

## Motion till riksdagen 2005/06:Ju382

av Johan Pehrson m.fl. (fp)

# Åtgärder mot drog- och rattfylleri

*Motionen delad mellan flera utskott*

## Innehållsförteckning

<a href="#">Innehållsförteckning</a> .....	1
<a href="#">Förslag till riksdagsbeslut</a> .....	2
<a href="#">Motivering</a> .....	3
<a href="#">Skärpta åtgärder mot rattfylleri – effektivare påföljder</a> .....	4
<a href="#">Skärpta straff kombinerat med behandling mot missbruket</a> .....	4
<a href="#">Skärpta straff för den som kör rattfull och orsakar någons död</a> .....	5
<a href="#">Förbud s.k. eftersupning</a> .....	5
<a href="#">Jämkning av trafikskadeersättning</a> .....	5
<a href="#">Anmäl diagnostiserat alkoholmissbruk oftare till länsstyrelsen</a> .....	6
<a href="#">Skärpta krav på alkohol och återkallelse av körkort</a> .....	6
<a href="#">Alkohol – ett viktigt verktyg mot rattfylleri</a> .....	7
<a href="#">Öka användningen av alkohol</a> .....	7
<a href="#">Ökade insatser från polisen</a> .....	8
<a href="#">Polisen – en central del i kampen mot rattfylleriet</a> .....	8
<a href="#">Effektivare hantering av polisens arbete mot rattfylleri</a> .....	9
<a href="#">Tullen ska kunna utföra nykterhetskontroller</a> .....	9
<a href="#">Ge tullen ökade befogenheter</a> .....	10
<a href="#">Inför ”alkobommar” vid färjeområden</a> .....	10
<a href="#">Skärpta krav på alkohol- och drogpolicy samt handlingsplaner</a> .....	11
<a href="#">Informationskampanjer</a> .....	11

Fel! Okänt namn på

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att samhällstjänst inte bör komma ifråga som påföljd för rattfylleribrott.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att vid grova fall av rattfylleri eller vid upprepade rattfylleribrott skall påföljden i större utsträckning vara fängelse och att domstolarna oftare bör använda sig av hela straffskalan.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om obligatoriska behandlingsprogram för den som dömts för rattfylleri eller grovt rattfylleri.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om jämkning av trafikskadeersättning för en förare som varit rattfull.<sup>1</sup>
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa förbud mot s.k. eftersupning.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att läkare måste anmäla diagnostiserat alkoholmissbruk till länsstyrelsen.<sup>2</sup>
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om skärpta krav på alkoholås och återkallelse av körkort.<sup>2</sup>
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökade insatser från polisen gällande trafikbrott och särskilt rattfylleri.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tullen skall kunna utföra nykterhetskontroller i samband med tullkontroller.<sup>3</sup>
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa ”alkobommar” kopplade till alkomätare vid färjeområden.<sup>2</sup>
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om skärpta krav på alkohol- och drogpolicy samt handlingsplaner hos kommuner, taxibolag, åkerier m.fl.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Yrkande 4 hänvisat till LU.

<sup>2</sup> Yrkanterna 6, 7 och 10 hänvisade till TU.

<sup>3</sup> Yrkande 9 hänvisat till SkU.

<sup>4</sup> Yrkande 11 hänvisat till SoU.

## Motivering

Alkohol och bilkörning är en betydande orsak till att många liv släcks på våra vägar. Det är orsaken till att människor skadas svårt i trafiken och får sina liv förändrade på ett dramatiskt sätt. Rattfylleriet medför också ett oerhört lidande för anhöriga till dem som drabbas. De senaste åren har ca 1 000 personer skadats svårt varje år på grund av rattfylleriolyckor. Rattfylleriet skördar 150 människors liv per år.

