

# Motion till riksdagen

1988/89:Ju640

av Elver Jonsson och Rune Thorén (fp, c)

## Trafiknykterheten

---

Sverige har en lång tradition ifråga om trafiksäkerhetsarbetet. De statliga insatserna har på ett föredömligt sätt kompletterats och förstärkts av frivilliga organisationer. Resultatet har blivit att vårt land kan redovisa en hög trafiksäkerhetsnivå. Detta gäller i stort sett hela trafiksäkerhetsfältet.

Men fortfarande utgör trafikolyckorna en belastning för samhället och skapar stora personliga tragedier. Ansträngningarna att höja säkerheten på vägarna måste därför öka ytterligare.

En viktig faktor i olycksbilden är alkoholen. Även om andelen alkoholpåverkade förare i den löpande trafiken är mindre i vårt land än i flertalet andra länder ligger de alkoholrelaterade olyckorna oacceptabelt högt. Beräkningar visar att i mellan 20 och 30 % av de svåra olyckorna finns alkohol med i bilden. Det är därför viktigt att alkoholfaktorn tillmäts ökad uppmärksamhet. Skärpt övervakning av trafiken är en väg att åstadkomma förbättring av situationen. Men det är minst lika viktigt från attitydskapande synpunkt att lagstiftningen ger klara och entydiga signaler om att alkohol och trafik inte hör ihop. Den nuvarande lagstiftningen uppfyller icke detta.

Nyare forskning visar klart att redan mycket små mängder alkohol inverkar menligt på körförmågan. Alkoholhalter långt under det nuvarande gränsvärdet, 0,5 promille, ökar olycksrisken högst väsentligt. Den kände engelske forskaren George Drew summerar att det inte går att påvisa någon klar nedre tröskel, varunder påverkan inte kan visas. Körskickligheten börjar nedsättas så snart alkohol förekommer i blodet.

Det finns därför all anledning att omsätta dessa vetenskapliga fakta i lagstiftningen. Det finns inga rationella skäl som talar för att vi i trafiksammanhang skall acceptera förtäring av alkohol. Införande av en 0-gräns blir därför en logisk slutsats. En sådan gräns behöver knappast innebära några större problem i praktiken. Vid tillämpningen av gränsen kan kopplas vissa osäkerhetsmarginaler, som dikteras av mättekniken och rättssäkerheten. Detta sker redan vid tillämpningen av den nuvarande gränsen. Vid införandet av en principiell 0-gräns kan man möjligen behöva öka dessa marginaler något.

Utöver de rent sakliga argumenten för en 0-gräns synes också den allmänna opinionen nu vara beredd att acceptera en sådan lagstiftning. Konsumentorganisationerna, som arbetar med trafiksäkerhetsfrågorna, har uttalat sig i sådan riktning. Gjorda opinionsmätningar visar också att gemene man vill ha en sådan skärpning av lagstiftningen.

## Hemställan

Mot. 1988/89

Ju640

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen beslutar att införa en principiell/pedagogisk 0-gräns beträffande trafiknykterhet,
2. att riksdagen beslutar att påföljdsgränsen för rattnykterhet sätts till lägsta rättssäkra gräns,
3. att riksdagen beslutar att nuvarande rattfyllerigräns om 1,5 ‰ sätts till högst 1,0 ‰,
4. att riksdagen beslutar att de nya reglerna på trafiknykterhetens område bör föregås och följas upp av en aktiv informationskampanj i samarbete med bl.a. myndigheter och ideella trafiksäkerhetsorganisationer.

Stockholm den 25 januari 1989

*Elver Jonsson (fp)*

*Rune Thorén (c)*