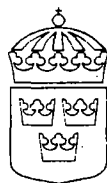


Justitieutskottets betänkande

1989/90:JuU2

Trafiknykterhetsbrotten m.m.



1989/90
JuU2

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet ett regeringsförslag om ändringar i trafiknykterhetslagstiftningen samt ett antal motioner som har väckts med anledning av detta förslag. Samtidigt behandlar utskottet ett antal motioner i vilka tas upp olika frågor med anknytning till trafiknykterhetslagstiftningen i stort.

Enligt regeringsförslaget skall den nedre gränsen för straffbar alkoholpåverkan i trafiken sänkas och trafiknykterhetsbrotten delas in i två grader, rattfylleri och grovt rattfylleri. Vidare föreslås vissa ändringar i reglerna om återkallelse av körkort.

Utskottet ansluter sig till regeringens förslag utom såvitt avser den föreslagna sänkningen av den nedre straffbarhetsgränsen, där utskottet förordar en något större sänkning än den som regeringen har föreslagit. Enligt utskottet bör gränsen sänkas till en blodalkoholhalt på 0,2 ‰ — med en motsvarande sänkning för alkoholhalten i utandningsluften. Med anledning av den ytterligare sänkning av straffbarhetsgränsen som utskottet förordar gör utskottet i betänkandet vissa uttalanden om möjligheterna till varning och återkallelse i körkortsärenden. Enligt utskottet bör de föreslagna lagändringarna träda i kraft den 1 juli 1990.

Såvitt avser den nedre straffbarhetsgränsen förordas i en reservation (c, vpk, mp) att denna gräns sänks till 0,1 ‰ och i en annan reservation (m) förordas bifall till regeringens förslag om en sänkning av gränsen till 0,3 ‰. I en reservation (fp) föreslås att straffbestämelsen om rattfylleri får en annan utformning än den som regeringen har föreslagit.

Enligt en reservation (fp, c, mp) bör gränsen mellan rattfylleri och grovt rattfylleri gå vid 1,0 ‰ i stället för vid av utskottet förordade 1,5 ‰. I en annan reservation (m) föreslås att maximistraffet för grovt rattfylleri skall vara fängelse i två år i stället för i ett år som utskottet förordar. I en reservation (vpk) förespråkas strängare regler såvitt avser återkallelse av körkort.

I övriga reservationer förordas uttalanden av riksdagen angående: påföljdsvalet vid rattfylleri (m), införandet av en förenklad form av personundersökning vid rattfylleri (vpk), inrättandet av en haverikommission vid trafikolyckor (fp, mp), försök med automatisk förarkon-

troll (c), en informationskampanj i trafiknykterhetsfrågor (fp, c, mp), möjligheterna att bevisa förekomsten hos bilförare av andra berusningsmedel än alkohol (c, vpk, mp) och införandet av ett förbud mot eftersupning (c).

En innehållsförteckning till betänkandet finns på s. 110.

1989/90:JuU2

Propositionen m.m.

I proposition 1989/90:2 har regeringen (justitiedepartementet) föreslagit riksdagen att anta vid propositionen fogade förslag till

1. lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,
2. lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192).
3. lag om ändring i körkortslagen (1977:477)
4. lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)
5. lag om ändring i skadeståndslagen (1972:207)
6. lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m.

Lagförslagen — som har granskats av lagrådet — har den lydelse som framgår av *bilaga 1*.

Propositionens huvudsakliga innehåll redovisas på s. 9.

I samband med propositionen behandlar utskottet *dels* 27 yrkanden i motioner som väckts med anledning av den nu aktuella propositionen, *dels* 8 yrkanden i motioner som väckts med anledning av proposition 1988/89:118 (se utskottets betänkande 1988/89:JuU27), *dels* 20 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden åren 1988 och 1989. Motionsyrkandena redovisas på s. 2 ff.

Motionerna

Motioner väckta med anledning av proposition 1989/90:2

1989/90:Ju1 av Berit Löfstedt m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen beslutar fastställa den nedre straffbarhetsgränsen vid trafiknykterhetsbrott till 0,2 ‰.