Varje dag ger sig tusentals alkoholpåverkade människor ut på våra vägar och utsätter andra trafikanter för en enorm risk. Enligt vägverket görs ca 14 000–16 000 bilresor per dag med förare som är så alkoholpåverkade att de skulle dömas för rattfylleri om de upptäcktes. Det kan jämföras med att polisen årligen upptäcker ca 12 000–13 000 rattfyllerister – alltså bara motsvarande en dags rattfylleri. Enligt svensk lagstiftning gäller nolltolerans mot drograttfylleri – det är förbjudet att köra med narkotikaklassade ämnen i blodet. De senaste åren har polisen upptäckt ca 3 500 fall av drograttfylleri per år. Men vi vet inte hur många drogade förare som aldrig upptäcks.

Regeringen och riksdagen har satt upp ett etiskt mål för Sverige med en nollvision i trafiken – dvs. målet är att inga människor ska dö eller skadas för livet i vägtrafiken. Regeringen menar själv att ”nollvisionen är en bra strategi för att öka trafiksäkerheten”. Men i praktiken saknas tydliga åtgärder. En viktig del för att uppfylla nollvisionen borde vara att förhindra bl.a. rattfylleri med hjälp av alla rimliga medel. För tio år sedan genomförde den borgerliga regeringen en rad skärpande åtgärder mot rattfylleri. Straffvärdet på rattfylleri höjdes och promillegränsen för grovt rattfylleri sänktes. Sedan dess har dock socialdemokratiska regeringar slarvat bort kampen mot rattfylleriet.

Alkohol och bilkörning är en dödlig kombination. Allt medan berusade människor kör runt på våra vägar som tickande bomber, lägger regeringen nödvändiga åtgärder på is. Utredning efter utredning tillsätts. Regeringens senaste lagförslag till riksdagen, ”Fortsatt arbete för en säkrare vägtrafik”, var mest en redogörelse för alla dessa pågående och kommande utredningar. Det är sorgligt att se hur slappt den socialdemokratiska regeringen ser på frågan. Folkpartiet liberalerna vill inte vänta på resultatet från segdragna utredningar. Vi vill se tydligare och effektivare åtgärder mot rattfylleri, det handlar om att rädda människor från att både utsättas för och begå rattfylleribrott. I Folkpartiet liberalernas partiprogram (reviderat vid landsmötet 2003), fastslås att all trafik på land, till sjöss och i luften ska hållas fri från alkohol och andra droger. Vi satsar på ett helt paket med åtgärder för att det målet ska kunna bli verklighet. I december 2004 presenterade vi rapporten ”Folkpartioffensiv mot rattfylleri” och i samband med den väckte vi en interpellation i riksdagen till justitieministern (av riksdagsledamoten Torkild Strandberg, fp). Svaret från ministern visade inte på någon som helst vilja till konkreta åtgärder. I augusti 2005 antogs Folkpartiets fördjupade rättspolitiska program, ”Ökad trygghet mot brott”, där vi slår fast våra offensiva åtgärder mot rattfylleriet. Vi behöver handlingskraft och vilja att agera för att komma till rätta med rattfylleriet som orsakar så mycket lidande för många människor varje år.

Fel! Okänt namn på

## Skärpta åtgärder mot rattfylleri – effektivare påföljder

För tio år sedan genomförde den borgerliga regeringen en rad skärpande åtgärder mot rattfylleri. Promillegränsen för grovt rattfylleri sänktes samtidigt som maxstraffet höjdes. Straffet för rattfylleri, dvs. att köra med över 0,2 promille alkoholhalt i blodet, är böter eller fängelse i högst sex månader. Gränsen för grovt rattfylleri är 1,0 promille och straffet kan bli fängelse i högst två år. Den praktiska straffskärpningen har dock uteblivit.

Tanken bakom förändringarna var att fängelse skulle vara det normala straffet vid grovt rattfylleri och att annat straff skulle utdömas endast i undantagsfall. Men undersökningar från bl.a. Motorförarnas Helykterhetsförbund, MHF, visar att tingsrätterna inte dömer till fängelse för rattfylleribrott i den utsträckning som avsågs vid straffskärpningen. I stället ökar andelen villkorliga domar, ofta i kombination med samhällstjänst. Dagsböter är också en vanlig dom. Ytterst sällan används straffskalans högsta gräns om två års fängelse och om fängelse utdöms är det vanligaste straffet en månad.

