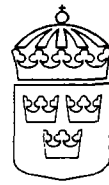


Justitieutskottets betänkande

1989/90:JuU20

Rattfylleri m.m.



1989/90
JuU20

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet fem motionsyrkanden med anknytning till trafiknykterhetslagstiftningen. Förslag om bl.a. att den nedre straffbarhetsgränsen sänks till 0,1 ‰, att det lindrigare trafiknykterhetsbrottet benämns rattonykterhet och att skyddstillsyn i kombination med behandlingsprogram skall vara normalpåföljd vid rattfylleribrott avstyrks av utskottet.

Med anledning av ett motionsyrkande om körkortsåterkallelser föreslår utskottet att riksdagen uttalar sig för att vissa utgångspunkter skall gälla för den översyn av reglerna om körkortsingripanden som för närvarande pågår.

Till betänkandet har fogats tre särskilda yttranden.

Motionerna

1989/90:Ju223 av Claes Roxbergh m.fl. (mp) vari yrkas

2. att riksdagen beslutar att straffbarhetsgränsen för rattonykterhet skall vara 0,1 ‰ alkohol i blodet.

1989/90:Ju230 av Hugo Andersson m.fl. (c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts rörande övervakning och information vid en sänkt promillegräns.

1989/90:Ju602 av förste vice talman Ingegerd Troedsson (m) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att begreppet rattonykterhet behålls vid blodalkoholhalter understigande 1,5 ‰,

2. att riksdagen beslutar att körkort inte skall kunna återkallas vid så låga alkoholhalter att förmågan att föra fordonet på ett betryggande sätt inte påverkats.

1989/90:Ju608 av Bengt Silfverstrand m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag innebärande att skyddstillsyn i kombination med behandlingsprogram blir huvudregel vid rattfylleribrott.

Inledning

Riksdagen behandlade nyligen ett regeringsförslag om ändringar i trafiknykterhetslagstiftningen samt ett antal motioner med anknytning till regeringens förslag (prop. 1989/90:2, JuU2, rskr. 106).

I ärendet beslutades bl.a. att trafiknykterhetsbrotten i trafikbrottslagen och järnvägstrafiklagen skall vara indelade i två grader, *rattfylleri* och *grovt rattfylleri* samt att den nedre straffbarhetsgränsen skall sänkas från nuvarande 0,5 ‰ till 0,2 ‰ alkohol i blodet (med en motsvarande sänkning för alkoholhalten i utandningsluften). Ändringar företogs även i körkortslagets regler om återkallelse och varning i körkortsärenden, och vidare gjordes vissa uttalanden om påföljdsvalet vid trafiknykterhetsbrott.

De beslutade ändringarna träder i kraft den 1 juli 1990.

Nedre straffbarhetsgränsen vid rattfylleri

I motion Ju223 yrkas att den nedre straffbarhetsgränsen för rattfylleri skall sänkas till 0,1 ‰. Enligt motionärerna bör gränsen vara så låg som möjligt, eftersom en högre gräns innebär risk för förgiftningssymptom för känsligare personer och även inbjuder till slarv med starkare drycker än lättöl.

Som har nämnts ovan beslutade riksdagen nyligen om en sänkning av den nedre gränsen för det straffbara området vid rattfylleri från 0,5 ‰ till 0,2 ‰. Enligt vad utskottet då anförde (1989/90:JuU2 s. 18 f) skulle en sådan gräns mer tillgodose behovet av att i trafiknykterhetslagstiftningen beakta den inverkan som även lägre alkoholhalter kan ha på körförmågan. Utskottet framhöll vidare att en gräns på 0,2 ‰ ligger så nära noll som för närvarande kan anses vara motiverat från trafiksäkerhetssynpunkt och att en så låg promillegräns — i förening med regeln om kliniskt rattfylleri, som kriminaliserar varje alkoholpåverkan som kan antas innebära en fara för trafiksäkerheten — innebar att budskapet om att alkohol och trafik inte hör ihop kommer till klarare uttryck också i lagstiftningen.