1989/90:Ju2 av Görel Bohlin (m) vari yrkas att riksdagen beslutar att gränsen för grovt rattfylleri i lagstiftningen ändras från nuvarande och i propositionen föreslagna 1,5 ‰ till 1,0 ‰.

1989/90:Ju3 av Britta Bjelle m.fl. (fp) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att trafikbrottslagen skall bygga på en principiell nollgräns,

2. att riksdagen beslutar att trafiknykterhetsreglerna i lagstiftningen utformas såsom anförts i motionen,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om inrättande av en haverikommission och inriktningen av dess arbete.

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att kontroll av alkoholförtäring regelmässigt skall företas vid trafikolycka som utreds av polisen.

1989/90:Ju4 av Rolf Dahlberg m.fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att påföljden för grovt rattfylleri skall vara fängelse i högst två år,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att uppenbar likgiltighet för medtrafikanter säkerhet inte skall vara en *avgörande* faktor för utdömande av fängelsestraff,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utdömande av skyddstillsyn för grovt rattfylleri,

4. att riksdagen uttalar att straffvärdet hos grova rattfylleribrott normalt är så högt att detta i sig motiverar fängelse i stället för en inte frihetsberövande påföljd,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om stöd och vård beträffande personer som har dömts för trafiknykterhetsbrott.

1989/90:Ju5 av Ingbritt Irhammar m.fl. (c) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar, med ändring av i propositionen framlagt förslag till lag om ändring i lagen om straff för vissa trafikbrott, att gränsen för straffbar alkoholkoncentration i blodet eller i utandningsluften skall sänkas till 0,0 ‰,

2. att riksdagen beslutar, med ändring av i propositionen framlagt förslag till lag om ändring i trafikbrottslagen, att ansvar för grovt rattfylleri skall inträda vid en alkoholkoncentration av 1,0 ‰ i blodet eller 0,5 milligram per liter i utandningsluften,

3. att riksdagen beslutar, med ändring av i propositionen framlagt förslag till lag om ändring i trafikbrottslagen, att straffskalorna och påföljderna utformas i enlighet med vad i motionen anförts,

4. att riksdagen beslutar, att motsvarande ändringar som i motionen föreslås i lagen om straff för vissa trafikbrott, vidtas i lagen om ändring i järnvägstrafiklagen,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av resursförstärkning till rättsväsendet,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av forskning om andra drogers påverkan i trafiknykterhetshänseende,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en informationskampanj gällande alkohol och trafik,

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av utvärdering av de nya promillegränserna.

1989/90:Ju6 av Hans Göran Franck och Anita Johansson (båda s) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar — i händelse av en sänkning av promillegränsen — att brott med en alkoholhalt under 0,5 ‰ bedöms som rattonykterhet, alternativt rattfylleriförseelse med penningböter som påföljd,

2. att riksdagen beslutar uttala att någon utvidgning av fängelsestraffets tillämpning icke skall ske, då det föreligger särskilda skäl häremot, i enlighet med vad som anges i motionen,

3. att riksdagen beslutar att ge regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en omfattande undersökning av trafikbrottslighetens orsaker och verkningar samt en utvärdering av en sänkning av promillegränsen i enlighet med vad som anges i motionen.

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av väsentliga förstärkningar av vård- och stödåtgärder åt alkoholskadade i samband med trafiknykterhetsbrott.

1989/90:Ju7 av Sven-Erik Alkemark m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen fastställer den nedre straffbarhetsgränsen vid trafiknykterhetsbrott till 0,2 ‰.

1989/90:Ju8 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar om ändring av 4 § 1 mom. 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 § andra stycket körkortslagen (1977:477) så att de där angivna alkoholenheterna i blodet ändras till 0,3 ‰ i blodet och 0,15 milligram per liter utandningsluft,

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

Motioner väckta med anledning av proposition 1988/89:118

1988/89:Ju12 av Karin Israelsson och Gunhild Bolander (båda c) vari yrkas att riksdagen beslutar införa en principiell 0-gräns för alkoholhalt i blod eller utandningsluft för den som kör motordrivet fordon eller spårvagn.

1988/89:Ju13 av Hans Lindforss (mp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om straffbar alkoholkoncentration i utandningsluft och blod.

