

Motion till riksdagen

1988/89:Ju12

av Karin Israelsson och Gunhild Bolander (båda c)
med anledning av prop. 1988/89:118 om ändring i
lagen om straff för vissa trafikbrott, m.m.

Den nedre straffbarhetsgränsen – beredningsunderlag

I proposition 1988/89:118 framhåller justitieministern, att det saknas ett tillräckligt beredningsunderlag för ett mer slutligt ställningstagande till lämpligheten av en nedre straffbarhetsgräns, varför något förslag inte framlagts i denna fråga i propositionen. Att ett sådant beredningsunderlag saknas är emellertid felaktigt, och därför skall ett sådant underlag presenteras nedan.

Ett stort antal entydiga forskningsresultat på grundval av olika slags experiment både i laboratorier och på fältet visar, att förmågan att klara besvärliga trafiksituationer försämras märkbart redan vid 0,3 promille och att bländningskänslighet och koordinationsförmåga påverkas redan vid 0,1 promille. Dessutom finns ett flertal olycksriskundersökningar från verkliga livet att hänvisa till.

1985 undersökte norrmannen Alf Glad från Transportekonomiska institutet i Oslo risken för att dödas i trafiken p.g.a. alkohol i Norge. För rattnyktra motorfordonsförare med över 0,5 promille i blodet är risken att dödas omkring 160 gånger högre än risken för en nykter förare. Risken ökar snabbt med ökande promille. Jämfört med risken för att dödas för en nykter förare är risken för en förare med mellan 0,5 och 1,0 promille omkring 13 gånger högre, för en förare med 1,0–1,5 promille omkring 100 gånger högre och för en förare med över 1,5 promille omkring 550 gånger högre.

Risken för att dödas i trafiken varierar också med åldern hos den rattnyktra motorfordonsföraren enligt Glads undersökning. Jämfört med risken hos en nykter förare i samma ålder är risken för rattnyktra förare med över 0,15 promille i blodet i åldersgruppen 18–24 år omkring 900 gånger högre att dödas i trafiken. Den jämförbara riskfaktorn för rattnyktra förare mellan 25 och 50 år respektive över 50 år är omkring 140 respektive 30 gånger högre. Glad framhåller också, att de ungas höga olycksfallsrisk är en kombination av begränsad körerfarenhet och begränsad erfarenhet att konsumera alkohol.

Sunt förnuft säger också, att olycksrisken för åldersgruppen 18–24 år och speciellt 18–19 år med mindre än 0,5 promille i blodet också måste vara väsentlig, något som Allsops nedan redovisade undersökning också visar. Australiensiska delstater och staten Maine i USA har dragit konsekvenser av riskundersökningarna i trafiken och infört 0-promillegräns för nybörjare i trafiken respektive 0,2 promille för förare under 21 år.

Enligt en OECD-rapport från 1978 har den engelske transportforskaren

Allsop redan 1966, på grundval av en ny utvärdering av den amerikanska Grand Rapid-undersökningen från 1964, visat de skilda riskkurvorna för förare med olika ålder och olika dryckesvanor. Ökningen i olycksrisk p.g.a. ökad alkoholnivå är större för yngre och äldre förare än för medelålders och är speciellt påtaglig för ungdomar. För 16-17-åringar börjar således en kraftig riskökning redan vid 0 promille. Riskkurvan är också klart brantare för de mindre erfarna alkoholkonsumenterna än för de mera erfarna. För dem som dricker endast någon gång i månaden eller mindre börjar således en kraftig riskökning redan vid 0.2 promille.

Allsop framhåller, att hans nya utvärdering av Grand Rapid-undersökningen klart visar, att vid varje blodalkoholkoncentration som skiljer sig från 0, är sannolikheten för en olycka alltid större än den är vid 0-promillenivån. 1987 har en kommitté från den federala Transportation Research Board i USA i en rapport föreslagit en 0-promillegräns för förare av lastbilar och bussar. Efter en genomgång av den vetenskapliga litteraturen framhåller kommittén, att den psykomotoriska prestationsförmågan vid korrelerade uppgifter försämras vid varje blodalkoholkoncentration över 0 promille och trafikolycksrisken ökar kraftigt när blodalkoholkoncentrationen ökar. Dessutom betonas kraftigt, att trötthetsfaktorn ofta finns med i verkligheten i kombination med låg promille. Kommitténs slutsatser blir, att vid varje blodalkoholkoncentration över 0 upplever de flesta yrkesförare en försämring av körförmågan, som ökar risken för att involveras i en trafikolycka.

Med stöd av dessa forskningsresultat finns det som vi ser det inga hinder för att redan nu införa 0-promillegränsen när det gäller trafiknykterhetsbrotten.

Alkohol och trafik hör inte ihop, om detta råder stor enighet. Då bör även lagstiftningen följa upp den inställningen.

Hemställan

Med stöd av det anförda hemställas

att riksdagen beslutar införa en principiell 0-gräns för alkoholhalt i blod eller utandningsluft för den som kör motordrivet fordon eller spårvagn.

Stockholm den 5 april 1989

Karin Israelsson (c)

Gunhild Bolander (c)