Utskottet uttalade att vad som *sammanfattningsvis* hade varit avgörande för utskottets inställning var följande.

En utgångspunkt är att alkohol och trafik inte hör ihop. Också lagstiftningen bör — inom ramen för rättssäkerhetens krav — förmedla detta pedagogiska budskap.

Även om det i och för sig finns anledning att sänka den nuvarande gränsen, så bör detta ske med den återhållsamhet som grundläggande straffrättsliga principer påbjuder. Strafflagstiftning är i princip ett medel som skall användas endast mot gärningar som är klart skadliga eller farliga för enskilda eller för samhället, och för att utvidga det straffbara området skall det krävas mycket starka skäl. Redan den av utskottet förordade sänkningen innebär en kraftig utvidgning av det straffbara området, och en ytterligare utvidgning skulle medföra att det kriminaliserade området utvidgades i en omfattning som inte är moti-

verad från trafiksäkerhetssynpunkt. En ytterligare utvidgning skulle också möta kraftiga erinringar med hänsyn till vikten av att rationellt utnyttja rättsväsendets knappa resurser. I förlängningen ligger här också en kriminalpolitiskt sett allvarlig fara för upprätthållandet av den allmänna laglydnaden.

Utskottet vidhåller denna inställning och avstyrker därför bifall till yrkandet i motionen.

Rattfylleri eller rattonykterhet?

I motion Ju602 yrkas att begreppet rattonykterhet behålls vid blodalkoholhalter understigande 0,5 ‰. Enligt motionärens uppfattning är det orimligt att använda beteckningen rattfylleri redan vid blodalkoholhalter som är så låga att någon påverkan på körförmågan inte föreligger.

Vid behandlingen av det ovan nämnda regeringsförslaget om ändringar i trafiknykterhetslagstiftningen anslöt sig utskottet (1989/90:JuU2 s. 22 f) till regeringens förslag att trafiknykterhetsbrotten borde delas in i två grader. Utskottet ställde sig också bakom de valda brottsbeteckningarna, rattfylleri och grovt rattfylleri.

I en motion som behandlades i samband med regeringsförslaget hade förordats att det för överträdelser under 0,5 ‰ borde finnas en särskild brottstyp (rattfylleriförseelse eller rattonykterhet) och att påföljden för sådana överträdelser borde vara endast böter. Utskottet ansåg (1989/90:JuU2 s. 23) detta inte vara lämpligt och uttalade att tiden får visa om det finns något behov av en sådan ytterligare differentiering av trafiknykterhetsbrotten. Detta kunde enligt utskottets mening lämpligen övervägas i samband med den utvärdering av de nya reglernas tillämpning som utskottet förordade.

Utskottet har inte nu anledning att ha någon annan uppfattning i frågan om hur bestämmelserna om trafiknykterhetsbrotten bör vara utformade än den som har redovisats ovan. Utskottet avstyrker därför bifall till motionen i den här delen.

Påföljdsvalet vid grovt rattfylleri

I motion Ju608 yrkas att riksdagen hos regeringen skall begära ett förslag innebärande att skyddstillsyn i kombination med behandlingsprogram skall vara huvudregel vid valet av påföljd vid rattfylleribrott.

I samband med behandlingen av regeringsförslaget om ändringar i trafiknykterhetslagstiftningen behandlade utskottet en motion med samma syfte som den nu aktuella. Utskottet framhöll då (1989/90:JuU2 s. 26) att möjligheterna att vid rattfylleribrott använda icke frihetsberövande påföljder ökade med regeringens förslag. Vidare erinrade utskottet om att utskottet vid flera tidigare tillfällen hade uttalat sig för att man vid sidan om traditionell behandling även borde försöka ta till vara de positiva effekter som rehabiliteringsprogram kunde ge, och enligt utskottets mening borde verksamhet av detta slag kunna ges en väsentligt bredare tillämpning.

