

Motion till riksdagen

1987/88:Ju620

av Karin Israelsson m. fl. (c, fp)

om trafiknykterhetsbrotten

Idag dödas i Sverige mellan 150 och 200 människor i trafiken på grund av alkoholrelaterade olyckor. Insatserna på detta område måste fortsätta för att förebygga dessa olyckor. Alkoholpåverkan är en stor olycksorsak, det är väl känt i vårt land liksom i resten av världen. Sverige var en av föregångsländerna för en s. k. promillegräns i lagstiftningen. Förare med en alkoholkoncentration i blodet på 1,5 promille eller däröver skulle dömas för brottet rattfylleri.

Ett fängelsestraff är den kraftigaste sanktion som vårt påföljdssystem rymmer. Straffet som sådant är inte rehabiliterande. Av allmänpreventiva skäl är det dock nödvändigt att samhället har möjligheter att vidta kraftiga frihetskränkande sanktioner vid allvarliga lagöverträdelser.

Skillnaderna mellan olika personers påverkansgrad har också klagjorts i en undersökning på VTI (Väg- och Trafikinstitutet) under 1987. Variationerna på påverkan gäller även samma individ vid olika tillfällen. En stor konsument av alkohol har en större toleransnivå. Nuvarande lagstiftning är satt utifrån låg- eller normalkonsumenter, detta trots att kunskapen finns om att prestationsförmågan försämras kraftigt redan under den lägre straffgränsen 0,5 promille.

I praktiken har den nedre gränsen legat något högre. Hänsyn har tagits till nuvarande analysmetoder. Dock har dessa förbättrats och dagens "felmarginal" har sänkts till 0,06 promille.

Kan dessutom en övergång från blod- till luftutandningsprov ske skulle såväl övervakning som upptäcktsrisk kunna förbättras. Den av RPS (Rikspolisstyrelsen) på regeringens uppdrag utförda utredningen om övergång från blod- till luftutandningsprov berör också frågan om en sänkning av straffbarhetsgränsen.

Det är nu mycket viktigt att man inte tar bort effekten av en gränssänkning genom att öka den tillämpade mättekniska "felmarginalen" i motsvarande grad. Om rättssäkerheten skulle kräva högre mättekniska osäkerhetsmarginaler vid övergången från blod- till luftutandningsprov är detta ytterligare ett argument för en principiell 0-linje. De mycket små mängder av alkohol som konsumeras vid måltider, t. ex. lättöl, kommer då att inrymmas i dessa osäkerhetsmarginaler.

Det vetenskapliga materialet idag 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, att alkohol och trafik överhuvudtaget ej hör ihop.

De av riksdagen beslutade förändringarna på trafiknykterhetsområdet, beslagtagning av fordon samt kontraktsvård har i det första fallet visat sig verkningsfulla. Vad gäller kontraktsvården kommer 1988 att visa om detta var rätt väg. Kontraktsvården måste vi uppmärksamma så att den inte urholkar den generalpreventiva principen vid rattfylleriets bekämpande, en princip som riksdagen flerfaldiga gånger bestämt ställt sig bakom och som varit och fortfarande är ryggraden i den internationellt sett framgångsrika svenska trafiknykterhetslagstiftningen.

Vårt land har länge hört till föregångsländerna på trafiksäkerhetssidan. USA har nu dock visat på att en verkningsfull åtgärd i trafiksäkerhetsarbetet är ett införande av en 21-årsgräns för utskänkning och servering av alkohol. Vad gäller Sverige och misstänkt alkoholphaverkade trafikanter delaktiga i vägtrafikolyckor med dödlig utgång kan man konstatera att över 50 % är yngre än 30 år, de flesta i åldern 20-24 år. Bristande körfärdighet, överskattning av den egna förmågan samt alkoholphaverkan gör att den yngre gruppen är den största riskgruppen i trafiken.

I USA har samtliga stater utom en infört en 21-årsgräns med mycket goda resultat. Det är dags för en höjning av åldersgränsen i Sverige.

Eftersupningen är och kommer att vara ett problem speciellt i glesbygden. I Sverige måste det bevisas att den som kör bil har druckit sprit innan eller under bilfärd för att kunna fällas för trafiknykterhetsbrott. Idag klarar sig allt för många rattfyllerister genom att skylla på att de druckit efter olycka. En lagstiftning som förbjuder drickande efter olycka, modell norsk lagstiftning, kan vara en lösning. En 6-timmarslag som innebär ingen konsumtion efter olycka, olyckstillfälle eller på annat sätt delaktig i olyckshändelse. Polis har då möjlighet att under 6 timmar kontrollera nykterheten på de inblandade. Ett blodprov som tagits under denna tid skall räknas på samma sätt som om det vore utfört vid väggkant. För polis och åklagare i glesbygdensområdet har eftersupningsproblematiken blivit trista ingrepp ofta med frikännande som resultat.

Hemställan

Med hänvisning till det som ovan anförts hemställs

1. att riksdagen beslutar att hos regeringen begära förslag om att en ändring i trafiknykterhetslagstiftningen sker till en principiell 0-promillegräns i trafiken i enlighet med kravet i motionen,

2. att riksdagen hos regeringen begär förslag om införande av ett luftutandningsprov som ersättning av blodanalys när det gäller att fastställa promillegränser vid trafiknykterhetsmisstanke,

[att riksdagen hos regeringen begär förslag om en höjning av åldersgränsen för utskänkning och servering av alkohol¹⁾,

3. att riksdagen hos regeringen begär förslag till en lagändring av innebörden att en 6-timmarsregel införs för eftersupning enligt prövad modell i Norge.

Mot. 1987/88
Ju620

Stockholm den 26 januari 1988

Karin Israelsson (c)

Rune Thorén (c)

Karl Erik Eriksson (fp)