

Motion till riksdagen

1989/90:Ju8

av Lars Werner m.fl. (vpk)

med anledning av prop. 1989/90:2 om
trafiknykterhetsbrotten m.m.

I propositionen lägger regeringen fram förslagen om en ny promillegräns, om ökade möjligheter att återkalla körkort och om ändrade straffsatser för påföljden.

För att främja trafiksäkerheten föreslås en ändring i trafikbrottslagen av den nedre promillegränsen från nuvarande 0,5 till 0,3 promille alkoholhalt i blodet.

Det kan konstateras att propositionen är motsägelsefull. Trafiksäkerhetskravet sägs vara utgångspunkten för en förändring. Trots detta uppehåller man sig med att diskutera en mängd frågor som rör utredning av trafiknykterhetsbrott, lagföring och straffrättsliga principer. En nollgräns avvisas därför att justitieministern ifrågasätter de pedagogiska effekterna av en sådan gräns. Vidare framhålls att trafiknykterhetsbrotten begås av gärningsmän som inte i någon nämnvärd grad påverkas av en nollgräns. Vad som motiverar denna uppfattning redovisas inte.

I propositionen framhålls vikten av att motverka tendenser till promilleberäkningar. Likafullt uppmuntras ett sådant tänkande eftersom det nya lagförslaget fortfarande har kvar promillegränserna.

I argumenteringen finns under rubriken "Utländsk lagstiftning" endast upptagna de nordiska ländernas och EG:s promillegränser medan länder som redan har en nollgräns inte nämns. Där återfinns de europeiska öststaterna, fem av Australiens delstater, och i USA har man infört en nollgräns för yrkesförare.

Vpk föreslår att gränsen för straffbarhet i trafiken sänks från 0,5 till 0 promille. Vi stöder vår uppfattning på en rad forskningsresultat som visar att funktionsnedsättningar som har med körduglighet att göra kan påvisas så snart det finns mätbara kvantiteter alkohol i kroppen. I en tidig undersökning av Drews, som även propositionen tar upp, sammanfattas detta på ett utmärkt sätt:

Utan att ett konstaterande var den nedre kan göras blir det en socialpolitisk fråga var gränsen ska sättas; det enda vetenskapligt hållbara värdet är 0.

En nollgräns är entydig i sitt budskap. Det ger inget promilletänkande och kan inte missförstås av någon. Den kommer att öka trafiknykterheten och därmed trafiksäkerheten. De flesta remissinstanser stöder därför också tanken på att en sådan gräns införs.

Det är i dag statens rättskemiska laboratorium som bestämmer säkerhetsavdragets storlek vid blodanalyser och rikspolisstyrelsen beträffande utandningsproven. Vi anser att säkerhetsavdragets storlek som i dag skall motiveras av eventuella analysfel inte förändras av om gränsen blir satt vid 0.

Beträffande straffsattserna är 0-0.3 promille ett gott intervall för varning och böter. Vid promillen över 0,3 skall körkortet alltid återkallas och lämplig straffpåföljd utmätas.

Trots HD:s försök att få en likartad bedömning av tingsrätterna när det gäller trafikbrottmålen så är det fortfarande alltför stora variationer i deras bedömningar. Detta hänger till en del samman med olika inställning till att föranstalta om personundersökningar. Detta ses allmänt som en omfattande åtgärd både organisatoriskt, administrativt och med en ökning av domstolsverkets kostnader. Vi anser att det borde finnas en något förenklad form av personundersökningar när det gäller trafikbrotten. Den skulle enbart syfta till att ta reda på den enskilde gärningsmannens alkoholsituation. Detta skulle snabbt ge tingsrätterna ett bra beslutsunderlag.

Fleralet av dem som gör sig skyldig till trafiknykterhetsbrott har alkoholproblem men i dag räcker vårdresurserna för denna grupp inte till. Kontraktsvård kan vara en lämplig vårdform för dem att komma till rätta med sina problem. Vi är beredda att utöka kontraktsvården för dem som begår trafiknykterhetsbrott. Det behövs även en samordning mellan olika huvudmän för att kunna ge dem den bästa hjälpen. Vi anser att en översyn behövs för att finna ett bra alternativ till fängelsestraff för dem som behöver vård för sina alkoholproblem.

Slutligen har regeringen inte tagit upp trafiknykterhetsbrott som begås till sjöss. Det vore lämpligt att göra detta i ett sammanhang. Utvecklingen mot allt fler, större och snabbare båtar gör att faran med onyktra båtförare blir allt större. Vi anser att ungefär samma regler med en nollgräns införs när det gäller trafiken till sjöss.

Hemställen

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen beslutar om ändring av 4 § 1 mom. i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott så att promillegränsen i blodet och milligrammen per liter i utandningsluften sätts till 0,

2. att riksdagen beslutar om ändring av 22 § i körkortslagen (1977:477) andra stycket så att de där angivna alkoholenheterna i blodet ändras till 0.3 promille i blodet och 0,15 milligram per liter i utandningsluft,

Mot. 1989/90

Ju8

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anføres om förenklad form av personundersökning i trafiknykterhetsbrott och om kontraktsvård.

Mot. 1989/90

Ju8

Stockholm den 18 oktober 1989

Lars Werner (vpk)

Bertil Måbrink (vpk)

Lars-Ove Hagberg (vpk)

Margó Ingvardsson (vpk)

Berith Eriksson (vpk)

Bo Hammar (vpk)

Ylva Johansson (vpk)

