som avtjänar fängelsestraff med fotboja ska också genomgå en programverksamhet som är särskilt utarbetad för rattfyllerister. Det är så pass många att det är rimligt att man gör så.

Den sista frågan handlar om samhällstjänst eller villkorlig dom. Vi har tagit upp frågan om den ska kombineras med deltagande i ett behandlings- eller påverkansprogram. Det anser inte utredningen, därför att villkorlig dom ska man inte ådömas om man har en problematik. Har man absolut inget problem behöver man inte heller någon behandling. Men vi menar att villkorlig dom inte är en tillräckligt ingripande påföljd för en ”grov” rattfyllerist och att det inte är en påföljd som ska användas.

När det sedan gäller normalgraden av rattfylleri där det i dag bara ådöms böter föreslår vi en försöksverksamhet med möjlighet att villkora en eftergift av bötesstraffet mot att man genomgår en behandling. Försla-



get kopplas också till Skellefteåmodellen. Det här är lite komplicerat, men det är ändå ett försök att få också de personer som döms för det vanliga brottet i behandling. Detta var påföljderna.

Sedan har vi tittat på detta med nollgräns för narkotika i trafiken och har kunnat konstatera att den lagstiftningen fungerar bra. Fler och fler grips för varje år som går. Precis som vi hörde här behöver polisen utveckla sina arbetsmetoder och alla som går grundutbildningen behöver utbildas i det här instrumentet så att de kan göra ögonundersökningar.

Vi har också tittat på det undantag som finns för narkotikaklassade preparat som är utskrivna av läkare. Vi tycker att det är ett bra undantag och att det ska finnas kvar.

Det som vi tycker är det stora problemet med rattfyllerilagstiftningen är att det är så svårt att döma personer för det grova brottet. Det finns ju ingen promillegräns vad gäller de narkotiska preparaten. Det finns så många preparat att det är helt omöjligt att bestämma ett gränsvärde för varje preparat. Vi har föreslagit att man skulle kunna arbeta med att hitta en metod för att säkra bevis så att man kan döma fler personer för det grova brottet. Vi har också föreslagit att man skulle kunna titta på ett gränsvärde för just amfetamin, som är det vanligaste preparatet. Hälften av alla som döms för drograttfylleri har haft amfetamin i blodet. Våldigt många har ju väldigt mycket narkotika i blodet, och ändå dömer man dem för det vanliga brottet. Man måste arbeta med detta och kanske ge ett uppdrag till Rättsmedicinalverket eller SKL att arbeta fram gränsvärden även för några av de narkotiska preparaten, de allra vanligaste, så att man kan döma för ett grovt brott.

När det gäller vållande till annans död och vållande till kroppsskada i kombination med rattfylleribrott har uppdraget varit att titta på de lagändringar som gjordes 1994 för att se om de har fått något genomslag i rättstillämpningen. Samtidigt har vi möjligheten att föreslå ytterligare lagändringar om vi tycker att det behövs.

Den lagändring som genomfördes 1994 innebär att om man har begått vållande till annans död ihop med rattfylleri, ska vållandebrottet bedömas som ett grovt brott som huvudregel. Straffmaximum för grovt vållande till annans död höjdes från fyra till sex år och för vållande till kroppsskada eller sjukdom till fyra år. Sedan 1994 har man för vållande till annans död, grovt brott ihop med grovt rattfylleri kunnat döma till åtta års fängelse.

När det gäller dessa lagändringars genomslag i rättstillämpningen har vi kunnat konstatera att i princip alla brott i dag bedöms som grova. Det är väldigt sällan som det inte bedöms som ett grovt brott. Före 1994 dömde man oftast inte för grovt brott. Den lagändringen har absolut fått genomslag i rättstillämpningen.

Också straffmätningen har fått ett bra genomslag i rättstillämpningen. Före 1994 dömde man för det vanliga brottet ofta till villkorlig dom och böter och för det grova brottet till kanske sex till tio månaders fängelse. Vi har tittat på ett stort antal domar. Bland domarna från åren precis efter

1994, åren 1995–1996, dömde man för grovt brott. Men när det gällde straffmätningen var det en stor variation. Ibland var det ett halvårs fängelse eller åtta eller tio månader, och i något fall dömde man till ett och ett halvt år. Det var de längsta straffen från åren direkt efter 1994. Under åren 2001–2003 har praxis stabiliserats, och man dömer i regel aldrig till ett kortare fängelsestraff än ett år. I flera fall dömer man till två år. Under det att vi arbetade kom det rätt så många domar under 2004, så vi tog också in alla domar som kom under 2004. Där kan vi se en ytterligare skärpning av praxis på det sättet att i de allra flesta fallen dömer man till minst ett och ett halvt års fängelse. Det finns också flera domar på två år. Det finns en dom på två och ett halvt år och en dom på fyra år. Det är inte så många domar. Det är 10–20 domar per år. Domen på fyra år gäller fallet i Skåne med en lastbilschaufför. Under det att vi arbetade kom också domen från Högsta domstolen där man bestämde påföljden till ett och ett halvt år.

Det är lätt att konstatera att det har skett en rejäl skärpning av straffet, och då har vi frågan om det finns behov av ytterligare lagändringar. Det skulle i så fall vara att skärpa straffen ytterligare. Där anser dock utredningen att de åtta år man kan döma till i dag är fullt tillräckligt. Man använder ju inte hela straffskalan.

Inte heller tycker vi att man ska höja minimistraffet. Detta är ett oaktsamhetsbrott, och det är utredningens uppfattning att oaktsamhetsbrott ska ha en lägre straffskala än uppsåtliga brott. Om någon uppsåtligen kör ihjäl någon annan ska brottet bedömas som dråp eller mord, och då har man den straffskalan att gå på. Vi anser alltså inte att det behövs några straffändringar i denna del.

Vi har också haft frågan kring problematiken med eftersupning. I den delen har vi till en början försökt kartlägga hur ofta invändningar om eftersupning förekommer. Det finns en massa olika uppgifter – en del säger att det är mycket vanligt, andra att det nästan aldrig förekommer och så vidare. Vi har frågat Rättsmedicinalverket och SKL, som ju yttrar sig i de ärenden där man gör en utredning, hur ofta de har sådana utredningar, och det är i ungefär 1 % av de lagförda ärendena. Sedan har vi frågat åklagarmyndigheterna i hur många fall det blivit friande domar – detta gällde 2003 – och de har då svarat ett fall eller inget fall alls. Vi har alltså kommit fram till att det blir friande domar i 10–20 fall per år, eller ungefär 1 % av alla lagförda ärenden.