De ambitioner som ligger bakom motionsförslaget är enligt utskottets mening väl värda att ta fasta på, och utskottet vill därför än en gång framhålla angelägenheten av att vid val av påföljd för rattfylleribrott möjligheterna att använda olika typer av rehabiliteringsprogram tas till vara. Det kan också konstateras att sådana påföljdskombinationer som motionärerna förordar har kommit till ökad användning redan med nuvarande regler, och förutsättningarna för en fortsatt utveckling i den riktningen har förbättrats genom de beslutade ändringarna i trafiknykterhetslagstiftningen; de ger ju över huvud taget ökade möjligheter att använda icke frihetsberövande påföljder vid rattfylleribrott, t.ex. skyddstillsyn i förening med rehabiliteringsprogram eller kontraktsvård.

Med dessa uttalanden avstyrker utskottet bifall till motionen.

Körkortsingripanden

I motion Ju602 yrkas att riksdagen skall besluta att körkort inte skall kunna återkallas vid så låga alkoholhalter att förmågan att föra fordonet på ett betryggande sätt inte har påverkats. I motiveringen ger motionären uttryck för att de nyligen beslutade ändringarna i körkortslagen innebär att möjligheterna att återkalla körkort vid lägre alkoholhalter är för vidsträckta. Motionären framhåller att reglerna medför att en person som har haft en blodalkoholhalt på 0,5 ‰, men där förmågan att föra fordonet på ett betryggande sätt över huvud taget inte har ifrågasatts, inte bara skall dömas till böter eller fängelse utan dessutom — om inte synnerliga skäl föreligger — få sitt körkort återkallat med de allvarliga sociala konsekvenser som detta kan medföra.

Att inneha körkort är inte en rättighet som tillkommer envar. Av trafiksäkerhetsskäl är det nödvändigt att en person som inte klarar de krav som måste ställas på förare av körkortspliktiga fordon inte heller får inneha körkort. Till dessa krav hör — vid sidan om rent fysiska och medicinska förutsättningar — att körkortshavaren har kunskap om och visar respekt för gällande trafikregler. I linje härmed måste det finnas möjligheter att ingripa mot körkortshavare som visar sig vara olämpliga att inneha körkort, och sådana möjligheter finns i körkortslagens bestämmelser om *varning* och *återkallelse*. Dessa ingripanden är inte några egentliga brottspåföljder men de har samma syfte, nämligen att förmå körkortshavaren att respektera trafikreglerna och därmed främja trafiksäkerheten.

I samband med att utskottet tog ställning till de nämnda ändringarna i körkortslagen instämde utskottet till en början (1989/90:JuU2 s. 27) i justitieministerns uppfattning att det är en naturlig följd av en sänkning av straffbarhetsgränsen att även brott inom det område som blir nykriminaliserat skall kunna få konsekvenser i körkortshänseende. Utskottet framhöll emellertid samtidigt att återkallelse av körkort kan drabba den enskilde mycket hårt och att detta särskilt gäller yrkeschaufförer och andra som är starkt beroende av körkort för sin yrkesverksamhet, men också exempelvis personer som är bosatta i

glesbygd. Det kunde enligt utskottets uppfattning för övrigt sättas i fråga om en körkortsåterkallelse verkligen behöver vara den regelmässiga följden av en överträdelse, särskilt om överträdelsen i det enskilda fallet inte kan sägas ha medfört några konkreta trafikrisker. För återhållsamhet i detta hänseende talade enligt utskottets mening också att det rent allmänt finns skäl att vara restriktiv med åtgärder som är ingripande för den enskilde, om inte starka skäl av annat slag talar för att åtgärderna är nödvändiga.

Utskottet framhöll vidare att trafiknykterhetsbestämmelserna å andra sidan är grundläggande för trafiknykterheten och att det för respekten för dessa regler är viktigt att klart och tydligt markera att överträdelser inte tolereras. Utskottet ansåg därför att i likhet med vad som gäller i dag återkallelse borde vara huvudregel vid överträdelser av trafiknykterhetsreglerna men att det inom det nykriminaliserade området borde göras möjligt att meddela varning i stället för att återkalla körkortet. Vid dessa överträdelser borde, i likhet med vad som gäller vid andra trafiköverträdelser, varning kunna meddelas om detta av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd. Särskilt vid lägre alkoholkoncentrationer borde enligt utskottets mening varning ofta kunna vara en tillräcklig åtgärd, förutsatt att föraren inte genom andra överträdelser av trafikföreskrifter eller på annat sätt har visat en bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter vad som krävs i trafiken. Utskottet framhöll också att det är av väsentlig betydelse under vilka omständigheter i övrigt som överträdelsen har skett och med vilket slags fordon.

