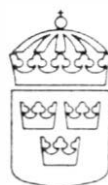


Motion till riksdagen

1989/90:Ju5

av Ingbritt Irhammar m.fl. (c)

med anledning av prop. 1989/90:2 om
trafiknykterhetsbrotten m.m.



Mot.
1989/90
Ju5-8

Propositionen

Propositionens förslag går i korthet ut på att sänka gränsen för straffbar alkoholpåverkan i trafiken från en blodalkoholhalt på 0,5 promille till 0,3 promille. Vidare föreslås att trafiknykterhetsbrotten delas in i två svårhetsgrader: rattfylleri resp. grovt rattfylleri. Vid en alkoholkoncentration i blodet mellan 0,3 och 1,5 promille döms för rattfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader. Över 1,5 promille är det fråga om grovt rattfylleri, och straffet är fängelse i högst ett år. Möjligheterna att återkalla körkort vidgas. En ökad satsning på behandlingsinriktade åtgärder för grova rattfyllerister föreslås också.

Alkohol och trafik hör inte ihop

Det är klarlagt att alkoholförtäring försämrar körskickligheten och ökar risken för uppkomst av trafikolycksfall. Även mycket små alkoholmängder kan inverka negativt på förarens prestationsförmåga och omdöme. Känt är också att risken för svårare olycksfall ökar med stigande alkoholhalt.

Alkohol och trafik hör sålunda inte alls ihop. Denna viktiga och enligt centerpartiet självklara utgångspunkt genomsyrar inte i alla delar det förslag som regeringen nu lägger fram. Vi anser det utomordentligt viktigt att samhället klart markerar sitt entydiga avståndstagande från all form av alkoholkonsumtion i samband med bilkörning.

Varje år begås uppskattningsvis tre miljoner trafiknykterhetsbrott i Sverige. Av dessa upptäcks ca 20 000. Omkring en tredjedel av dödsolyckorna i trafiken, dvs. mer än 300 per år, har samband med alkohol. I nära 20 % av dödsolyckorna bland motorfordonsförarna är alkoholen en bidragande orsak; i singelolyckorna är motsvarande andel mer än det dubbla. De unga förarna och förare med alkoholproblem är kraftigt överrepresenterade när det gäller dödsolyckor i trafiken där alkohol är med i bilden.

Trafiknykterhetsbrotten utgör följaktligen ett betydande samhällsproblem. De leder till tragedier och onödigt lidande för många människor och medför också stora kostnader för samhället.

För att tydligt markera att alkohol och trafik inte hör ihop krävs enligt centerpartiets mening en synnerligen restriktiv lagstiftning på området.

En nollpromillegräns av trafiksäkerhetsskäl

Vi förordar därför mot bakgrund av vad som ovan sagts att gränsen för straffbar alkoholkoncentration i blodet sätts vid 0,0 promille.

Denna inställning delas av flera tunga remissinstanser med särskild inriktning på trafiksäkerhet, som exempelvis trafiksäkerhetsverket, statens väg- och trafikinstitut och Motormännens helnykterhetsförbund. Även en bred opinion bland allmänheten föredrar en kraftig sänkning av promillegränsen. Denna stora uppslutning utgör en viktig förutsättning för att lagstiftarens mycket restriktiva syn på området skall få genomslag i praktiken.

Vi anser dessutom att införandet av en nollpromillegräns är enda sättet att komma ifrån det s.k. promilletänkandet som är ganska utbrett. Spekulationer om hur mycket alkohol som man kan inta före bilkörning utan att bli straffad blir därmed ointressanta. Nollpromillegränsen kan vidare antas få en önskvärd preventiv effekt; därigenom att bilförare avhåller sig från att förtära alkohol i samband med bilkörning. För att en lagregel skall få önskad effekt krävs att regeln i fråga är förankrad i det allmänna rättsmedvetandet och att den är konsekvent och lättförståelig. En nollpromillegräns uppfyller dessa krav.