Att det inte blir fler friande domar kan ju bero på att det aldrig väcks åtal eftersom man inte har någon bevisning. Man kan inte bara gå på de friande domarna. Vi tror ändå att problemet är lite större – men ändå inte ett särskilt stort problem.

Däremot innebär invändningen att någon har druckit efteråt merarbete för polisen. Det man behöver göra när man får en sådan invändning är att ta två blodprov med en timmes mellanrum. Man behöver också begära ett urinprov, vilket kanske inte alltid är så lätt, för att lyckas bevisa att perso-

nen inte har druckit efteråt utan faktiskt var berusad när han körde. I de fall då man till exempel kommer till platsen långt senare är det inte så lätt att göra den utredningen. I de allra flesta fall menar vi dock att det går att bevisa om man bara utreder ordentligt. Det är också viktigt att man utreder även om man inte har invändningen för den händelse att invändningen kommer senare. Det är inte sällan invändningen kommer först i domstol, i ett polisförhör eller så.

Men som sagt, en lagstiftning skulle underlätta polisens och åklagarens arbete. Då har vi frågat oss om man ska lagstifta för att lättare kunna utreda brott, för det är ju detta det blir fråga om, och det anser inte en utredning full av jurister. Det krävs ett skyddsintresse för att kriminalisera, och i det här fallet finns inget egentligt skyddsintresse. Skyddsintresset skulle vara att man underlättar för dem som ska utreda, och en ny kriminalisering kan inte bygga på det. Därför föreslår vi ingen lagstiftning om eftersupning. Däremot är det väldigt viktigt att man hittar de här metoderna med två blodprov och ett urinprov så att man säkrar bevisning.

Vi har också haft några frågor om sekretess. Ska polisen ges möjlighet att ta del av blodprov som tagits inom sjukvården för att utreda misstänkta rattfylleribrott? Det är ett problem som man har om någon är med om en trafikolycka och tas in på sjukhus. Sjukhussekretessen gör då att polisen inte får ta del av blodprovet. Den sekretess som finns inom hälso- och sjukvården är starkare. Nu har vi föreslagit att polisen ska få möjlighet att begära blodprov i samband med en trafikolycka även om skäligen misstanke om brott inte föreligger. Det är ju det som är problemet: Misstänker man inget brott kan man inte heller begära en utredning. Vi föreslår dock att det inte ska krävas skäligen misstanke, utan om någon har varit med om en trafikolycka ska man ändå kunna begära ett blodprov. Då kommer man runt det, och så får man ändå en utredning.

Sedan har vi en fråga till om sekretess, och det är sekretessen för personal inom hälso- och sjukvården och socialtjänsten som i sitt arbete får kännedom om att en person som de träffar är påverkad av alkohol eller droger och sedan ska köra därifrån, eller som de ser köra därifrån. Uppgiften att personen är berusad har man fått i sitt jobb och omfattas av sekretess, och därför kan man inte ringa till polisen eller någon annan brottsutredande myndighet. Där föreslår vi en sekretessbrytande regel i sekretesslagen. Vi anser att det är rimligt att man ändå kan kontakta myndigheterna när man vet att en påverkad person sätter sig i bilen för att köra.

Vidare har vi haft hela frågan om sjöfylleri. Det är ju inte en fråga som berör er i första hand, men jag tänkte bara nämna den. Det har ju gällt huruvida man ska införa en nedre promillegräns på sjön, och det har utredningen föreslagit. Vi föreslår en promillegräns på sjön om 0,2 för det vanliga brottet, och där undantar vi båtar som är under sju meter och inte kan köra fortare än sju knop. De allra minsta fartygen ska alltså inte omfattas. Regeln ska gälla i alla farvatten, både för den som framför fartyget och för den som fullgör en uppgift av väsentlig betydelse på båten. Det är

samma regel som finns i dag. Sedan föreslår vi också att Kustbevakningen ska kunna hjälpa polisen och ta rutinmässiga prov på sjön. Även polisen ska få den möjligheten; det har de inte i dag. Man ska kunna ta rutinmässiga alkoholutandningsprov och även bevisprov till sjöss.

Det var den sista stora frågan. Sedan har vi haft en massa andra små frågor som vi har tittat på i betänkandet. Vi har lämnat lite olika förslag om hur man kan arbeta förebyggande, om polisens arbete, om brottsoffer och andra saker, men jag går inte in på det.

*Ordföranden:* Tack så mycket! Det var intressant. Nu går ordet till kriminalvården. Hur förhindrar kriminalvården återfall i rattfylleri? Birgitta Göransson, varsågod!

*Birgitta Göransson, Kriminalvården:* Jag får börja med att tacka för att kriminalvården får komma och inte är bortglömd, som vi är i en del fall.

När det gäller att förhindra återfall i rattfylleribrott är nog den absolut bästa återfallsförebyggande insatsen Skellefteåmodellen. Vi får tacka för de insatserna och för att man sprider modellen med samverkan i landet. Precis som Anna-Karin sade förut är det just när man upptäcks och fångas upp som motivationen är som störst.

Vi fick höra lite snabbt om de påföljder som kriminalvården har att verkställa för olika typer av rattfylleridomar. En sådan är alltså skyddstillsyn med kontraktsvård. 438 personer dömdes till skyddstillsyn med kontraktsvård 2004 – de siffror jag lämnar nu gäller 2004, för de är de säkraste. Det totala antalet kontraktsvårdsdomar var 1 368. Ungefär en fjärdedel av dem som får kontraktsvård får det alltså för rattfylleribrott.

Den stora gruppen rattfylleridömda får som vi hörde förut IÖV, intensivövervakning. Det var 2 600 som på det sättet avtjänade sitt fängelsestraff 2004, varav 1 600 var rattfylleridömda. Sedan har vi fängelse, och där har vi 1 400 som dömdes till fängelse för rattfylleribrott och avtjänade det i fängelset. Merparten av dem, ungefär 1 000, hade korta fängelsestraff. Slutligen har vi påföljden villkorlig dom med samhällstjänst, och den har inga insatser – alla de andra tre påföljderna har ju olika former av insatser. Jag ska återkomma till dem.