1988/89:Ju14 av Ingbritt Irhammar m.fl. (c) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar införa en principiell 0-gräns för alkoholhalt i blod eller utandningsluft för den som kör motordrivet fordon eller spårvagn,

2. att riksdagen hos regeringen begär en kampanj om alkohol och trafik enligt det anförda.

3. att riksdagen hos regeringen begär förslag om sänkt övre straffbarhetsgräns för rattfylleribrott,

4. att riksdagen hos regeringen begär att initiativ tas för att utveckla smidiga metoder att säkert upptäcka andra berusningsmedel än alkohol och läkemedel.

1989/90:JuU2

1988/89:Ju16 av Karin Ahrland m.fl. (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att ett förslag om sänkt straffbarhetsgräns vid trafiknykterhetsbrott i enlighet med vad som anförts i motionen snarast bör framläggas för riksdagen.

1988/89:Ju17 av Birger Rosqvist m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär dels förslag om sänkning av promillereglerne i enlighet med vad som anges i motionen, dels att beredning av ärendet sker så skyndsamt att riksdagsbehandling och beslut kan ske 1989.

Motioner väckta under allmän motionstid

1987/88:Ju605 av Alf Svensson (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nödvändigheten av en ny högsta tillåtna promillegräns vid hilkörning.

1987/88:Ju610 av Anders Castberger och Olle Grahn (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nödvändigheten av att snarast införa en principiell nollgräns i trafiken och att rättsäkerheten på fullt betryggande sätt tillgodoses genom en tillräcklig säkerhetsmarginal.

1987/88:Ju617 av Barbro Nilsson m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om alkoholbruk och trafiken.

1987/88:Ju618 av Arne Svensson och Hans Nyhage (m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till en lagstiftning gällande högsta gräns för narkotikakoncentrationen i en bilförares blod under eller efter färden.

1987/88:Ju620 av Karin Israelsson m.fl. (c,fp) vari yrkas

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

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

1987/88:Ju813 av Bengt Westerberg m.fl. (fp) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag till en ny lägsta promillegräns vid vilken ansvar för trafiknykterhet inträder.

Motiveringen återfinns i motion 1987/88:So237.

1988/89:Ju227 av Gudrun Norberg (fp) vari yrkas att riksdagen beslutar om sådan ändring i alkohollagstiftningen att gränsen för rattonykterhet sänks till i princip 0,0 ‰.

Motiveringen återfinns i motion 1988/89:So256.

1988/89:Ju606 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.

1989/90:JuU2

1988/89:Ju609 av Kjell Ericsson och Ingbritt Irhammar (båda c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till sådan ändring i trafikbrottslagen att alkoholförtäring förbjuds sex timmar efter körning om fordonsföraren förstår eller borde förstå att han kan bli föremål för polisutredning med anledning av körningen.

1988/89:Ju610 av Ingbritt Irhammar och Martin Olsson (båda c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en utredning av möjligheterna att genomföra försök med automatisk förarkontroll för alkoholproblematiker i Sverige.

1988/89:Ju622 av Olof Johansson m.fl. (c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till lag som markerar att alkohol och trafik över huvud inte hör samman enligt vad som anförts i motionen.

Motiveringen återfinns i motion 1988/89:So253.

1988/89:Ju625 av Anders Castberger m.fl. (fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en ändring av gränsen för rattonykterhet från 0,5 ‰ till en principiell nollgräns med godtagbar rättssäkerhetsmarginal,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en motsvarande ändring av gränsen för rattfylleri från 1,5 ‰ till 1,0 ‰.

1988/89:Ju627 av Stig Gustafsson m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en översyn av reglerna om framförande av motorfordon under påverkan av läkemedel eller narkotika.

1988/89:Ju640 av Elver Jonsson och Rune Thorén (fp, c) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att införa en principiell/pedagogisk 0-gräns beträffande trafiknykterhet,

2. att riksdagen beslutar att påföljdsgränsen för rattonykterhet sätts till lägsta rättssäkra gräns,

3. att riksdagen beslutar att nuvarande rattfyllerigräns om 1,5 ‰ sätts till högst 1,0 ‰,

4. att riksdagen beslutar att de nya reglerna på trafiknykterhetens område bör föregås och följas upp av en aktiv informationskampanj i samarbete med bl.a. myndigheter och ideella trafiksäkerhetsorganisationer.