Vi vet i dag (bl.a. enligt det s.k. Kapubraprojektet vid Karolinska Institutet) att majoriteten av dem som åker fast för rattfylleri har alkoholproblem. Därför är det så allvarligt att den som begår ett rattfylleribrott ofta kommer undan både fängelse och vård. Vid samhällstjänst är den dömda bara skyldig att utföra det antal timmar arbete som han eller hon dömts till, t.ex. att kratta löv i parker. I regel görs ingen insats mot det underliggande problemet med missbruk och den dömda får i många fall ingen behandling alls. Vi tycker inte att samhällstjänst är en bra påföljd i dessa fall. Det måste därför ske en upprensning av påföljderna för rattfylleribrott och samhällstjänst bör undvikas. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## Skärpta straff kombinerat med behandling mot missbruket

Folkpartiet anser att utgångspunkten vid straff för rattfylleribrott alltid måste vara påföljder som svarar mot samhällets syn på att köra ett fordon med alkohol i kroppen – dvs. en nolltolerans. I dag är det skrämmande med vilken slapphet rattfyllerister behandlas. Vid grova fall av rattfylleri eller vid upprepade rattfylleribrott tycker vi att brottet faktiskt ska leda till fängelse, precis som avsikten är med den lag som gäller. Upprepade rattfylleribrott bör i större utsträckning än i dag innebära en försvårande omständighet vid straffmätningen. Domstolarna måste skärpa sin praxis och använda sig av den möjlighet som redan finns att döma ut strängare straff.

Utan behandling av alkohol- eller drogmissbruket minskar dock inte risken för att den dömda kör rattfull igen. Vid rattfylleribrott tycker vi därför att domstolen alltid ska begära att frivårdsmyndigheten gör en personutredning för att kunna analysera alkoholproblemet i varje enskilt fall. Det är även viktigt med en effektivare och bättre standardiserad form för sådana utredningar för att undvika skillnader beroende på var i landet utredningen görs. Vi vill

också att det ska finnas en utbyggd och kvalitetssäkrad behandlingsverksamhet över hela landet för dömda rattfyllerister. Rattfylleribrott ska alltid leda till en påföljd som kombineras med ett obligatoriskt behandlingsprogram mot alkoholmissbruket. Påverkansprogram som t.ex. "Victim impact panel", där rattfyllerister möter rattfyllerioffer, är metoder som bör uppmuntras och finnas tillgängliga över hela landet. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## Skärpta straff för den som kör rattfull och orsakar någons död

Den som kör berusad och allvarligt skadar någon eller orsakar någons död, kan med dagens lagstiftning få upp till sex års fängelse. Personen döms då för rattfylleri och grovt vållande till annans död. Hittills har endast ett fåtal personer som kört ihjäl någon dömts till mer än två års fängelse. Vi tycker dock att den som kör rattfull och orsakar någons död är så nära dråp man kan komma. Därför har vi i riksdagen bl.a. arbetat för att ansvar för dråp ska kunna prövas i dessa fall. Våren 2003 resulterade detta i att riksdagen gav regeringen i uppdrag (bet. 2002/03:JuU10) att utvärdera och analysera frågan om vållande till annans död och rattfylleri. Vi kommer att noga följa regeringens arbete med denna fråga. Vi tycker också att det är dags för domstolarna att skärpa sin praxis och utnyttja hela den straffskala som faktiskt finns när någon har kört rattfull och orsakat en annan människas död.

## Förbud s.k. eftersupning

Det är inte ovanligt att en rattfull person efter en trafikolycka hävdar att han eller hon har druckit alkoholen efter olyckan och inte innan. Folkpartiet vill förhindra att någon på detta sätt ska kunna slippa undan ansvar för rattfylleribrott. Vi vill därför att detta, s.k. eftersupning, ska förbjudas så att det blir olagligt att dricka alkohol eller inta narkotiska preparat efter en trafikolycka, exempelvis under fem timmar. I Norge har ett lagreglerat förbud mot eftersupning gällt i många år och har enligt polisen där varit till stor hjälp.