Vilka trender har vi då haft över tid när det gäller brotten? Den här bilden visar huvudbrott för de klienter som tagits in i fängelse. Rattfylleribrotten är alltså inte de flesta, utan det är tillgreppsbrott och våldsbrott. Utvecklingen från 2000 till 2004 är en ökning av rattfylleribrotten. Som vi har hört i olika redovisningar är ökningen merendels drograttfylleri, men också de klienterna är ju alkoholpåverkade. Det finns ett blandmissbruk. Det finns alltså all anledning att inte glömma bort alkoholrestriktionerna, som vi har minskat under de här åren. Tillgången till alkohol har ju ökat enormt. Också alkoholkonsumtionen har ökat väldigt mycket, från åtta liter till över tio liter ren alkohol. Då har vi också räknat in både smuggelsprit och hemtillverkad sprit i konsumtionen. Det har också under åren konstant funnits en koppling, som också Tove var inne på, mellan alkoholkonsumtion och rattfylleribrottslighet.

Vi ser alltså en ökning av rattfylleribrotten. Vi kan då titta på kontraktsvården, som också ligger som ett förslag, och se hur den utvecklingen ser ut för just rattfylleridömda. Vi ser att den sjunker de här åren. Det är alltså färre som får kontraktsvård än tidigare.

Kontraktsvård är ju att kriminalvården köper behandling av en vårdgivare. Man döms till skyddstillsyn med föreskrift om kontraktsvård, och om kontraktsvården bryts finns också i bakgrunden ett fängelsestraff som motsvarar det straffvärde som brottet har inneburit. Om man inte sköter sin kontraktsvård och fullföljer behandlingen bryts kontraktsvården och man återförs till fängelse.

På samma sätt är det med intensivövervakningen. Intensivövervakning med boja kan man få om man har ett fängelsestraff upp till sex månader, och då avtjänar man detta i hemmet, påbojad och klockad varje minut. Kommer man för tidigt eller för sent hem från jobbet går larmet till frivården. Det är en oerhörd kontroll. Frivården kommer också på hembesök oanmäld och tar utandningsprov eller urinprov.

Jag ska sedan återkomma till återfallen inom de här olika grupperna.

Kriminalvården köper kontraktsvård för ungefär 100 miljoner kronor under ett år. Vi använder ungefär 180 olika vårdgivare i olika delar av Sverige. Vanligtvis är det en kombination av öppenvård och slutenvård. Man inleder kanske någon månad med ett tolvstegsprogram, och man har sedan uppföljning under ett år. Vanligtvis är det alltså behandling enligt tolvstegsmetoden, men det finns också andra behandlingshem. Kontraktsvård måste man säga ja till. Man måste vilja ha kontraktsvård.

Ett exempel när man kommer in i fängelse är rattfyllerianstalten Östragård. Den kom till 1994 och skulle ta hand om alla socialt välfungerande alkoholmissbrukare som vi skulle ta in för rattfylleribrott. Sedan införde vi intensivövervakning med boja, och då fick alla dessa socialt välanpassade alkoholister i stället avtjäna sitt fängelsestraff med boja. Kvar fick vi andra personer som dömdes för rattfylleri och även sådana som avbrutit sitt bojbärande. Det är alltså en väldigt tung grupp alkoholmissbrukare och blandmissbrukare som nu vårdas i fängelset på korta fängelsestraff.

På Östragård har vi 110 platser. Genomströmningen är mycket stor – tusen intagna under ett år. Vi kan se att deras hälsoläge är oerhört allvarligt. Detta är alltså en grupp som egentligen skulle vårdas för sina olika sjukdomar. Egentligen skulle de nog ha varit omhändertagna för LVM-vård. Vi brukar ha fyra fem rullstolsbundna. De intagna vårdas på anstalten två och två. Förut bodde de ibland fyra och fyra, och nu för tiden är det överbefolkning. Det är alltså ett väldigt svårt uppdrag. De har ett stort omvårdnadsbehov. De kommer in alkoholpåverkade, narkotikapåverkade och tablettpåverkade och ska avgiftas, och de har korta straff.

Vad Östragård gör är att ta hand om dem. Vi genomför naturligtvis en massa akutsjukvård. Vi samarbetar med vårdcentraler och andra instanser inom hälso- och sjukvården och med socialtjänsten. Vi avgiftar alla. Vi har en policy i kriminalvården att avgifta alla med bensodiazepinberoende.

Sedan försöker vi arbeta med verkställigheten av straffet. Hinner vi gör vi också en kartläggning av deras vårdbehov. Vi arbetar med de behandlingsmetoder som vetenskapen har visat har störst effekt, metoder med kognitiv påverkan, och också tolvstegsmetoden som jag förmodar att ni känner till. Eftersom det är korta strafftider har vi också korta program. Vi har också en arbetsträning med skapande inslag. Faktiskt går alla som vistas där igenom de här korta insatserna – en enormt ambitiös insats utifrån de förutsättningar som finns på anstalten. Vi har bara hälften av den personal man har på ett LVM-hem. Vi har det också mycket trångt och har väldigt svårt att differentiera. Uppdraget är alltså svårt. Men vi gör verkligen det som går att göra; det är min bedömning som gammal missbruksbehandlare.

Ett annat exempel på vad kriminalvården gör är ett kontraktsvårdsprogram som drivs av frivården i Stockholm – lite grann en sådan modell som vi hörde att vi skulle försöka sprida i resten av Sverige. Det är ett rattfylleriprogram i Stockholm som alla i frivården samarbetar kring. Det inleds med att man testar alkoholvanorna och bedömer vårdbehovet, och sedan skriver man ett avtal med klienten om att han eller hon ska gå igenom rattfylleriprogrammet. I programmet ingår undervisning om alkohol, om medicinska verkningar, om verkningar för familj och arbete, om vad det finns för behandlingsalternativ förutom detta om man behöver mer samt också om alkohol och trafik. Man har gruppsamtal och motivationsamtal. Man har regelbundna kontroller med blodprov och utandningsprov, och man har också Antabusföreskrivning vid behov. Man använder nyktra alkoholister och AA som behandlingsmetod.