Behovet av restriktivitet beträffande återkallelse av körkort gjorde sig enligt utskottets mening naturligtvis än mer gällande inom ramen för den sänkning av straffbarhetsgränsen som utskottet föreslog, och i anslutning härtill påpekade utskottet att — om det i ett enskilt fall bedöms inte vara tillräckligt med en varning — det enligt den aktuella bestämmelsen i körkortslagen är möjligt att bestämma en så kort spärrtid som en månad.

Vidare framhöll utskottet betydelsen av att den föreslagna utvidgningen av det kriminaliserade området vid trafiknykterhetsbrott — och de konsekvenser i körkortshänseende som denna kan medföra i de enskilda fallen — blir beaktad i den översyn (av bl.a. reglerna om återkallelse av körkort) som skall göras av den nyligen tillsatta körkortsutredningen (dir. 1989:55).

Utskottet kan så till vida ansluta sig till synpunkterna i den nu aktuella motionen att utskottet än en gång vill framhålla vikten av att de gjorda förändringarna i lagstiftningen om trafiknykterhetsbrotten blir beaktade i den pågående översynen av körkortslagens bestämmelser. Enligt utskottets mening måste en utgångspunkt vid denna översyn vara den återhållsamhet som enligt det tidigare sagda rent allmänt bör präglade användningen från samhällets sida av åtgärder som är särskilt ingripande för den enskilde. Även eljest bör vad utskottet har anfört i saken vara vägledande i översynsarbetet.

Vad utskottet nu med anledning av motion Ju602 har uttalat bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

I motion Ju230 yrkas ett uttalande av riksdagen om att en sänkt promillegräns måste åtföljas av bättre övervakning och information.

Vid behandlingen av det tidigare berörda regeringsförslaget om ändringar i trafiknykterhetslagstiftningen framhöll utskottet (1989/90:JuU2 s. 29) att det var angeläget med information för att förbättra trafiknykterheten. Utskottet konstaterade att sådan information förekommer regelbundet och i en inte obetydlig omfattning och att den allmänna debatt som förslaget hade föranlett utgjorde ett värdefullt inslag i det fortlöpande informationsarbete som pågår hos myndigheter och organisationer. Enligt vad utskottet anförde skulle ytterligare informationsinsatser komma att krävas i samband med att de nya reglerna träder i kraft, och utskottet förklarade sig utgå från att sådana insatser skulle fortgå och vid behov intensifieras även utan något särskilt uttalande från riksdagens sida.

Utskottet är alltjämt av denna uppfattning och finner ytterligare stöd för den i det förhållandet att trafiksäkerhetsverket för närvarande förbereder särskilda informationsinsatser inför ikraftträdandet den 1 juli 1990 av de nya trafiknykterhetsreglerna.

Vad gäller det behov av bättre övervakning som påtalas i motionen vill utskottet framhålla att det självfallet är en uppgift för polisen att inom ramen för befintliga resurser övervaka efterlevnaden av de nya reglerna. Med utgångspunkt i de allmänna riktlinjer som statsmakterna ger får detta arbete ske i enlighet med de fortlöpande överväganden som polisen gör lokalt och regionalt för att förebygga och bekämpa brottslighet av olika slag. Det kan här nämnas att civilministern i årets budgetproposition (prop. 1989/90:100, bil. 15 s. 128) anger hastighetsövervakningen som ett område som bör ägnas särskild uppmärksamhet i polisarbetet. En intensifierad övervakning på detta område bör enligt utskottets uppfattning kunna få positiva effekter även när det gäller övervakningen av trafikbrottslighet av annat slag, t.ex. trafiknykterhetsöverträdelser.