1988/89:Ju815 av Bengt Westerberg m.fl. (fp) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag om att promillegränsen vid vilken ansvar för trafiknykterhet inträder sänks till den lägsta nivå som kan fastställas med bibehållna krav på rättssäkerhet,

Motiveringen återfinns i motion 1988/89:So301.

Inledning

Allmän bakgrund

Trafiknykterhetslagstiftningen har genomgått en betydande utveckling alltsedan de första straffbestämmelserna efter initiativ från riksdagen infördes på 1920-talet (prop. 1925:114, 1LU 34, rskr. 303). Ansvarsområdet har successivt utvidgats, och kravet på nykterhet i trafiken har efter hand skärpts. Ett betydelsefullt led i utvecklingen var när frihetsstraff år 1934 infördes som en regelmässig påföljd för rattfylleri (prop. 1934:208, 2LU 35, rskr. 286).

Sin nuvarande konstruktion fick trafiknykterhetsreglerna i huvudsak när de s.k. *promillebestämmelserna* efter förslag av en särskild utredningsman (SOU 1940:17) infördes år 1941 (prop. 1941:159, 1LU 36, rskr. 287). Dessa regler medförde att möjligheterna att bekämpa trafiknykterhetsbrott förbättrades. Det behövde inte längre föras bevisning om att förarens körförmåga varit nedsatt i det särskilda fallet utan straffansvaret kunde direkt knytas till alkoholkoncentrationen i förarens blod. Reformen år 1941 innebar också att trafiknykterhetsbrotten delades in i två svårhetsgrader, av vilka det svårare brottet senare fick beteckningen rattfylleri och det lindrigare i allmänhet kom att benämnas rattonykterhet. Straffskalorna för dessa brott har varit oförändrade sedan dess.

Genom lagstiftning år 1951 fördes bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott över till trafikbrottslagen (prop. 1951:30, 2LU 30, rskr. 336). I trafikbrottslagen (1951:649; TBL) infördes samtidigt en föreskrift om drograttfylleri.

Trafiknykterhetsbestämmelserna har sedan år 1951 ändrats flera gånger. År 1957 sänktes den nedre promillegränsen vid rattonykterhet från 0,8 till 0,5 ‰ (prop. 1957:72, 1LU 16, rskr. 240). I samband därmed tillsattes en utredning för att se över trafiknykterhetsregleringen. Utredningen lade år 1963 fram betänkandet (SOU 1963:72) Nykterhet i trafik med förslag till en ändrad lagstiftning om trafiknykterhetsbrott. Betänkandet innehöll många uppslag som togs till vara vid det fortsatta arbetet, men förslaget som helhet ansågs inte kunna läggas till grund för omedelbara lagstiftningsåtgärder. Ytterligare utredning i ämnet bedömdes nödvändig.

Det fortsatta utredningsarbetet genomfördes av 1966 års trafiknykterhetsbrottskommitté som år 1970 lade fram betänkandet (SOU 1970:61) Trafiknykterhetsbrott — Förslag 1970. Förslaget har i vissa delar lett till lagstiftning av praktisk betydelse i kampen mot trafiknykterhetsbrott. Sålunda ändrades år 1975 promillereglererna i TBL så att straffansvar inträder även när promillegränsen för rattfylleri eller rattonykterhet inte har uppnåtts under själva färden utan först efter dennas slut (prop. 1975:22, TU 13, rskr. 146). Därmed försvann praktiskt taget det s.k. tillbakaräkningsproblemet som tidigare ofta komplicerade utredningar om brott av denna typ. I samband med lagändringen infördes

vidare en tidsbegränsad lagstiftning om försöksverksamhet med rutinmässiga alkoholutandningsprov. Denna lagstiftning ersattes år 1976 av lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov (prop. 1975/76:162, JuU 1976/77:15, rskr. 94).

Promillireglernas tillämpningsområde omfattade fram till år 1978 inte vissa traktorer, men genom en lagändring detta år utvidgades tillämpningsområdet så att det numera omfattar alla motordrivna fordon utom fordon som är avsedda att föras av gående (prop. 1977/78:77, JuU 21, rskr. 156).

