

Motion till riksdagen

1988/89:Ju625

av Anders Castberger m.fl. (fp)

Promillegränserna vid trafiknykterhetsbrott, m. m.

Frågan om trafiksäkerhetsproblem för kombinationen alkohol och trafik väcktes tidigt i de nordiska länderna. Det resulterade i en lagstiftning som under åren skärpts. För Sveriges del kom promillebestämmelserna redan 1941. Så småningom, 1957, sänktes gränsen för rattonykterhet till 0,5 promille. Polisen fick också möjlighet att ta rutinmässigt alkoholutandningsprov för att slumpmässigt kunna utföra kontroll av efterlevnaden. Sverige har legat i täten internationellt när det gäller denna trafiksäkerhetsfråga. Situationen f.n. är att ca 20 000 kända trafiknykterhetsbrott begås per år. I själva verket torde brotten vara betydligt fler.

Att alkohol leder till klara försämringar i omdöme, reaktionsförmåga och uppmärksamhet är känt. Vid en nivå långt under den tillåtna 0,5 promille påverkas människan på sådant sätt att hon inte på betryggande sätt kan utföra vad trafiken kräver. Ett flertal undersökningar har visat på en påtaglig riskökning redan vid nedåt 0,2 promille. Den senaste tidens forskning har också givit vid handen att oerfarna förare ökar risken med 900 gånger vid en promillehalt på 0,5 i förhållande till en nykter förare. Toleransen för alkoholphäverkan höjs med stigande konsumtionsmönster. Detta kan vara en förklaring till ibland mycket höga alkoholhalter hos vissa personer som fälls för rattfylleri.

Trafiknykterhetslagstiftningen bör klart och entydligt visa att alkohol och trafik inte hör ihop. Den sociala normen och den rättsliga normen bör sammanfalla. Den moralbildande effekten av lagstiftningen kan då bli störst. Samhället måste söka uppnå pedagogiskt lättförståelig lagstiftning. Detta talar för införande av en principiell nollgräns, dvs. högsta tillåtna alkoholhalt är i princip 0,0 promille, men med en rättssäkerhetsmarginal som kan vara större än den som tillämpas idag.

Av tillgängligt undersökningsmaterial framgår att i 20–30% av alla trafikolyckor misstänks alkohol ha spelat en direkt verkande roll för olyckans uppkomst. Vid trafikolyckor med dödlig utgång är över 50% av de omkomna yngre än 30 år. De flesta är då i åldern 20–24 år. Bristande körerfarenhet, överskattning av den egna förmågan i kombination med alkoholphäverkan gör att den yngre gruppen är den största riskgruppen i trafiken. Att acceptera en gräns upp till 0,5 promille innan åtgärder vidtas uppfattas av många som en av samhället accepterad möjlighet att dricka så att 0,5 uppnås. En sänkning till en principiell nollgräns kan på ett verksamt sätt bidra till att ändra den inställningen.

I konsekvens härmed bör gränsen för rattfylleriet sänkas från 1,5 promille till 1,0 promille.

F.n. pågår försök med särskild mätapparat för alkoholutandningsprov. Apparaten kan medföras i polisbil eller finns på polisstationen. Den datoriserade analysmetoden som sker helt automatiskt innebär att blodprov inte behöver tas vid misstanke om otillåten promillehalt. Handhavandet är enkelt och effektiviteten klart bättre än med hittillsvarande metod där en person, som efter att ha blåst utandningsluft i ballong eller enkel handmätare misstänks för rattonykterhet, måste transporteras till läkare eller sjuksköterska för blodprovstagning. Analysampuller måste sändas iväg till laboratorium, förväxlingar kan inte helt uteslutas, och det tar lång tid. I glesbygd är transportererna inom vissa polisdistrikt så långa mellan kontrollpunkt och sjukhus att alkoholhalten hinner sjunka för den misstänkte. På sjukhus i större tätorter belastas akutsjukvården otillbörligt, då dessa analysfall har förtur. Vid alkoholutandningsprov med datoriserad utrustning kan istället den misstänkte omedelbart släppas om brott ej kan konstateras. Då misstanke styrks sker det omedelbart och förhör och övriga åtgärder kan vidtas omedelbart. Effektiviteten i de nya metoderna är så stor att t ex polismyndigheten i Sundsvall uppskattar värdet till 100 000 kr. per år. Det skulle innebära att den nya datoriserade utrustningen som kostar ca 100 000 är betald på ett år. Om alla kostnader räknas in i form av personalkostnader för polis och sjukhuspersonal och analyskostnader blir den ekonomiska vinsten ännu större. Till detta kommer att polis kan utnyttjas bättre med alternativ tjänstgöring.

En mycket bred allmän opinion delar åsikten att alkohol och trafik inte hör ihop och att enda rätta konsekvensen av ett sådant synsätt är att införa en principiell nollgräns. Värdet av en trafik med färre alkoholpåverkade förare är stort. I vid mening är det också en viktig arbetsmiljöfråga för alla yrkestrafikanter.

Apparatens mätnoggrannhet uppfyller alla de rimliga krav som kan ställas ur t.ex. rättssäkerhetssynpunkt. Därför bör de luftutandningsprov som företas med apparaten kunna godkännas för bestämmande av promillehalt, påföljd och eventuellt övriga åtgärder, såsom körkortsbeslut, m.m.

Sakskäl och opinionsskäl sammanfaller och talar entydigt för en skärpt syn på trafiklagstiftningen i detta avseende. Utvecklingen på analysområdet gör det möjligt att med rimliga rättssäkerhetsmarginaler på ett alltmer kostnadseffektivt sätt utan särskilt omfattande ingrepp hos den enskilde kontrollera bestämmelsernas efterlevnad.

Hemställan

Mot bakgrund av det anförda hemställer vi

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en ändring av gränsen för rattonykterhet från 0,5 promille till en principiell nollgräns med godtagbar rättssäkerhetsmarginal,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en motsvarande ändring av gränsen för rattfylleri från 1,5 promille till 1,0 promille,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i

motionen anføres om att luftutandningsprov företagna med särskild apparatur skall godkännas som bevisunderlag vid bestämmande av promillehalt, påföljd och eventuellt övriga åtgärder, såsom körkorts-återkallelse m.m.

Mot. 1988/89
Ju625

Stockholm den 25 januari 1989

Anders Castberger (fp)

Sigge Godin (fp)

Erling Bager (fp)

Hans Lindblad (fp)