

Motion till riksdagen

1989/90:Ju6

av Hans Göran Franck och Anita Johansson

(båda s)

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

I propositionen föreslås olika ändringar i trafikbrottslagen. Enligt förslaget skall gränsen för straffbar alkoholpåverkan i trafiken sänkas från en blodalkoholhalt på 0,5 promille till 0,3 promille med motsvarande sänkning för alkoholhalten i utandningsluften.

Syftet med lagen om straff för vissa trafikbrott är bl.a. att minska frekvensen av vägtrafikolyckor relaterade till alkohol- och läkemedelspåverkan.

Av flera studier på detta område framgår att de flesta misstänkta för trafiknykterhetsbrott inblandade i alkoholrelaterade trafikolyckor har en alkoholhalt på 1 promille eller mer. Mycket få alkoholrelaterade trafikolyckor är orsakade av förare som har alkoholhalt under 0,5 promille.

Av statistiska centralbyråns (SCB) uppgifter om vägtrafikolyckor framgår att andelen alkoholrelaterade trafikolyckor utgör 5–6 % av alla vägtrafikolyckor. För gruppen med svåra skador och olyckor med dödlig utgång är andelen betydligt högre – upp till 8–9 %. Polisens uppgifter och flera studier visar att vid rutinmässiga alkoholutandningsprov upptäcker man högst två misstänkta för trafiknykterhet per 1 000 testade förare.

Bland gärningsmännen finns en stor grupp alkoholister. År 1986 noterades drygt 57 % misstänkta trafiknykterhetsbrott med en promillehalt på över 1,49, dvs. en alkoholtäthet som indikerar att föraren har alkoholproblem. Jämfört med tidigare år har denna grupp misstänkta för rattnykterhet ökat med 5–6 %.

Av många studier av alkoholens verkan och riskbedömningar framgår att den individuella reaktionen på en viss mängd alkohol varierar mycket.

Brottsförebyggande rådet konstaterar att den uppmätta alkoholkoncentrationen i blodet, i utandningsluften eller i urinen beror på en rad faktorer, förutom mängden av intagen alkohol. Det viktigaste är kroppsvikt och kroppsbyggnad, kön, engångsdos eller upprepad förtäring, intagande på fastande mage eller tillsammans med mat, graden av alkoholövning, tidpunkten när provet tas och vilken fas alkoholomsättningen befinner sig i: stigande under uppsugning, runt maximum i slutet av uppsugnings- och fördelningsfasen eller fallande under eliminationsfasen. Detta gör att analysresultaten vid samma konsumtionsmängd kan variera betydligt mer än 0,1 promille.

För gruppen alkoholövning ökar trafiksäkerhetsrisken vid 0,3 till 0,4 promille alkohol. För gruppen alkoholövning, som är av betydelse i detta sammanhang, ökar risken vid 0,8 promille.

Med utgångspunkt från nämnda uppgifter och kalkyler om den sannolika andelen inblandade i alkoholrelaterade olyckor konstaterar BRÅ att en utsträckning av promillegränsen inte kan leda till en faktisk reducering av antalet skadade i trafikolyckor.

BRÅ anser att polisens ansträngda resurser kan användas på ett effektivare sätt. Polisens insatser i t.ex. razzior mot bilförare kan i stället oftare riktas mot riskgrupper som är kraftigt överrepresenterade i den alkoholrelaterade olycksfallsstatistiken (alkoholister, ungdomar och förare med återkallade körkort). Enligt vissa skattningar förekommer det troligen mer än två miljoner fall årligen där förare framför motorfordon under påverkan av alkohol enligt nu gällande promillegräns.