Jag ska avsluta med återfallsprocenten för olika brott. För kontraktsvårdsalternativet – och då är det återfall inom tre till sex år efter frigivning – är det 32 % återfall. Efter IÖV är det 4 % per år, alltså 13 % under en treårsperiod.

Jag vill bara påpeka att jag ansluter mig till det här förslaget. Ju färre gånger man kommer in i fängelse, desto bättre är det. Ju mer man kan arbeta med kontraktsvård för denna svåra grupp av missbrukare, desto bättre är det. Straffskärpning hjälper inte den här gruppen, utan vad det handlar om är upptäcktsrisk och behandlingsinsatser.

*Ordföranden:* Tack för det! Då går vi över till frågorna. Jag vill börja med dem som anmälde sig under förra avsnittet, så jag lämnar först ordet till Börje Vestlund.

*Börje Vestlund (s):* Jag har två frågor. Kriminalvården avslutar med att säga att det inte hjälper med straffskärpning. Jag skulle vilja fråga Vägverket och kanske NTF vad ni anser om detta. Är det en straffskärpning som behövs i de här sammanhangen?

Sedan har jag en fråga som är något annorlunda och som jag vill rikta till biltillverkarna, Volvo och Saab: När kan alkohol vara en del av standardutrustningen i bilar, eller i alla fall något man kan köpa till utan att det är krångligt? I dag upplever de som vill ha ett alkohol i sina bilar att

det är relativt krångligt att få detta. Det är mycket förhandlande och diskuterande. När kan man vänta sig att detta ingår i något slags businesspaket eller vad det nu kan vara?

*Claes Tingvall:* Jag ska svara mycket allmänt när det gäller straff och upptäcktsrisk. Straffet betraktas ju rent allmänt som samhällets norm för om något är allvarligt eller inte. Det som anses styra människors handlande allmänt när det gäller trafik är dock upptäcktsrisken. Dubblerar man den får man större effekt än om man dubblerar straffet. Naturligtvis hänger de dock ihop på något sätt. Vi på Vägverket har, mycket i samarbete med polisen och andra, försökt få upp det som på fint språk heter den subjektiva upptäcktsrisken.

*Monika Öhman, NTF:* Vi har väl inte direkt sagt att man ska skärpa straffet. Däremot tycker vi att domstolarna ska ta ett större ansvar. Detta att jobba med Skellefteåmodellen tycker vi är alldeles lysande. På något sätt måste de här människorna också få hjälp. Det vi har sagt är att vi tycker att man även skulle använda den övre delen av straffskalan och inte alltid ligga på lägsta nivå. Det har vi varit kritiska till.

*Thomas Carlsson, Bil Sweden:* Jag tackar för frågan. Det gällde alltså när man skulle kunna tänkas kunna köpa till alkolås i bilarna. Det kan man faktiskt göra redan i dag. Vad det då i första hand är fråga om är utrustning som är lokalt monterad i Sverige och påbyggd bilens elektronik. Om detta ska integreras fullt ut i bilens elektroniska system fordras dels att man har en standard för hur alkolåsen ska definieras, vilken avgränsning man har för dem, dels att tillverkarna ges tid för att kunna bygga in dessa system i bilarna. Då talar vi oftast om en lösning för hela Europamarknaden. Det är med andra ord ett direktiv som ska hantera den här frågan.

*Johan Linander (c):* Jag har en fråga på det senaste och en på det som var tidigare. Vi hörde från utredningens sekreterare att man inte föreslår några ändrade straffskalor. Samtidigt fick vi höra att brottet grovt rattfylleri som leder till grovt vållande till annans död kan ge åtta års fängelse men i snitt ger ett och ett halvt års fängelse. Det längsta straff som utdömts, när en hel familj i Svedala kördes ihjäl, var fyra års fängelse, alltså halva straffet. Har utredningen tittat på några andra möjligheter för att hela straffskalan ska kunna användas, kanske några försvårande omständigheter som man skulle kunna ändra eller något annat? Det finns ju en anledning till att reaktionerna från allmänheten har blivit väldigt starka när korta straff har dömts ut för denna typ av brott.

Den andra frågan, som jag hade kvar sedan tidigare, var till polismästaren. Vi fick höra att ganska många av utandningsproven görs av närpoliserna. Samtidigt vet vi att närpolisorganisationen i många delar av vårt land mer eller mindre läggs ned. Vi har fått större närpolisdistrikt och färre närpoliserna, och över hundra polisstationer har lagts ned. Även om det är socialt oaccepterat att köra rattfull vet vi att det utanför städerna finns

kända fyllestråk där man kan köra hem ”säker”, utan att träffa på några poliser. Finns det inte en risk, med en sämre närpolisorganisation, att rattfylleribekämpningen framför allt på landsbygden försämras?

*Anna-Karin Jansson:* På frågan varför man inte använder hela straffskalan – för det kan man väl säga är din fråga – kan jag bara svara att domstolarna generellt, när man har ett gradindelade brott och kommer upp på det grova brottet, ofta ligger nära straffminimum. Man använder väldigt sällan den övre delen av straffskalan. Det gäller inte bara detta brott; så är det generellt med alla typer av brott – förutom narkotikabrott, som också alltid kommer upp i den allmänna debatten.

Den övre delen av straffskalan är normalt sett avsedd för mer exceptionella fall av det särskilda brottet. Vad gäller detta brott, grovt vållande till annans död, ska det i så fall vara en busschaufför som kör ihjäl en hel buss, om du förstår hur jag menar. Det är så här man tillämpar straffskalorna, och vi har skrivit om det i betänkandet. Jag tror också att regeringen har börjat titta på frågan om man generellt ska tillämpa större delar av straffskalan. Man har gett ett sådant uppdrag till riksåklagaren. Om vi skulle göra något annat just här skulle det dock inte stämma överens med hur det ser ut när det gäller andra typer av brott.