Vi måste se till så att den som åker fast för rattfylleri får ta ansvar för sitt brott och aldrig kör rattfull igen. Folkpartiet anser att skärpta påföljder kombinerat med kvalitetssäkrade, obligatoriska behandlingsprogram mot alkoholmissbruket är nödvändigt för att förhindra att fler människor får sina liv förstörda på grund av rattfylleriet. En lag mot s.k. eftersupning är en av flera viktiga åtgärder. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## Jämkning av trafikskadeersättning

Jämkning av trafikskadeersättning till en förare som varit rattfull kan, enligt gällande regler, endast ske om körningen varit vårdslös. Om någon vårdslöshet inte kan bevisas utgår full trafikskadeersättning. Det måste anses i sig vara

#### Fel! Okänt namn på

vårdslöst att köra bil berusad. Att full ersättning utgår till en förare som varit rattfull upplevs stötande, inte minst för offren och deras anhöriga. Därför bör trafikskadelagens ersättningsregler snarast ändras så att full ersättning inte ska kunna utgå till en förare som varit rattfull. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## Anmäl diagnostiserat alkoholmissbruk oftare till länsstyrelsen

Enligt körkortslagen (10 kap. 2 §) ska en läkare, som vid undersökning av en körkortshavare, finner att körkortshavaren av medicinska skäl är uppenbart olämplig att ha körkort, anmäla det till länsstyrelsen. Ett diagnostiserat alkoholberoende utgör ett sådant skäl. Lagen innebär alltså – åtminstone på papperet – att läkare är skyldiga att göra en anmälan till länsstyrelsens trafikenhet om att en person är olämplig som körkortsinnehavare på grund av alkoholproblem. Men hur ser det ut i verkligheten?

I Vägverkets rapport från mars 2004 ”Alkolås som alternativ till körkortsåterkallelse – En attitydundersökning bland läkare”, framgår att läkare, trots skyldighet enligt lag, sällan anmäler personer med alkoholproblem till länsstyrelsen. Endast 1 av 1 000 patienter anmäls. Ett skäl som läkarna uppgav var att relationen mellan patient och läkare äventyras och att de upplever det som en ”polisiär” roll att göra en anmälan. Det är också många gånger komplicerat att fastställa en alkoholdiagnos trots att läkaren är medveten om att patienten i fråga har alkoholproblem.

Här finns alltså en tydlig målkonflikt – å ena sidan skyddet av potentiella offer för rattfylleribrott och å andra sidan läkarnas lojalitet och förtroende gentemot patienten. I dessa fall tycker vi dock att valet borde vara enklare. En patient som har alkoholproblem måste hindras från att utsätta andra trafikanter för att få sina liv förstörda. Regeringen har ett ansvar för att myndigheterna ser till att fler alkoholberoende personer anmäls till länsstyrelsen enligt gällande lag. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## Skärpta krav på alkolås och återkallelse av körkort

Den genomsnittlige rattfylleristen är enligt Vägverket en yngre eller medelålders man med alkoholproblem och rattfylleristerna kan delas in i två grupper: den minsta gruppen är de s.k. tillfällighetsrattfylleristerna. Den största och mest problematiska gruppen är de som är mer eller mindre beroende av alkohol. Bara två åtgärder kan enligt Vägverket förhindra att dessa personer kör rattfulla – behandling av alkoholproblemet och installation av alkolås.

Den som döms för rattfylleri får sitt körkort indraget i upp till ett år. Om brottet är grovt rattfylleri återkallas körkortet i mellan ett och tre år. Körkort-

såterkallelsen är inte en del av själva straffet utan syftet är att trygga trafiksäkerheten. Återkallelsen hanteras av länsstyrelsen och länsrätten. För många människor upplevs det som mycket allvarligt att få körkortet indraget. Återkallelsen kan också få långtgående konsekvenser för vardagslivet då många människor är beroende av att kunna använda bilen, inte minst för att kunna ta sig till arbetet. Återkallelse av körkort är alltså en kännbar och effektiv åtgärd. Men trots att körkortet är indraget kör många som har dömts för rattfylleri bil ändå, inte sällan berusade, och gör sig då samtidigt skyldiga till brottet olovlig körning. Alkolås skulle kunna bidra till att förhindra detta.