År 1982 gjordes bestämmelserna om rattfylleri och rattonykterhet tillämpliga även på förare av maskindrivna järnvägsfordon och tunnelbanetåg (prop. 1981/82:204, JuU 58, rskr. 331). Dessa bestämmelser upphävdes i maj 1985 och fördes i stället med vissa ändringar in i järnvägstrafiklagen (1985:92) som då trädde i kraft (prop. 1983/84:117 och 1984/85:33, LU 1984/85:27, rskr. 201). Dessutom infördes ett straffansvar också för andra järnvägs- och tunnelbanetjänstemän som utför uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten och därvid är så påverkade av berusningsmedel att det måste antas att uppgiften inte har kunnat utföras på ett betryggande sätt.

Möjligheter till förverkande av de fordon som har använts vid bl.a. trafiknykterhetsbrott infördes den 1 juli 1987 (prop. 1986/87:81, JuU 24, rskr. 200).

Genom lagstiftning år 1989 har det gjorts möjligt att använda alkoholutandningsprov som bevismedel i mål om ansvar för trafiknykterhetsbrott samtidigt som polisens möjligheter att ta rutinmässiga alkoholutandningsprov har utökats (prop. 1988/89:118, bet. JuU27, rskr. 314).

Närmare om bakgrunden till de nu aktuella förslagen

Inom justitiedepartementet upprättades i mars 1983 promemorian (Ds Ju 1983:6) Trafiknykterhetsbrotten, Förslag till ändringar i lagstiftningen. Promemorian innehöll flera olika förslag med anknytning till straffbestämmelserna om rattfylleri och rattonykterhet. Dessa innebar bl.a. en sänkning av den nedre straffbarhetsgränsen för trafiknykterhetsbrott från 0,5 till 0,4 ‰ och en ändrad utformning av trafiknykterhetsbrotten som innebar att dessa skulle delas in i två svårhetsgrader, rattfylleri och grovt rattfylleri.

Efter remissbehandling av promemorian beslöt regeringen i augusti 1984 att inhämta lagrådets yttrande över ett förslag som hade upprättats inom justitiedepartementet på grundval av bl.a. promemorieförslagen om en sänkning av promillegränsen och en ändrad utformning av brottskonstruktionerna. Sedan lagrådet avgett yttrande förelades riksdagen förslagen (prop. 1984/85:21). Förslagen återkallades sedermera av regeringen (skr. 1984/85:91, rskr. 26).

Under år 1988 remissbehandlades de förslag om ändringar i lagen om alkoholutandningsprov som utgjorde underlag för 1989 års ovan nämnda lagstiftning. I detta sammanhang gavs remissinstanserna tillfäll-

le att lämna synpunkter också på det förslag till en sänkning av den nedre straffbarhetsgränsen för trafiknykterhetsbrott som hade behandlats i den återkallade propositionen.

1989/90:JuU2

I betänkandet (SOU 1987:43) Snabbare körkortsingripanden m.m. föreslog körkortsutredningen en ändring i 22 § körkortslagen (1977:477). Förslaget togs till största delen upp i den proposition om ändringar i körkortslagen som riksdagen behandlade på våren 1989 (prop. 1988/89:134, bet. TU20, rskr. 308). I den nu aktuella propositionen tas en av de frågor upp som behandlades i körkortsutredningens betänkande och som har samband med frågan om en sänkning av den nedre straffbarhetsgränsen. Det gäller frågan om körkortsåterkallelse och varning vid trafiknykterhetsbrott där blodalkoholhalten ligger under 0,8 ‰.

Utfrågning m.m.

Den 25 maj 1989 anordnade justitieutskottet en offentlig utfrågning i promillefrågan. En förteckning över de personer som medverkade vid utfrågningen finns i *bilaga 5*. En redovisning av vad de medverkande anförde vid utfrågningen finns i *bilaga 6*.

Trafikutskottet har den 7 november 1989 avgivit yttrande till justitieutskottet över vissa delar av förslagen i den nu aktuella propositionen. Yttrandet (1989/90:TU1y) finns intaget i *bilaga 4*.

Till justitieutskottet har vidare kommit in ett flertal skrivelser från representanter för nykterhetsrörelsen och andra personer med intresse för trafiknykterhetsfrågor.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås ändringar i TBL och körkortslagen (KL) som syftar till att främja trafiknykterheten.