*Mats Löfving:* Det pågår ju lite olika saker i Polis-Sverige som gäller just närpolisen. Det är dock inte min uppfattning att man kan sätta likhetstecken mellan att det pågår förändringar av närpolisorganisationen och att polisen generellt centraliseras. Antalet polisstationer och polislokaler har antagligen blivit mindre i Sverige, men det innebär inte att de platser som tidigare hade polislokaler och polisstationer nu plötsligt är utan polis. Som jag sade tidigare är det tvärtom så, i synnerhet med våra mobila bevisinstrument, att strategin för hur polisen tar sina utandningsprov mycket bygger på att polisen kan dyka upp var som helst när som helst. Förändringen av närpolisorganisationen innebär alltså absolut inte att människor i glesbygden kan känna sig trygga.

*Cecilia Magnusson (m):* Jag har ett antal frågor, först angående anmälda brott kontra lagföringar. När det gäller anmälda brott, är detta huvudsakligen brott som polisen uppdagar? Hur stor är andelen där medborgare anmäler så att polisen kan ingripa? Finns det någon ökning respektive minskning i att människor runtomkring reagerar på andra människors rattfylleribeteende?

Om vi talar om lagföringar är det ju inte en särskilt bra uppläringsprocent när det gäller anmälda brott. Hur ser det ut för rattfylleri? Är det högre uppläringsprocent, det vill säga blir det fler lagföringar, när det gäller rattfylleribrott?

Karin Svensson Smith sade att det fanns ett mörkertal när det gäller antalet dödade i trafiken med alkohol i kroppen. Vet man inte exakt hur många av dem som dör när de kör bil som har alkohol i kroppen? Det borde inte vara något mörkertal där.



När det gäller rattfylleriutredningen sades det att domstolarna obligatoriskt borde ta in personutredning. Vem gör dessa personutredningar? Är det socialtjänsten? Alla som åtalas för rattfylleri har väl inte varit föremål för socialtjänstens insatser tidigare.

Johan Linander hade en fråga om strafflängderna. Upplever man i utredningen att det finns ett problem med att återanpassa och behandla dem som döms till fängelse såtillvida att det blir ett dåligt resultat för att det är korta strafflängder? Har man haft något resonemang om detta?

Det är ju ganska vanligt förekommande bland behandlare inom kriminalvården. Det här riktar sig också till Birgitta Göransson. På grund av korta strafftider kan vi inte behandla vare sig rattfyllerister, sexualförbrytare eller några andra, för vi har för korta behandlingstider.

*Ordföranden:* Jag uppfattar det som om huvudfrågan går till utredningen och Anna-Karin Jansson.

*Anna-Karin Jansson:* Vi har ju tittat på det här med lagförda och anmälda brott, men det är kanske bättre att Tove Sporre svarar på det. Jag svarar på frågan om vem som gör personutredningen först. Det är kriminalvården som gör personutredningen. Vår tanke är att i varje mål ska kriminalvården begära in ett yttrande. Idén är att man ska ha kontraktsvårdsprogrammet färdigt när någon kommer dit och man ska skriva ett yttrande. Det är också så att man inom kriminalvården har tagit fram nya sätt för att se att en person har en missbruksproblematik.

Sedan är det självklart så att en månads fängelse är en jättekort tid för att behandla en person som har ett gravt alkoholmissbruk. Det räcker inte. Men straffen är sådana. Det är därför vi önskar att fler ska kunna dömas till skyddstillsyn med kontraktsvård. Enligt det förslaget har man i och för sig en öppenvårdsbehandling, men den pågår under ett år, och man kontrolleras under det året.

*Tove Sporre:* Om jag förstod det rätt hade du två frågor. Du frågade först om hur stor andel som polisen upptäcker och som härrör sig från tips från allmänheten. Enligt de siffror jag har, som är från år 2000, är det ungefär 65 % av alla rattfylleribrott som polisen upptäcker. Polisen tar ju naturligtvis alla, men i 24 % av fallen sker det efter tips från allmänheten, och 10 % upptäcks i samband med olyckor eller liknande. Jag har egentligen inga siffror på om den fördelningen har förändrats över tiden, men det kanske Anna-Karin har.

*Anna-Karin Jansson:* På s. 190 i betänkandet står det. Där ser man hur brotten har kommit till polisens kännedom – om det är ett tips, en vanlig kontroll, en trafikolycka eller något annat.

*Tove Sporre:* Som svar på din andra fråga om uppklaringsprocenten kan man säga att anmälda rattfylleribrott naturligtvis har en mycket högre uppklaringsprocent än andra brott, eftersom det inte blir något anmält brott förrän personen i fråga har blåst positivt och alltså har alkohol i utandningsluften. Jag kan inte svara på exakt hur hög uppklaringsprocenten är, men

den är i varje fall över 80 %, och det är mer en administrativ teknikalitet. Egentligen är det ju få anmälda brott som sedan läggs ned på grund av brist på bevis.

*Karin Svensson Smith (-):* Jag använder mig av uppgiften att 26 % av alla trafikdöda 2003 hade ett verifierat samband med alkohol och droger i trafiken. Att det sannolikt finns ett mörkertal beror på att man ibland inte hittar den som har kört. Föraren har helt enkelt stuckit från platsen. Det är också så att ibland när föraren har omkommit omedelbart så kontrolleras inte alkoholpåverkan. Det finns också de som kommer till sjukhus mycket allvarligt skadade, och då är sjukvårdens uppgift i första hand att rädda liv, inte att ta alkoholprov. När man gör det, kanske efteråt, kan det ha förflutit så lång tid att man inte vet. I stället för att lämna en uppgift som inte stämmer har vi då valt att använda oss av den uppgiften att 26 % av trafikdödade har ett verifierat samband, men sannolikt är det fler.

*Olle Sandahl (kd):* Herr ordförande! Tyvärr är min fråga lite ospecifik, men den riktar sig väl närmast till Anna-Karin Jansson och Mats Löfving från polisen. Den handlar om något som ni alla har varit inne på i någon mån, och det är svårigheterna med det tilltagande problemet med drogmissbruk och drogfylleri i något slags likhet och något slags motsats till alkoholrelaterat missbruk. Här slås man av den mänskliga egenskapen att man hellre navigerar i kända och sjömätta vatten än bland hotande grund. Vi har en lång kultur av alkoholhantering och det finns i folkdjupet till och med kalkylatorer och kunskaper om gränsvärden och promilletal. Alla vet vad det handlar om.

