

Motion till riksdagen

1986/87:Ju622

Barbro Nilsson m. fl. (s)

Promillegränsen vid rattonykterhet

Sverige har varit ett föregångsland på trafiknykterhetens område. Alltefter-
som de vetenskapliga rönen om riskerna med alkoholen i trafiken blivit
kända har reglerna för körning i alkoholpåverkat tillstånd skärpts i en rad
länder. Detta medverkar till ökad trafiknykterhet.

Sverige var ett av de första länderna i världen med promilleregler i
lagstiftningen. 1941 sattes den övre gränsen till 1,5 promille alkohol i blodet.
Förare med en alkoholkoncentration i blodet som uppgick till eller översteg
detta gränsvärde skulle dömas för det brott vilket senare fick beteckningen
rattfylleri. En nedre gräns sattes till 0,8 promille. Genom en ändring i lagen
1957 sänktes den nedre straffbarhetsgränsen till 0,5 promille. Den nedre
gränsen 0,5 promille motiverades med att forskningen på den tiden ansåg att
alkoholhalter över detta gränsvärde nedsatte förarens körskicklighet.

Denna framsynthet från svensk sida har bildat mönster för många länder i
vår omvärld för lagstiftningen på trafiknykterhetsområdet. En av de största
pådrivarna i internationella sammanhang för att få till stånd en förbättrad
trafiksäkerhet genom lagstiftning om alkohol och trafik var **Ulf Palme** som
under sin tid som kommunikationsminister flyttade positionerna framåt när
det gällde att rädda människoliv i trafiken och ge andra länder del av de
svenska kunskaperna.

I praktiken har det nedre gränsvärdet, 0,5 promille, legat något högre.
Man har tagit hänsyn till de med analysförfarandet förenade felmöjligheter-
na och dessa har bedömts uppgå till hela 0,14 promille. I praktiken har
således den nedre gränsen under lång tid legat vid 0,64 promille. När man nu
fått säkrare analysmetoder har det skett en sänkning i "felmarginalen".
Gränsvärdet tillämpas i dag med en felmarginal på 0,06 promille. Detta
innebär att den nedre gränsen i den praktiska tillämpningen i dag är 0,56
promille.

Under senare år har allt flera studier visat att väsentliga försämringar av
körförmågan inträffar redan vid promillehalter under den nuvarande lägre
straffbarhetsgränsen. Forskningar som är gjorda på väg- och trafikinstitutet
visar att väsentliga körfunktioner försämras i området 0,3–0,4 promille.
Andra internationella studier bekräftar detta och visar dessutom att försäm-
ringar av körförmågan sker redan vid påverkan under 0,3 promille.

I en amerikansk forskningsrapport redovisas en nyligen gjord genomgång
av de internationella studierna på detta område. Den redovisar hela 45 olika
internationella studier, där påverkan studerats vid 0,4 promille eller därun-
der. Summeringen av denna genomgång visar att det inte finns något

egentligt tröskelvärde, varunder det ej sker någon försämring av körförmågan. Vetenskapen pekar således på en 0-linje när det gäller lagstiftningen kring trafiknykterheten.

De nya vetenskapliga rönen om de låga alkoholhalternas inverkan på körning i kombination med bättre analysmetoder talar för att man bör sänka den nuvarande straffbarhetsgränsen. Det vetenskapliga materialet i dag pekar mot att en 0-gräns är den mest logiska. För en 0-gräns talar också det faktum att det skulle vara lättare att göra informationen entydig; alkohol och trafik hör över huvud taget ej ihop.

För att tillämpningen av en 0-gräns inte skall bli alltför stelbent kan man tänka sig att man, som nu, tillämpar vissa "felmarginaler" vid analysförfarandet. Dessa s. k. analysfel kan bestämmas till relativt låga värden, men som ändå undantar från det straffbara området de allra lägsta alkoholhalterna kring 0 promille.

De av regeringen nyligen presenterade förslagen till beslagtagning av fordon och kontraktsvård i samband med trafiknykterhetsbrott har ytterligare aktualiserat frågan om en förbättrad lagstiftning. Det borde i detta sammanhang vara av stort värde att såsom angetts i motionen klart och entydigt klargöra att alkoholpåverkan och trafik är oförenligt. Detta ligger också i linje med det uppdrag som justitiedepartementet har gett rikspolisstyrelsen att snarast komma fram med förändringar vad det gäller möjligheten att övergå från blodprov till luftutandningsprov i samband med misstanke om alkoholpåverkan.

Hemställan

Med hänvisning till vad som ovan anförts hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om sänkning av straffbarhetsgränsen vid rattonykterhet.

Stockholm den 26 januari 1987

Barbro Nilsson (s)

Nils Erik Wååg (s)

Oskar Lindkvist (s)

Ture Ångqvist (s)