## Alkolås – ett viktigt verktyg mot rattfylleri

Alkolås är ett instrument som monteras i motorfordon och mäter koncentrationen av alkohol i förarens utandningsluft. Om föraren har alkohol i blodet går det inte att starta bilen. I Sverige har det sedan 1999 i tre län pågått försöksverksamhet med villkorligt återkallade körkort för dömda rattfyllerister. Den som döms förbinder sig att i två år delta i ett program där han eller hon enbart får köra ett visst fordon med alkolås. Personen måste också genomgå frekventa läkarkontroller för att upptäcka ett eventuellt fortsatt alkoholmissbruk. Erfarenheterna av försöksverksamheten är hittills mycket bra.

Försöksverksamheten med villkorligt återkallade körkort har förlängts och ska nu fortgå till utgången av januari 2009. Den ska också kunna bedrivas i hela landet (prop. 2002/03:55).

Folkpartiet tycker att försöksverksamheten redan har prövats tillräckligt – nu är det hög tid att permanenta programmet. I dagsläget får föraren själv betala för sitt deltagande i försöksverksamheten. Kostnaden uppgår till ca 40 000–45 000 kr under den tvååriga villkorstiden, vilket innebär en månadskostnad på ca 1 500 kr.

I samband med att verksamheten permanentas bör en översyn göras gällande finansieringen i syfte att fler ska kunna ingå i programmet. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## Öka användningen av alkolås

En ökad användning av alkolås är önskvärd både för dem som gjort sig skyldiga till rattfylleribrott och för de personer med alkoholrelaterade problem som ännu inte åkt fast för rattfylleri. En av slutsatserna i Vägverkets rapport ”Alkolås som alternativ till körkortsåterkallelse – En attitydundersökning bland läkare”, var att anmälningarna från läkarna uppskattningsvis skulle öka 40 gånger för patienter med diagnosen alkoholberoende, om möjlighet till deltagande i alkolåsprogram skulle finnas. Verksamheten med villkorligt återkallade körkort bör därför utökas så att den som inte har begått rattfylleribrott, men som fått sitt körkort återkallat på grund av alkoholberoende eller opålitlighet i nykterhetskänseende, ska kunna ingå. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## Fel! Okänt namn på

Enligt en Sifundersökning från februari 2003 var 80 % av tusen tillfrågade svenskar beredda att betala 2 000 kr mer för en fabriksny bil om den är utrustad med alkolås. I dagsläget kostar alkolås upp till ca 20 000 kr men med ökad kännedom och efterfrågan skulle priset kunna pressas ned. Folkpartiet vill lagstifta om alkolås i snabbare takt än regeringen, med början för fordon i yrkestrafik och fr.o.m. 2010 bör krav finnas på att alkolås införs i alla nya bilar. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Under tiden måste kommunerna visa vägen genom att ställa krav på alkolås vid upphandling av transporter så att bara fordon med alkolås köps in, bl.a. i sjukvården och gällande skolskjutsar. I dag saknar t.ex. de flesta av läns- och lokaltrafikens bussar alkolås. De regionala läns- och lokaltrafikbolagen bör kräva alkolås i bussar i samband med upphandling av linjetrafik. Exempelvis har Vägverket fr.o.m. 2003 infört krav på alkolås i lastbilar som används i deras verksamhet. Taxibolag, bussbolag och speditörer är viktiga aktörer som bör uppmanas att använda alkolås. Åkerinäringen måste ta ett ansvar för att se till att alkolås monteras i de tunga fordonen. Det är ytterst allvarligt att chaufförer av fordon som bl.a. transporterat farligt gods har upptäckts köra rattfulla.

## Ökade insatser från polisen

Varje dag ger sig tusentals alkoholpåverkade människor ut på våra vägar och utsätter andra trafikanter för en enorm risk. Cirka 14 000–16 000 bilresor görs per dag med förare som är så alkoholpåverkade att de skulle dömas för rattfylleri om de upptäcktes. Det kan jämföras med att polisen årligen upptäcker ca 12 000–13 000 rattfyllerister – alltså bara motsvarande en dags rattfylleri. I början av 1990-talet hittade polisen 25 000, dvs. nästan dubbelt så många, misstänkta fall av rattfylleri varje år. Enligt Vägverket beror de senaste årens minskning troligen inte på minskat rattfylleri utan på mindre resurser hos polisen. Folkpartiet menar att detta är en allvarlig konsekvens av socialdemokratiska regeringars nedmontering av polisen och rättsväsendet.