Gränsen för straffbar alkoholphåverkan i trafiken föreslås bli sänkt från en blodalkoholhalt på 0,5 till 0,3 ‰ med en motsvarande sänkning för alkoholhalten i utandningsluften.

Vidare skall enligt förslaget trafiknykterhetsbrotten delas in i två grader som kallas rattfylleri och grovt rattfylleri. Vid bedömningen av om ett brott är grovt skall, förutom alkoholhalten och påverkansgraden, särskilt beaktas om körningen har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Motsvarande ändringar föreslås i järnvägstrafiklagens bestämmelser om onykterhet i trafik.

Ändringar föreslås också i KL. Ändringarna innebär att möjligheter-na att återkalla ett körkort vidgas. Som huvudregel skall ett körkort kunna återkallas vid alla trafiknykterhetsbrott. Inom det område som enligt förslaget blir nykriminaliserat skall dock gälla att varning i stället kan meddelas, om detta av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd. Möjligheten att vid mildrande omständigheter meddelas varning vid alkoholhalter mellan 0,5 och 0,8 ‰ föreslås bli avskaffad.

Gällande bestämmelser

Trafiknykterhetsbrotten

Bestämmelser om trafiknykterhetsbrott finns i 4 § TBL. Kriminaliseringen är uppdelad på ett grövre brott, som rubriceras *rattfylleri*, och ett lindrigare brott för vilket det saknas särskild beteckning men som i allmänhet brukar benämnas *rattonykterhet*.

Enligt 1 mom. första och andra styckena skall föraren av ett motordrivet fordon eller en spårvagn dömas för rattfylleri när han har varit så påverkad av starka drycker eller något annat berusningsmedel att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kunnat föra fordonet eller spårvagnen (s.k. *kliniskt rattfylleri*). Tredje stycket innehåller en presumptionsregel, enligt vilken föraren av ett motorfordon eller en spårvagn skall anses ha varit så påverkad av starka drycker under färden som nyss har sagts, om han har fört fordonet efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgick till minst 1,5 ‰ i hans blod eller 0,75 milligram per liter i hans utandningsluft (s.k. *promillerautfylleri*). Om föraren har varit påverkad av något annat berusningsmedel än alkohol (s.k. *drograttfylleri*), kan presumptionsregeln inte tillämpas, eftersom den bygger enbart på koncentrationen av alkohol i förarens blod eller utandningsluft. Däremot kan regeln om kliniskt rattfylleri vara tillämplig i sådana fall. Straffet för rattfylleri är fängelse i högst ett år eller vid mildrande omständigheter böter, dock lägst 25 dagsböter.

Straffbestämmelsen om rattonykterhet bygger uteslutande på den alkoholkoncentration som har uppmätts i förarens blod eller utandningsluft. Enligt 2 mom. skall sålunda föraren av ett motorfordon eller en spårvagn dömas för rattonykterhet om han har fört fordonet efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgick till 0,5 ‰ i hans blod eller 0,25 milligram per liter i hans utandningsluft, även om det inte är styrkt att han har varit så påverkad som krävs för ansvar för rattfylleri. Straffet för rattonykterhet är böter, dock lägst tio dagsböter, eller fängelse i högst sex månader.

Begreppet motordrivet fordon har samma innebörd i 4 § TBL som i 2 § vägtrafikkungörelsen (1972:603) och avser alltså motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon. Enligt 3 mom. första stycket TBL omfattar promillereglernas tillämpningsområde inte den som för ett motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

Enligt 4 § 3 mom. andra stycket TBL gäller straffbestämmelserna inte en körning som ingår som ett led i en vetenskaplig eller därmed jämförlig undersökning, om regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer har lämnat tillstånd. Syftet med bestämmelsen är att ge möjligheter till experimentella försök för forskningen om prestationsnedsättande effekter av droger av olika slag.

Försök till trafiknykterhetsbrott är inte straffbelagt. Däremot har i rättspraxis de allmänna reglerna om ansvar för *medverkan* ansetts vara tillämpliga, såväl vid rattfylleri som vid rattonykterhet (se t.ex. NJA 1949 s. 689 och RH 1988:87).