Ändrade straffskalor och påföljder

De nuvarande straffreglerna har givit upphov till olika tolkningar vid domstolarna. Det är nu angeläget att främja en enhetlig tillämpning av lagen. De berättigade anspråken på proportionalitet mellan gärning och påföljd måste vägas samman med önskemålen om att i vissa fall kunna döma till andra påföljder än fängelse.

Som regel döms den som gjort sig skyldig till rattfylleri till fängelse i en till två månader. Påföljden för rattonyktethet bestäms så gott som alltid till dagsböter. Vi anser att påföljden fängelse för rattfylleri alltså behövs för att markera brottets svårighetsgrad och att denna påföljd är viktig ur såväl allmän- som individualpreventiv synvinkel.

Redan 0,1 promille indikerar i allmänhet en betydande riskökning i trafiken. Detta talar enligt vår mening för att ansvar för grovt rattfylleri skall inträda redan vid en alkoholkoncentration av 1,0 promille i blodet eller motsvarande 0,5 milligram alkohol per liter i utandningsluften.

Vi anser dessutom att det finns anledning att för låga alkoholhalter ha en särskild brottsrubricering. Vi föreslår därför att en ny grad av trafiknykterhetsbrott införs – rattfylleriförseelse – för alkoholhalter i blodet mellan 0,0 till 0,3 promille. I dessa fall bör endast böter förekomma som påföljd. Det bör utredas om dessa böter kan föreläggas av polis genom s.k. ordningsbot vid ingripandet i syfte att inte belasta domstolsväsendet med denna typ av trafiknykterhetsbrott.

Vi ser också rehabilitering och vård av de förare som har alkoholproblem som viktiga åtgärder för att på sikt komma till rätta med rattfylleriet. För att resultat skall uppnås krävs dock att en verklig motivation till rehabilitering föreligger i det enskilda fallet.

Möjligheterna att döma till kontraktsvård bör i detta sammanhang uppmärksammas. Påföljden infördes den 1 januari 1988 och är avsedd för brottslingar med missbruksproblem som annars skulle dömas till fängelse. Vi anser att kontraktsvård bör kunna vara en verksam påföljd i och med att den dömda åläggs följa en fastställd behandlingsplan. Stora skillnader föreligger dock beträffande utdömandefrekvensen. Detta torde bero på domarnas olika syn på behovet av personundersökningar. Dessa personundersökningar utgör en förutsättning för att vård skall kunna komma i fråga. Vissa domstolar beslutar oftare än andra om personundersökning. Skillnaderna mellan tingsrätterna är så pass stora att det kan utgöra ett rättssäkerhetsproblem. Vi finner därför en utvärdering av användningen av kontraktsvård för rattfyllerister nödvändig.

Sedan den 1 januari 1988 finns det också en möjlighet att förverka fordon. Bestämmelsen i trafikbrottslagen infördes för att kunna förebygga fortsatt brottslighet av samma slag. Regeln synes inte ha tillämpats i särskilt stor omfattning. Förverkandemöjligheten kan ha en preventiv effekt förutsatt att den används i tillräcklig omfattning så att den blir allmänt känd. En utvärdering av bestämmelsens användningsområde behövs enligt vår mening för att utvärdera om en vidare tillämpning är möjlig och önskvärd.

Resurser till rättsväsendet

Bristande kontroll skapar nonchalans mot lagarna. Vi anser det därför mycket viktigt att polisen tillförs de resurser som behövs för en effektiv trafiknykterhetskontroll. Den måttstock på trafiknykterheten som finns tillgänglig, dvs. antalet anmälda brott, har stora brister. Den faktiska utvecklingen påverkas nämligen av hur stora resurser som avdelas främst till trafikpolisens övervakande arbete. Trafiknykterhetsbrotten tillhör de s.k. ingripandebrotten och antalet upptäckta och registrerade brott är beroende av hur polisen disponerar sina resurser.