Nu ser vi att relationen mellan alkoholfylleri och annat rattfylleri har ökat från relationen 1:3 till 1:2 på bara några få år. Man kan fundera på framtidsscenarioet – vi har ägnat oss mycket åt historien här. Mats talar till exempel om kompetensbrist. Då frågar man sig: Vad består kompetensbristen i? Är det tillämpningsbrist och materielbrist, eller är det faktisk kunskapsbrist i samhället? Är det alltså poliserna som ska tillgodogöra sig kunskap som finns och tillämpa den, eller saknar vi totalt sett kunskap, och hur ska vi i så fall åstadkomma den? I vilka fält finns det sociala och geografiska olikheter mellan de olika typerna? Vad gäller promilletal är alkohol en drog bland kanske väldigt många. Den andra grupperingen innehåller väldigt många olikartade droger med olika halveringstider och olika indikationer. Oavsiktligt drogfylleri kan man tänka sig i större utsträckning som amatör än man skulle tänka sig oavsiktligt alkoholfylleri.

Jag efterlyser alltså några kommentarer om framtidens strategi och var bristerna faktiskt finns.

*Ordföranden:* Jag har tio frågande kvar på listan, så jag vill uppmana alla att vara så kortfattade som möjligt så att vi hinner med alla.

*Anna-Karin Jansson:* När det gäller problemet med drograttfylleri är det framför allt så att polisen med den lagstiftning man genomförde 1999 har fått en lag som förbjuder narkotika i trafiken. Det fanns inte tidigare. 1998

grep man 700, och i dag griper man 7 000. Det har ju inte bara att göra med att det finns så många fler drogpåverkade i trafiken, utan det har med polisens arbete att göra. Jag skulle tro att den allra största delen av ökningen har med polisens arbete att göra och att fler och fler poliser får utbildning i de metoder som man kan använda. Jag tror inte att det är den faktiska ökningen man ser i siffrorna.

*Mats Löfving:* Polisens långsiktiga prognos säger att vi till 2010 kommer att ta 20 000 drograttfyllerister om året. Det tror vi själva. Det beror på två saker. För det första har kompetensen ökat betydligt hos polisen under de här åren fram till 2010. För det andra har polisen under de senaste åren – det kommer också att fortgå – gjort en ganska tydlig prioritering mot den lilla grupp vaneförbrytare som står för en stor del av brottsligheten för att klara upp fler vanliga brott som drabbar medborgare i vardagen, och i den här gruppen, drograttfyllerister, finns just den här gruppen vaneförbrytare som begår väldigt mycket brott. Jag tror att de här två sakerna – större kompetens hos polisen och en tydlig inriktning mot vaneförbrytare – gör att vi kommer att uppnå prognosen om 20 000 anträffade drograttfyllerister till 2010.

*Hillevi Engström (m):* Jag har två frågor varav en till Vägverket. Den gäller de alkoholmätare som allmänheten kan köpa. Det blir ju mer och mer populärt, kan man säga. Folk vill ha någon sorts sällningsinstrument själva. Det förekommer att de kostar allt från 100 kr till 3 000–4 000 kr. Avser Vägverket att på något sätt ge någon kvalitetsstämpel eller något liknande till de här? Jag vet att det bara är sällning och att man kanske är rädd för det. Det var den ena frågan.

Den andra frågan riktar jag till Mats Löfving. Du får väl svara för det nationella perspektivet på polisen också. Frågan gäller Skellefteåmodellen. Om jag har förstått det rätt ska man redan vid en tidig upptäckt, redan på vägen, erbjuda någon form av behandlingskontakt när människor är mest motiverade att få vård. Vad händer i de övriga 20 länen? Kommer det att bli något nationellt grepp om det här så att det ska vara på ett liknande sätt, eller kommer man att avvakta Alkoholutredningen, propositionen och lagstiftningsarbetet? Det är väl synd att inte förebygga fler brott redan nu, om vi nu har en modell som har visat sig fungera väl?

*Claes Tingvall:* Jag kan svara mycket kort. Nej, jag tror inte att vi kommer att ge oss in på att kvalitetsbedöma dem. Som jag sade förut: Jag tror att det är olämpligt att låta människor bli ännu mer bekanta med precis hur det egentligen fungerar. Jag tror att de säkerhetsmarginaler de flesta medborgare använder sig av är bra så dem ska vi inte röra.

*Mats Löfving:* Polisen tror mycket på Skellefteåmodellen. Polisen kommer att ta ett mer officiellt grepp om Skellefteåmodellen i den nya strategin för trafikövervakning, men redan nu har arbetet påbörjats med att föra in Skellefteåmodellen i hela Polis-Sverige. I Östergötland är den helt införd i alla 13 kommunerna, men det kräver just samarbete med varje kommun

eftersom de sociala myndigheterna måste engagera sig i det här. Det går till på det sättet att i samband med rapporteringen av en rattfyllerist erbjuds rattfylleristen av polisen möjligheten att få kontakt med sjukvården. En sådan kontakt sker då inom 24 timmar. Vi tror mycket på det här, inte minst med tanke på att många rattfyllerister, som vi har hört här, har ett ganska gravt alkoholberoende.

*Carina Moberg (s):* Först har jag en jättekort fråga till Anna-Karin Jansson. Det är säkert ett väldigt självklart svar, men jag måste be dig hjälpa mig med det. Varför undantar man fartyg kortare än 7 meter med den här maximifarten från sjöfyllerigränsen på 0,2 %?

Sedan har jag en fråga som går in lite på ett spår som vi inte har varit inne på i någon större utsträckning här i dag. Vi har naturligtvis pratat väldigt mycket om lagar och regler, påföljder och straff. Det är i stor utsträckning det vi har att klara av och sköta i det här huset. Men sedan finns också frågan om attityder. Innan man är fast i ett beroende, inte minst bland unga människor, talas det i olika sammanhang om att vi har fått förändrade attityder. Vi ser en liberalisering i inställningen till alkohol och så vidare, och det är väl ett problem i samhället i dag. Jag ser Lasse Lewerth här i salen, som också har låtit oss i trafikutskottet se sin senaste – tror jag i alla fall – film, som grep oss som såg den väldigt hårt. Jag vet att ni har varit ute i skolorna och fört diskussioner med ungdomar. Jag tänkte höra om du har något att säga om attitydläget bland ungdomar i dag vad gäller de här frågorna.