Det finns andra beräkningsförsök, som gjorts och pekar på omkring fyra miljoner trafiknykterhetsbrott. En sakkunnig i justitiedepartementet räknar med att det kan vara ända upp till sju miljoner. Detta skall jämföras med att endast ca 23 000 trafiknykterhetsbrott per år har anmälts under senare tid. Det behöver göras ytterligare undersökningar om alkoholens förekomst och betydelse i trafiken. Än viktigare är att seriöst kartlägga inte bara alkoholens betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt utan även alla andra faktorer, som har betydelse för trafiksäkerheten, bl.a. drograttfylleri. Det är angeläget att erforderliga medel ställs till förfogande för en bred undersökning av detta slag. Inom BRÅ:s verksamhetsplaner finns bl.a. sådana projekt.

Enligt propositionen skall trafiknykterhetsbrotten delas in i två grader, som kallas rattfylleri och grovt rattfylleri. Det betyder att man frångår den nuvarande indelningen, som innebär rattonykterhet och rattfylleri.

För rattfylleri kan enligt förslaget dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. För grovt rattfylleri föreslås fängelse i högst ett år.

BRÅ anser vidare att utvecklingen av trafiknykterhetsbrottsligheten under de senaste åren inte motiverar någon sänkning av promillegränsen. På kontinenten gäller promillegränsen 0,8 och i USA 1 promille.

Enligt vår mening är det tveksamt om det nu är motiverat att göra en sänkning av promillegränsen. Efter ett eventuellt genomförande av en sänkning bör så snart som möjligt göras en utvärdering av effekterna och betydelsen av en sådan.

För den händelse riksdagen skulle besluta att bifalla propositionen i denna del, anser vi att påföljden för brott med en blodalkoholhalt understigande 0,5 promille bör vara penningböter, vilket i sin tur bör medföra att ordningsbot kan utfärdas. Brottet bör benämnas rattonykterhet eller rattfylleriförseelse.

I propositionen föreslås också ändringar i körkortslagen som innebär att möjligheten att återkalla körkort vidgas. Någon erinran däremot har vi inte.

Då det gäller påföljden för trafiknykterhetsbrott finns det anledning att göra vissa invändningar. I propositionen sägs att förslaget till konstruktion av det grova brottet kommer att innebära att ett inte obetydligt antal fall, som i dag bedöms som rattonykterhet, kommer att bedömas som grovt rattfylleri (s. 39). Vidare sägs att straffvärdet hos grova rattfylleribrott normalt inte är så högt att detta i sig motiverar fängelse i stället för en inte frihetsberövande påföljd. Däremot torde det stå klart att återfall i grovt rattfylleri måste anses vara en sådan omständighet som gör att annan påföljd än fäng-

else normalt är utesluten (s. 40). Det finns även andra uttalanden som går i samma riktning. Dessa uttalanden är alltför långtgående och onyanserade. Det finns sålunda risk för att antalet fängelsestraff kommer att öka väsentligt, vilket inte är motiverat.

Med hänsyn bl.a. till att antalet alkoholister eller alkoholskadade är mycket stort bland dem som begår trafiknykterhetsbrott – ca 60 % – är det angeläget att nuvarande praxis med icke frihetsberövande påföljder med vård-, stöd- och hjälpåtgärder inte förändras. Det behövs fastmer väsentliga förstärkningar av dessa vård- och stödåtgärder.

Mot. 1989/90
Ju6

Hemställan

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs

1. att riksdagen beslutar – i händelse av en sänkning av promillegränsen – att brott med en blodalkoholhalt under 0,5 promille bedöms som rattonykterhet, alternativt rattfylleriförseelse med penningböter som påföljd,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att någon utvidgning av fängelsestraffets tillämpning icke skall ske, då det föreligger särskilda skäl häremot, i enlighet med vad som anges i motionen,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en omfattande undersökning av trafikbrottslighetens orsaker och verkningar samt en utvärdering av en sänkning av promillegränsen i enlighet med vad som anges i motionen,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av väsentliga förstärkningar av vård- och stödåtgärder åt alkoholskadade i samband med trafiknykterhetsbrott.

Stockholm den 18 oktober 1989

Hans Göran Franck (s)

Anita Johansson (s)