

Motion till riksdagen 2019/20:212

av **Hans Eklind (KD)**

Förbud mot eftersupning

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i trafikbrottslagen inkludera förbud mot s.k. eftersupning och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

”Invändningar om alkoholförtäring efter körning (eftersupning) i syfte att undgå ansvar är inte ovanligt bland misstänkta rattfyllerister.” Ur Handbok för poliser, åklagare och andra aktörer inom rättsväsendet (Nationellt forensiskt centrum – NFC Rapport 2016:01).

Det är klart förankrat i det allmänna rättsmedvetandet att inte köra bil med alkohol i kroppen. Det är ett brott att framföra ett motorfordon rattonykter, men likväl ett brott som ligger bakom många tragiska olyckor. Det är direkt stötande att inte kunna lagföra personer som med invändningen om eftersupning lyckas gå fria.

Även om tekniken för att fastställa huruvida någon druckit före eller efter vederbörande satt bakom ratten förbättrats, så kan personer med exempelvis 2,9 promille i blodet frias eller få sänkt straff då det inte kan uteslutas att alkoholförtäringen skett efter trafikolyckan. På en hemsida där man erbjuder gratis juridisk rådgivning återfinns följande kommentar från en av hemsidans jurister: ”Jag förstår din beskrivning som att du visserligen erkänner att du har druckit, men att detta har skett efter att du körde fordonet, varför du ej ska dömas för rattfylla. Detta lär utgöra ett sådant påstående som åklagaren generellt lär ha svårt att motbevisa.”

Förutom att det är upprörande att rattfylleribrott inte kan lagföras, trots att det framstår som uppenbart att hävdandet av eftersupning är en efterhandskonstruktion, kan även konstateras att möjligheten att åberopa eftersupning orsakar stora kostnader i form av utredningar. Ur Rättsmedicinalverkets årsrapport 2018 framgår att polisärenden avseende rattfylleri ökat de sista åren (2018: 17 542 fall) och att det gällande eftersupning finns följande kommentar: ”Antalet ärenden med förtursbegäran har fördubblats jämfört med föregående år. Om denna trend fortsätter finns behov av en översyn av arbetssätt och

resurser. Flest frågeställningar har rört missbruksmedel, inklusive amfetaminläkemedlet Elvanse, följt av så kallad eftersupning i trafikärenden.”

I Norge finns inte problemet med hävdandet av eftersupning då man sedan 1959 reglerat (22§, andra stycket, Vegtrafikkloven) detta: ”Fører av motorvogn må ikke nyte alkohol eller ta annet berusende eller bedøvende middel i de første seks timer etter at han er ferdig med kjøringen, når han forstår eller må forstå at det kan bli politietterforskning på grunn av kjøringen. Dette forbudet gjelder likevel ikke etter at blodprøve eller utåndingsprøve er tatt, eller politiet har avgjort at slik prøve ikke skal tas.” Noterbart från den norska lagen är tydligheten, ingen alkohol eller andra berusningsmedel om han/hon som kört bilen förstår eller borde förstå att en polisundersökning kan påbörjas. Lagen som finns handlar om att hindra bevisförstöring avseende förarens tillstånd när han/hon satt bakom ratten.

Den första straffbestämmelsen mot rattfylleri infördes i Sverige redan år 1923. Såväl svensk som europeisk forskning visar tydligt att lagstiftning, polisiärt arbete och sanktioner är fungerande verktyg i arbetet med att öka trafiksäkerheten och minska antalet dödade och skadade i trafiken. Gränsen för rattfylleri är sedan 1990 0,2 promille alkohol i blodet. Gränsvärden som vilar på konstaterandet att risken för att en förare med 0,2–0,4 promille omkommer är 12 gånger större än om föraren är nykter. Vid 2,2–2,4 promille är risken hela 1 300 gånger större än för en nykter förare.

Rattfylleri är dock alltså ett av våra största trafiksäkerhetsproblem. Flera studier, från 2006 och framåt, visar att cirka 0,2 procent av all trafik framförs av onyktra förare. 22 procent av de förare som omkommit i trafikolyckor har haft alkohol i blodet.

Trots en stor politisk samsyn kring ett införande av ett förbud mot så kallad eftersupning har detta inte implementerats i svensk lag. Detta då en utredning (DS2013:28) under våren 2013 hävdade att en lag mot eftersupning strider mot svensk rättspraxis. Detta då det i Sverige inte är straffbart att dölja egen brottslighet. Detta är ett påstående som haltar högst betänkligt då det är straffbart att smita från en olycksplats. Riksdagen bör därför, i det fall man menar att det inte kan införas en lag mot eftersupning, konsekvensenligt ändra i 5§ Trafikbrottslagen där en person kan dömas till böter eller fängelse i upp till sex månader (bedöms brottet som grovt kan påföljd bli fängelse i högst ett år).

Varje år inträffar ett över tusen fall med misstänkta rattfyllerister som förklarar sin berusning med att de druckit alkohol först efter att de stannat bilen. I Sverige har vi en nollvision när det gäller dödsfall inom trafiken. Att ta bort eftersupning som en möjlighet underlättar en sådan måluppfyllelse. Det understryker att alkohol och bilkörning inte hör ihop.

Hans Eklind (KD)