*Anna-Karin Jansson:* Den där frågan är inte så jättelätt att svara på. När vi har försökt hitta en bra promilleregler på sjön är det så att det har varit svårt att nå fram med en sådan lagstiftning. Man har försökt i många år att lagstifta om en nedre promillegräns, men det har aldrig blivit något. Då har vi ansett att man måste ha samma promillegräns som på vägarna. Men det finns så många som rör sig på sjön som kanske bara är ute och ror och som bor ute i havsbandet. Vi tycker då inte att det är lika straffvärt att man är ute och paddlar eller tar sin eka över till grannen på kräftska till exempel. De som är farliga på sjön är de som kör fort och de som har stora båtar. Den regel som vi har gjort med 7 meter och 7 knop bygger på en regel som redan finns i de internationella sjövettsreglerna. Man ska föra lanternan om man har en båt som är större än så. Det är därför vi har stannat vid en redan befintlig regel som man kan när man rör sig på sjön.

*Lars Lewerth, MADD Sweden:* Över 100 000 gymnasister har tagit del av *Don't drink and drive*-konceptet. Den film du pratar om, den stora *Länge leve livet*, visas ju inte som en film, utan den visas som en dörröppnare till att fortsätta arbeta med frågan och själva problematiken tematiskt, alltså under ett antal timmar.

Över 100 000 har alltså sett den i dag och arbetat med den. Däremot välkomnar jag en utvärdering. Den är inte gjord. Om du frågar mig om attityderna har ändrats så är jag personligen övertygad om att de har det.

Inte hos alla – vi kan inte frälsa hela världen – men jag är övertygad om att åtminstone de människor som inte har satt sig bakom ratten och kört på fyllan kan bli och i dag är våra ambassadörer. Jag har pratat med mängder av ungdomar i vars huvuden tanken har väckts om att ta till sig frågan och avbryta sina kamrater. Då menar jag att dessa människor är ambassadörer för att rädda liv, och därför tror jag starkt på det här.

*Ordföranden:* Tiden rinner iväg för oss, så jag buntar ihop frågeställningarna nu, och så får vi ta samlade svar i stället.

Jag lämnar först ordet till Karin Svensson Smith, som har kompletterande upplysningar i alkoholåfrågan.

*Karin Svensson Smith (-):* Innan kaffepausen frågade Rolf Olsson hur det stod till med alkoholåsen ute i Europa, och jag vill svara på den frågan. Alkoholåsen ute i Europa är mycket lite utbrett jämfört med i Sverige. Däremot är transportkommissionärens preliminära kommentar till Sveriges ansökan om försöksverksamhet tämligen positiv mot bakgrund av att man har problem att nå trafiksäkerhetsmålen i Europa och att alkohol är en viktig faktor. Han kommenterade också alkoholåsen som ett sätt att hejda ökningen av alkoholkonsumtionen som helhet, alltså ett folkhälsoinstrument.

Jag har en fråga, och jag riktar den till Vägtrafikinspektionens representant. Vi pratar om påföljder nu. Påföljder är ju ett utslag av de normer man har för vad som är tillåtet och inte tillåtet. Nollvisionen gäller alla transportslag. Jag skulle vilja säga att när det gäller flyget tror jag att toleransnivån för att den som sitter och har ansvar för människors liv skulle få lov att ha alkohol i kroppen nog är ganska låg jämfört med hur det är inom vägtrafiken. Det är trots allt flera hundra som omkommer, och flera blir rullstolsbundna för resten av livet. Har ni funderat över de här normerna de olika transportslagen emellan och vad som skulle behövas för att vi skulle få samma beteende på vägen som vi har inom flyget? Frågan är riktad till Lars Bergfalk.

*Krister Örnfjäder (s):* Jag vill beröra tre områden, och jag ska hålla mig kort. Det första gäller kommentaren om eftersupning. Det var Anna-Karin Jansson som nämnde att de är för få för att man ska vidta några åtgärder. Jag vill då fråga: Har man i det resonemanget tagit med i resonemanget att en friande dom då något sådant åberopas ger stora rubriker, betraktas som mycket stötande och går emot det allmänna rättsmedvetandet och sådana konsekvenser?

När det gällde att polis och kustbevakning skulle utföra den här typen av myndighetsutövning undrar jag om tullens möjlighet. Har man inte inom utredningens ram tittat på om tullen som myndighetsutövare också skulle kunna ha den här rätten?

Till slut: Om jag inte är helt fel informerad är det så att en civilperson inte utan vidare kan vidta en praktiskt åtgärd genom att exempelvis ta ifrån en annan person hans eller hennes bilnycklar i akt och mening att

förhindra den personen att använda sitt fordon. Har man med den typen av resonemang, det vill säga hur man aktivare ska kunna få det civila samhället att också vara delaktigt i att förhindra den här typen av brott?

*Johan Pehrson (fp):* Vi var ju inne på båtar och sjön, och då finns det farligt och mindre farligt. En kanot på en kräftsiva kan ju inte drabba så många andra än en själv – vilket i och för sig är illa nog i regel – om man inte paddlar väldigt fort. Men ser vi till våra vägar så finns det ingen åtskillnad mellan en person som åker i en Minicar, en liten bil, som man parkerar om, också efter en kräftsiva, och kör in i sin egen carport och en person som sätter sig i Europas största lastbil och kör på våra vägar. Man skulle ju kunna tänka sig att man ser på det senare något mera allvarligt när denna person ger sig ut på landsväg och har så att säga normalgraden av rattfyllerinivå. Det skulle kunna ses som grövre. Har ni resonerat något om det?

*Jan-Evert Rådström (m):* Jag vill ställa en fråga till Anna-Karin Jansson. 1 % av de lagförda ärendena, om jag hörde rätt, handlar om eftersupning. Men har ni resonerat runt alla de fall som inte blir lagförda utan försvinner ur statistiken på grund av att man inser att man inte kan göra någonting?

Jag vill också ställa en fråga utifrån att ni inte ser på det här med eftersupning som något egentligt problem. Hur ser Hans Laurell på Vägverket på eftersupningsfrågan, och hur ser Monica Öhman på NTF på den? Delar ni utredningens åsikt att eftersupning inte är något problem i Sverige?