## Polisen – en central del i kampen mot rattfylleriet

Ungefär 20 % av de förare som dödas i trafikolyckor är alkoholpåverkade. Nästan 50 % av de bilförare som dör i singelolyckor är påverkade av alkohol. Vi vet således att alkohol och bilkörning är en dödlig kombination. Vi vet också att polisen här har en nyckelroll i kampen mot rattfylleribrott. Men polisen för en ojämn och ryckig kamp. En rapport från Vägtrafikinspektionen, ”Rapport om polisens trafikövervakning – erfarenheter från dialoger med sex polismyndigheter” (oktober 2004), visar att regeringens visioner om ökad trafiksäkerhet blir svåra för polisen att leva upp till utan tillräcklig samordning, mätbara kvantitativa mål och knappa ekonomiska medel. Av rapporten framgår bl.a. att andelen trafikpoliser inom polismyndigheterna varierar kraftigt och ”att myndigheterna anser sig ha mycket begränsade möjligheter att



utöka omfattningen av trafikövervakningen”. Folkpartiet menar att detta problem återspeglar de omfattande utmaningar som polisen står inför som helhet – på grund av bristande politisk styrning, avsaknad av ledarskap och en sammanhållen strategi för den framtida utvecklingen av polisens arbete.

Den svenska polisen ska i dag prioritera en stor mängd olika brottstyper. Facit över polisens verksamhet är inte munter. Sommaren 2003 kom Riksdagens revisorers rapport (2002/03:19) som visade att polisen skrev av 75 % av alla brottsanmälningar. Merparten av anmälningarna skrevs av direkt utan att någon förundersökning inlett. En undersökning från Polisförbundet (juli 2004) visade att poliser framför allt ser sig tvungna att bortprioritera larm som inbrott, stölder, rattfylleri samt olika typer av våldsbrott där gärningsmannen inte finns kvar på platsen. Trafikövervakningen är således ett av de viktiga områden som eftersätts på många håll. Att polisen inte hinner med rattfylleribrott är allvarligt, inte minst för att det har visat sig att när polisen genast transporterar de som misstänks för rattfylleribrott till en alkoholklirik, ansluter de sig i mycket hög utsträckning till ett rehabiliteringsprogram.

## Effektivare hantering av polisens arbete mot rattfylleri

Folksams årliga sammanställning (2004) av polisens trafikövervakning och Vägverkets investeringar i trafiksäkerhet, visar att fler än 50 människoliv skulle kunna räddas per år om övervakningen var lika bra över hela landet. I Stockholms län – ett av de stora trafiklänen – ligger antalet anmälda trafiköverträdelse långt under genomsnittet för landet. Vi kan inte fortsätta att riskera 50 människors liv på grund av otillräckliga resurser och bristande styrning av polisen.

Folkpartiet liberalerna vill därför se en utökad rutinmässig kontroll och polisövervakning mot rattfylleri och andra trafikbrott. Till skillnad från vad som uttrycktes i regeringens proposition ”Fortsatt arbete för en säkrare vägtrafik” (2003/04:160), tycker vi att polisövervakningen eftersatts och måste utökas. Polismyndigheterna behöver tydligare direktiv för trafikövervakningsverksamheten och bättre stöd från Rikspolisstyrelsen i metod- och utvecklingsfrågor. De myndigheter som antagit en strategi måste följa upp den med mätbara kvantitativa mål. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## Tullen ska kunna utföra nykterhetskontroller

Folkpartiet liberalerna arbetar för att den svenska tullen ska få utökade befogenheter för att stärka kampen mot brottsligheten. I dag uppstår ett flertal problem vid gränserna som gäller bl.a. kontroller av identitet och farligt gods. Ett annat allvarligt problem som uppstår vid tullens arbete är kontroller av rattfylleri.