Domstolarna kommer troligen att behöva ytterligare resurser för att klara av den ökning av mål som man kan förvänta sig bli en följd av den nya lagstiftningen. Redan idag är domstolarna överbelastade. Detta faktum får dock inte enligt vår mening leda till att brott inte kan beivras på ett tillfredsställande sätt. Domstolarna bör få de resurser som behövs för att kunna lösa den eventuellt ökade måltillströmningen avseende rattfylleribrott.

Forskning om övriga drogers påverkan

Centerpartiet anser det självklart att en nollpromillegräns skall gälla även vid påverkan av andra droger än alkohol. Det är känt att även andra berusningsmedel än alkohol förekommer bland bilförare. Narkotika och vissa läkemedel kan ha liknande effekter som alkohol. Alkoholens nedsättning av körförmågan hos en person kan förstärkas genom olika slag av läkemedel. Det gäller även om läkemedlet intas enligt läkares ordination; samtidigt intag av alkohol kan ge oförutsedda verkningar. Svårigheten ligger i möjligheten att bevisa förekomsten av annan påverkan av andra medel än alkohol och antalet upptäckta trafiknykterhetsbrott med dessa medel inblandade blir därmed litet.

Vi anser att ökad forskning behövs för att finna smidigare metoder att upptäcka andra drogers påverkan vid bilkörning. Den forskning som vi föreslår på området bör kunna leda fram till en sådan lagstiftning att det blir lättare att upptäcka och ingripa i sådana rattonykterhetsfall som inte täcks av propositionens förslag.

Informationskampanj

Riksdagen ges nu en verklig möjlighet att klart markera att alkohol och trafik inte hör ihop. Ett riksdagsbeslut verkar opinionsbildande. Vi menar att regeringen bör ta vara på tillfället att initiera en särskild informationskampanj för att förstärka opinionseffekten. Kampanjen bör föras i radio, TV och tidningar samt även i form av direktinformation adresserad till alla körkortsinnehavare. Information och utbildning om sambandet mellan droger och trafik är särskilt viktigt bland personer mellan 15 och 25 år.

Utvärdering av nya regler

Centerpartiet finner det mycket angeläget att en noggrann uppföljning görs av effekterna av förändringarna beträffande promillegränserna. Denna utvärdering kan sedan ligga till grund för ytterligare förbättringar på trafiknykterhetsområdet.

Hemställan

Med hänvisning till vad i motionen anförts hemställs

1. att riksdagen beslutar, med ändring av i propositionen framlagt förslag till lag om ändring i lagen om straff för vissa trafikbrott, att gränsen för straffbar alkoholkoncentration i blodet eller i utandningsluften skall sänkas till 0.0 promille,
2. att riksdagen beslutar, med ändring av i propositionen framlagt förslag till lag om ändring i lagen om straff för vissa trafikbrott, att ansvar för grovt rattfylleri skall inträda vid en alkoholkoncentration av 1.0 promille i blodet eller 0.5 milligram per liter i utandningsluften,
3. att riksdagen beslutar, med ändring av i propositionen framlagt förslag till lag om ändring i lagen om straff för vissa trafikbrott, att straffskalorna och påföljderna utformas i enlighet med vad i motionen anförts,
4. att riksdagen beslutar att motsvarande ändringar, som i motionen föreslås i lagen om straff för vissa trafikbrott, vidtas i lagen om ändring i järnvägstrafiklagen,
5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av resursförstärkning till rättsväsendet,
6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av forskning om andra drogers påverkan i trafiknykterhetshänseende,
7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en informationskampanj gällande alkohol och trafik.

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av utvärdering av de nya promillegränserna.

Mot. 1989/90
Ju5

Stockholm den 18 oktober 1989

Ingbritt Irhammar (c)

Bertil Fiskesjö (c)

Martin Olsson (c)

Anders Svärd (c)

Rosa Östh (c)

Karin Starrin (c)

Ingvar Karlsson (c)
i Bengtsfors

Bengt Kindbom (c)

Stina Eliasson (c)

Birger Andersson (c)

Hugo Andersson (c)

Kjell Ericsson (c)