*Lars Bergfalk, Vägtrafikinspektionen:* Som flera har sagt är väl den allmänna uppfattningen att normerna i Sverige är klart avvisande till rattfylleri eller körning i onyktert tillstånd. Jag tror att det är som Mats Löfving var inne på, att det är fråga om dels upptäcktsrisk – polisen måste vara synlig för att förhindra dem som så att säga av misstag råkar köra bil i påverkat tillstånd – dels dem som har alkoholproblem, och där tror jag att det handlar väldigt mycket om en punktmarkering av dem via sociala myndigheter och via lokal polis. Man vet många gånger vilka det är och kan hålla koll på dem.

Ett hjälpmedel tror jag verkligen är kännbara påföljder, så att det är ett ingrepp i friheten. Där tror jag att körkortsinstrumentet kan utnyttjas ännu hårdare än vad som sker i dag. Vi ser exempel från andra länder där man gör det.

Det grundläggande tycker jag ändå ligger på tekniksidan. Egentligen kan man säga att det är märkligt att det i dag säljs bilar som man kan köra i påverkat tillstånd. Så borde det inte vara.

*Anna-Karin Jansson:* Jag fick bland annat frågor om eftersupning, hur den stämmer överens med det allmänna rättsmedvetandet och om vi har funderat på det, och det har vi självklart gjort. Det är klart att det inte är bra om det blir rubriker om att man kan gå fri för att man har druckit efteråt, men så ska det ju inte vara. Vi menar att man kan lagföra även de personerna i väldigt stor utsträckning om man utreder brottet på ett riktigt sätt,

det vill säga att man tar två blodprov och ett bevisprov. Är det så att polisen kommer till platsen så sent att det inte är möjligt så har man ofta en invändning i stil med ”Det var inte jag som körde”, personen kan ha gått från platsen och så vidare. Det finns så många andra invändningar som kommer om det är på det viset, så då räcker inte lagstiftning om eftersupning. Så har vi resonerat.

Sedan var det en fråga om polisen och Kustbevakningen. När det gäller kontrollen på sjön är det Kustbevakningen som har de polisiära befogenheterna. Därför är det också rimligt att det är de som tillsammans med polisen beivrar sjöfylleribrott. Så är det redan i dag. Tullen har inga båtar som man åker omkring och bevakar med på sjön, utan det är Kustbevakningens uppgift. Däremot ska vi titta på om tullen ska få möjlighet att på land, där de har sina uppgifter, utföra rutinmässiga kontroller. Det är en fråga som vi har.

Sedan var det kanoten på kräftsivan som jämfördes med något. Jag förstod inte frågan riktigt. Var det fråga om varför vi undantar de mindre fartygen, eller var det fråga om något annat?

*Johan Pehrson (fp):* Frågan gällde om ni har tänkt på om man ska se allvarigare på alkohol i blodet hos den som yrkesmässigt framför ett stort fordon, till exempel Europas största lastbil, på våra vägar än alkohol i blodet på någon som har en Minicar när denne parkerar om bilen efter en kräftsiva i icke tätbebyggt område.

*Anna-Karin Jansson:* Det tror jag domstolarna gör redan. Det gäller till exempel om man är busschaufför eller kör ett tungt fordon. Det var ju också så med den domen i Skåne till exempel då man dömde till fyra år för grovt vållande till annans död. Där hade det just att göra med att man hade ett tungt fordon.

*Jan-Evert Rådström (m):* Min fråga gällde om ni har funderat på icke lagförda brott.

*Anna-Karin Jansson:* Det gällde alltså icke lagförda fall av eftersupning. Jo, vi har tittat på det också. Vi har skickat en enkät till alla åklagare och en enkät till alla poliser, och då har man ibland sagt att man inte bryr sig om att gå vidare när man får den invändningen eftersom man ändå inte kan visa brott. Vi tror att man kan det i större utsträckning, men det är mycket besvärligare för polisen.

*Ordföranden:* Vi ska släppa in Hans Laurell och Monica Öhman för en kort kommentar om eftersupning.

*Hans Laurell:* Jag kan referera till professor Wayne Jones på Rättsmedicinalverket, som får uttala sig i alla de här eftersupningsfallen som kommer in. Han upplever det som ett problem, och han hänvisar ofta till Norge, där man har infört en lag som förbjuder eftersupning och som gör det straff-

bart i samma mån som rattfylleri att dricka någonting inom sex timmar från det att något har inträffat som polisen kan vara intresserad av. Där har det fungerat väl.

Faran som jag ser det med det här är också att det sprider sig att man kan komma undan lagföring på ett sådant sätt. Invändningen om att man drack efter att en olycka inträffat till exempel kommer ju ofta mycket sent i utredningen, och då har polisen redan gjort de kontroller de kan. Då kan man inte komplettera någonting.

*Monica Öhman:* Vår grundinställning är ju att man varken ska supa före eller efter. Så är det ju. Vi diskuterar inte i termer av eftersupning. Om man nu ska titta på det så handlar det också om rättsmedvetandet och vart moralen får ta vägen. Är det så att vi får friande domar på sådana som säger sig ha druckit efteråt så kan vi ju fundera över hur synen kommer att vara i framtiden när det gäller alkohol och bilkörning. Det är en allvarlig väg vi är inne på om vi börjar se mellan fingrarna på detta.

*Ordföranden:* Tack för det! Jag har ett antal frågare kvar på listan. Tyvärr medger nu inte tiden några fler frågor, och jag beklagar detta. Intresset har varit stort, och det har varit en väldigt intressant utfrågning, tycker jag. Jag vill tacka alla som har medverkat till att belysa det problem som vi har.

Som någon av våra föreläsare sade är vi på väg åt fel håll i den här frågan. Trafiksäkerheten är ett av våra stora problem inför framtiden, och vi kan också se på hur vi har det med den ökande alkoholanvändningen och dessutom narkotika i samhället. Där har jag förstått att polisen har ytterligare en läxa att göra för att gå vidare med övriga problem så att vi får samma stringenta tillämpning på narkotikasilan som vi har när det gäller alkohol. Förvisso har vi alltså alla, både i trafikutskottet, i justitieutskottet och i alla myndigheter en stor uppgift framför oss att hantera det här.

Jag skulle återigen vilja tacka alla som bidragit i dag. Det här är säkert en övning som behöver upprepas i framtiden.

Därmed förklarar jag utfrågningen avslutad.