Enligt 7 § TBL får ett fordon som har använts vid brott förklaras förverkat, om det är uppenbart att förverkande behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet och om förverkande inte är oskäligt. Bestämmelsen innebär att ett fordon som har använts vid rattfylleri eller rattonykterhet kan förklaras förverkat.

Straffbestämmelser motsvarande dem i 4 § TBL, som omfattar förare av ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana, finns i 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen. Bestämmelserna om rattfylleri och rattonykterhet i TBL skiljer sig från föreskrifterna i järnvägstrafiklagen genom att det i den sist nämnda lagen inte anges något lägsta bötesstraff. Vidare omfattar straffansvaret enligt järnvägstrafiklagen inte bara förare utan även vissa andra tjänstemän vid en järnväg eller en tunnelbana som utför uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten (6 kap. 2 § fjärde stycket). Järnvägstrafiklagens promilleregler gäller dock inga andra personalkategorier än förare (6 kap. 2 § andra och tredje styckena).

Körkortsreglerna

Bestämmelser om återkallelse av körkort och om varning i stället för återkallelse vid brott mot TBL och järnvägstrafiklagen finns i KL. Huvudregeln enligt 16 § är att återkallelse skall ske. Vid rattonykterhet och motsvarande brott enligt järnvägstrafiklagen får dock (22 § andra stycket), om alkoholkoncentrationen inte har uppgått till 0,8 ‰, varning meddelas i stället för återkallelse under förutsättning att omständigheterna är mildrande. En möjlighet att meddela varning i stället för återkallelse finns också enligt en annan bestämmelse (24 § andra stycket) men enligt den bestämmelsen krävs att det föreligger synnerliga skäl.

I 21 § KL finns bestämmelser om spärrtid vid återkallelse av körkort. Bestämmelserna innebär att en spärrtid på lägst en månad och högst tre år normalt skall bestämmas. Vid vissa brott, däribland rattfylleri och motsvarande brott enligt järnvägstrafiklagen, skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år.

Utskottets överväganden

Allmänna utgångspunkter

Trafiknykterhetsfrågan har länge stått i förgrunden i arbetet på att förbättra trafiksäkerheten. Samtidigt som motorfordonstrafiken har genomgått en intensiv utveckling har betydelsen av att fordonsförare avhåller sig från alkohol eller andra medel som kan försämra körförmågan framhållits allt starkare. Sverige kan sägas tillhöra föregångsländerna på detta område genom att vi tidigare än i andra länder med en sträng lagstiftning har inskräpvt kravet på nykterhet i trafiken.

Som justitieministern framhåller är det emellertid viktigt att trafiknykterhetsarbetet bedrivs på en bred front och inte endast genom lagstiftning. I detta arbete — som ytterst syftar till att göra klart att alkohol och trafik inte hör ihop — har folkrörelser och andra organisationer en avgörande roll. Utan ett brett folkligt engagemang är det inte möjligt att tränga tillbaka trafiknykterheten, oavsett vilka lagstiftningsåtgärder och kontrollinsatser som vidtas från statsmakternas sida.

Detta utesluter självfallet inte att lagstiftare och myndigheter måste vara öppna för att efter hand ompröva och effektivisera insatserna på trafiknykterhetsområdet, såväl vad gäller förebyggande åtgärder som kontroll och sanktioner. Så har också skett under senare år. Förutom den lagstiftning om alkoholutandningsprov och om snabbare körkortsingripanden som har genomförts under år 1989 kan här hänvisas till de regler om förverkande av fordon vid trafiknykterhetsbrott som infördes år 1987.

En fråga som är av stor betydelse för trafiknykterheten är *gränserna för det straffbara området*. Den frågan är också en av huvudpunkterna i det förslag som regeringen nu har lagt fram.

Från olika håll har framförts önskemål om införandet av en s.k. *principiell nollgräns* och förslag härom läggs fram i ett stort antal av de motioner som utskottet behandlar i detta betänkande. Också trafikutskottet har i sitt yttrande förordat en principiell nollgräns.