Utskottet avstyrker med dessa uttalanden bifall till motion Ju230.

Utskottets hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *den nedre straffbarhetsgränsen*
att riksdagen avslår motion 1989/90:Ju223 yrkande 2,
2. beträffande *brottsbeteckningen för det lindrigare trafiknykterhetsbrottet*
att riksdagen avslår motion 1989/90:Ju602 yrkande 1,
3. beträffande *påföljdsvalet vid rattfylleribrott*
att riksdagen avslår motion 1989/90:Ju608,
4. beträffande *körkortsingripanden*
att riksdagen med anledning av motion 1989/90:Ju602 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet har anfört,

Stockholm den 6 mars 1990

På justitieutskottets vägnar

Britta Bjelle

Närvarande: Britta Bjelle (fp), Ulla-Britt Åbark (s), Birthe Sörestedt (s), Ingbritt Irhammar (c), Bengt-Ola Rytter (s), Göthe Knutson (m), Göran Magnusson (s), Eva Johansson (s), Björn Ericson (s), Göran Ericsson (m), Lars Sundin (fp), Anders Svärd (c), Berith Eriksson (vpk), Kent Lundgren (mp), Sigrid Bolkéus (s), Birgit Henriksson (m) och Kent Carlsson (s).

Särskilda yttranden

1. Den nedre straffbarhetsgränsen (mom. 1)

Ingbritt Irhammar (c), Anders Svärd (c), Berith Eriksson (vpk) och Kent Lundgren (mp) anför:

I samband med att utskottet nyligen behandlade ett förslag från regeringen om en sänkning av promillegränsen reserverade sig företrädarna för (c), (vpk) och (mp) till förmån för en sänkning av straffbarhetsgränsen till 0,1 ‰. Enligt vad som framhölls i reservationen skulle en sådan gräns innebära en *principiell nollgräns*, dvs. att den nedre straffbarhetsgränsen sattes så nära noll som är möjligt med hänsyn till rättssäkerheten samt praktiska och medicinska skäl.

Vi är alltjämt av denna uppfattning men med hänsyn till att riksdagen helt nyligen har tagit ställning till var gränsen bör ligga avstår vi från att i detta sammanhang framföra något eget yrkande i frågan.

2. Brottsbeteckningen för det lindrigare trafiknykterhetsbrottet (mom. 2)

Göthe Knutson, Göran Ericsson och Birgit Henriksson (alla m) anför:

Enligt vår uppfattning finns det anledning att ifrågasätta om beteckningen rattfylleri verkligen är den mest lämpliga för överträdelser inom det intervall (0,2–1,5 ‰) som fr.o.m. den 1 juli 1990 utgör rattfylleri. Särskilt vid låga alkoholhalter (0,5 ‰ och därunder) framstår beteckningen rattfylleri som mindre träffande.

Med hänsyn till att riksdagen helt nyligen har tagit ställning till brottsbeteckningarna i trafiknykterhetslagstiftningen och till att riksdagen

gen då uttalat sig till förmån för en utvärdering av den nya lagstiftningens tillämpning avstår vi emellertid från att i detta sammanhang framföra något yrkande i frågan.

3. Påföljdsvalet vid rattfylleri (mom. 3)

Göthe Knutson, Göran Ericsson och Birgit Henriksson (alla m) anför:

I samband med att utskottet senast behandlade frågor om trafiknykterhetsbrotten tog utskottets företrädare för (m) i en reservation avstånd från vad utskottets majoritet anförde beträffande påföljdsvalet vid rattfylleribrott. I reservationen framhölls att straffvärdet för grovt rattfylleri var så högt att det normalt motiverar fängelse i stället för en icke frihetsberövande påföljd och att med andra ord utrymmet för andra påföljder än fängelse var begränsat.

Vi har alltså denna uppfattning men med hänsyn till att riksdagen helt nyligen har uttalat sig i saken avstår vi från att i detta sammanhang framföra något eget yrkande.