Vi tycker att det är självklart att berusade förare ska stoppas vid gränserna – innan de hinner ger sig ut på de svenska vägarna. En berusad privatperson

## Fel! Okänt namn på

eller yrkesförare som kör av en färja eller kör in över den svenska gränsen måste kunna stoppas redan där. I dag kan nykterhetskontroll endast utföras av polisen. Om en tulltjänsteman genomför en tullkontroll och då får anledning att misstänka att en förare är berusad, får tulltjänstemannen inte själv utföra en nykterhetskontroll eller hålla kvar föraren för detta ändamål. Konsekvensen kan bli att tulltjänstemannen måste försöka finna en annan anledning till att hålla kvar föraren för att under tiden ringa polisen. Först när – och i vissa fall om – polisen kommer kan utandningsprov genomföras. Dagens situation är både ineffektiv och hindrar långt ifrån alltid berusade förare att köra vidare.

## Ge tullen ökade befogenheter

Folkpartiet vill att tulltjänstemän, som vid tullkontroll påträffar en förare som är misstänkt berusad, i stort sett ska ha samma befogenheter som polisen. Tulltjänstemän ska alltså själva kunna genomföra en nykterhetskontroll. Riksdagen beslutade 2004 om en ny lag som ska ge polisen möjlighet att tillfälligt omhänderta egendom för att förhindra trafiknykterhetsbrott (prop. 2003/04:159). Om det finns risk för att rattfylleribrott kommer att begås, får polisen tillfälligt ta ifrån en person bilnycklarna eller annat som behövs för färden. Polisen kan också omhänderta själva fordonet. Vi tycker att även tulltjänstemän ska kunna omhänderta nycklarna under samma förutsättningar som polisen.

De befogenheter som vi vill ge tullen ska inte innebära att tulltjänstemän övertar polisens ansvar för nykterhetskontroller vid gränsen. Däremot måste tulltjänstemän själva kunna ingripa direkt om de vid tullkontroll misstänker att en förare är berusad. I kampen mot rattfylleriet har vi inte råd med dagens ineffektiva situation vid våra gränskontroller.

## Inför ”alkobommar” vid färjeområden

Det har framkommit uppgifter om rederier som bjuder chaufförer på alkohol. Rederierna måste upphöra med detta oansvariga beteende och borde i stället samverka med åkeribranschen för att förhindra att bl.a. lastbils- och bussförare kör rattfulla.

Ett sätt att effektivt hindra alla alkoholpåverkade förare att lämna ett färjeområde skulle vara att kombinera alkoholmätarteknik med en bom eller liknande hinder. Vid färjeområdets utfarer skulle en bom som kopplas till alkoholmätare kunna sättas upp. För att kunna lämna området om bommen är nedfälld måste föraren göra ett utandningsprov. Likt de bommar och biljettautomater som finns vid många parkeringshus, skulle föraren inte behöva lämna bilen för att göra provet. Om utandningsprovet är negativt öppnas bommen, annars går en signal till tulltjänstemän eller polisen.

Med detta system kan tullen och polisen välja när kontrollerna ska ske genom att bestämma om bommarna ska vara uppfällda eller inte. På sätt kan också polisens och tullens resurser användas effektivt och vid riktade insatser. Folkpartiet menar att ett system med ”alkobommar” skulle kunna vara ett

viktigt verktyg för att upptäcka fler rattfyllerister. De kostnader som ett system med ”alkobommar” skulle medföra, bl.a. gällande viss ombyggnad på färjeområdet och en del kötider, måste ställas mot det mänskliga lidande som rattfylleriet medför. Det valet tycker vi är enkelt – rattfylleriet måste stoppas.

## Skärpta krav på alkohol- och drogpolicy samt handlingsplaner

Alla förare har ett personligt ansvar att inte sätta sig bakom ratten efter att ha druckit alkohol. Men också den som är passagerare, liksom alla som misstänker att någon kör rattfull, måste ta sitt ansvar som medmänniska för att förhindra att någon kör ut på vägarna och riskerar andras liv. Att en del polismyndigheter har öppnat en telefonlinje, dit allmänheten kan ringa och rapportera misstänkt rattfylleri, är därför ett mycket bra initiativ. Vid kontakt med berusade förare kontaktar sedan polisen beroendevård och socialtjänst.

När det gäller yrkestrafik, t.ex. taxiverksamhet, åkerinäringen, rederier, budfirmor och privata bussbolag måste också arbetsgivaren ta sitt ansvar. Arbetsgivare är, enligt Arbetsmiljöverkets författningssamling, skyldiga att upprätta en alkohol- och drogpolicy samt en handlingsplan. Arbetsgivare som bedriver en verksamhet med yrkeschaufförer bör ta ett helhetsgrepp kring problematiken med alkohol och fordon. I många branscher finns redan ett väl utvecklat arbete kring detta medan det i andra finns stora brister. Vi vill gärna se att branschorganisationer och fackföreningar stärker sitt arbete mot rattfylleri – t.ex. genom tätare samarbete med ideella organisationer. Detsamma gäller verksamhet som drivs av staten, landsting och kommuner som arbetsgivare, bl.a. sjuktransporter, polisbilar och skolskjutsar.

Vid kollektivtrafik som bedrivs antingen i offentlig regi eller i privat efter upphandling med t.ex. kommunen, måste både den direkta arbetsgivaren och kommunen som upphandlande part ta sitt ansvar för en drog- och alkoholfri verksamhet. Den offentliga aktören bör kunna ställa högre krav på alkoholpolicy och handlingsplan i upphandlingen. Kommuner bör utarbeta etiska riktlinjer gällande upplåtande av mark, t.ex. vid hamnar och för ungdomsverksamhet. Kommunerna bör också särskilt ta upp diskussioner med rederierna och åkerierna om hur de hanterar problematiken med alkohol. I många fall har kommunerna redan upplåtit marken vid hamnar och färjeterminaler och borde kunna föra en kontinuerlig dialog med de berörda aktörerna. Varje kommun bör ha en väl utarbetad åtgärdsplan för detta.

## Informationskampanjer

I Folkpartiet liberalernas partiprogram har vi tagit ställning för att all trafik på land, till sjöss och i luften ska hållas fri från alkohol och andra droger. Vi kräver att samhället betonar vikten av att en nolltolerans mot alkohol och narkotika i trafiken ska gälla.

**Fel! Okänt namn på**

Vi har föreslagit ett flertal konkreta åtgärder för att skärpa kampen mot rattfylleri. Men vi vill också betona vikten av att förändra attityderna till alkohol och bilkörning. Insatser bör riktas till många olika målgrupper, men framför allt är det viktigt att tidigt skapa normer bland barn och unga så att de kraftigt tar avstånd från rattfylleri.

Enligt studien "Ungdomars syn på alkohol och trafik. En enkätstudie om att köra, åka med och att hindra" från Uppsala universitet, tycker mer än var femte manlig gymnasieelev att det är okej att köra bil efter tre starköl – om han måste få med sig bilen hem efter en fest. Lika många skulle sätta sig i en bil med en kompis vid ratten som druckit tre starköl. Statistiken visar på skrämmande attityder till rattfylleri bland ungdomar. Skolan är här en av flera viktiga aktörer som måste ges ett tydligt uppdrag att på ett pedagogiskt sätt förmedla budskap om absolut trafiknykterhet. Vi tror också att samarbete mellan bl.a. föräldraföreningar, idrottsrörelsen, ungdomsverksamheter, konsertarrangörer och restaurangnäringen kan vara ett sätt att nå fler ungdomar.

Vi måste alla arbeta för att ändra attityderna till alkohol och bilkörning för att förhindra att fler människors liv skördas på våra vägar. Folkpartiet kommer att fortsätta kampen mot rattfylleriet på bred front.

Stockholm den 30 september 2005

*Johan Pehrson (fp)*

*Torkild Strandberg (fp)*

*Jan Ertsborn (fp)*

*Cecilia Wigström (fp)*

*Karin Granbom (fp)*

*Helena Bargholtz (fp)*