Flera olika alternativ för en nollgräns är i och för sig tänkbara, som vart och ett är förenat med olika för- och nackdelar. Något nu aktuellt förslag som har varit föremål för en sedvanlig remissbehandling finns inte, och oavsett vilket alternativ man tänker sig är det nödvändigt att analysera hur andra frågor som en sådan gräns aktualiserar lämpligen bör lösas. Detta gäller exempelvis frågor om bevisning, brottspåföljder, körkortsfrågor och utformningen av det rättsliga förfarandet.

Även polisens övervakning och kontroll är av stor betydelse i sammanhanget. Bl.a. måste övervägas om det föreligger risk för att polisens insatser i praktiken skulle komma att gälla bilförare med en förhållandevis låg alkoholhalt medan de verkligt trafikfarliga förarna skulle ha lättare att undgå upptäckt.

En föreslagen modell för en principiell nollgräns innebär att det i princip skall vara förbjudet att föra ett fordon med alkohol i kroppen, men att förbudet skall vara kombinerat med en lagregel om straffansvar först om alkoholkoncentrationen har uppgått till en viss nivå. En blodalkoholkoncentration på 0,2 ‰ har här nämnts som en tänkbar gräns för en sådan regel.

Enligt utskottets mening är det svårt att se på vilket sätt en sådan ordning rent praktiskt skulle skilja sig från den nuvarande — eller föreslagna — med en föreskriven lägsta gräns för alkoholkoncentrationen. I bägge fallen är ju vad som närmast behöver diskuteras var gränsen lämpligen skall ligga.

Ur principiell synvinkel skiljer sig emellertid de olika förslagen åt på ett väsentligt sätt. En grundläggande princip inom straffrätten är att straffrättsliga regler så klart och entydigt som möjligt skall ange omfattningen av det straffbara området. Mot den bakgrunden är det enligt

utskottets mening inte godtagbart med en ordning som innebär att en straffbestämmelse å ena sidan uttryckligen förbjuder ett visst handlings-sätt och å den andra lika uttryckligen utesluter straffansvar. Utskottet delar justitieministerns uppfattning att detta inte framstår som en framkomlig väg för att introducera en s.k. principiell nollgräns.

En liknande ordning presenterade 1957 års trafiknykterhetskommitté, som föreslog att det skulle vara straffbart att föra motorfordon efter alkoholförtäring utom i fall då gärningen var att anse som *ringa*. Enligt kommittén skulle det vara fråga om ringa fall när blodalkoholhalten inte översteg 0,4 ‰. Även under den gränsen skulle emellertid straffansvar kunna komma i fråga.

Utskottet är liksom justitieministern tveksamt också till detta förslag. Effektiva insatser för trafiknykterheten förutsätter att det finns klara och enkla regler för utredning och lagföring av trafiknykterhetsbrott. De s.k. promillereglerna har här utan tvekan varit av stor betydelse för att åstadkomma ett förhållandevis enkelt men samtidigt rättssäkert förfarande. En ordning enligt vilken straffansvaret vid alkoholhalter som understiger en viss nivå blir beroende av omständigheterna i det enskilda fallet medför betydande risker, vilket också påpekades av flera remissinstanser som yttrade sig över trafiknykterhetskommitténs förslag.

Det finns även andra tänkbara modeller för en principiell nollgräns. Ett annat alternativ är en ordning med en *absolut nollgräns*, som har förordats i ett par av de nu aktuella motionerna.

Vilka för- och nackdelar som dessa olika förslag är förenade med är inte närmare utrett, men även utan tillgång till sådan utredning kan enligt utskottets mening riktas vissa grundläggande invändningar mot varje form av nollgräns eller totalförbud. Dessa invändningar hänger samman med frågan om vilka principer som de straffrättsliga reglerna för onykterhet i trafiken bör vila på.

Till grund för den nuvarande regleringen ligger vad som är avgörande från *trafiksäkerhetssynpunkt*. Den formella huvudregeln i TBL om kliniskt rattfylleri innebär att var och en skall fällas till ansvar som har fört ett fordon och därvid varit så påverkad av alkohol att han kan antas inte ha kunnat föra fordonet på ett betryggande sätt. Den alkoholkoncentration han har haft är däremot i princip utan betydelse för ansvarsfrågan. Det har visat sig att bestämmelsen om kliniskt rattfylleri är förenad med åtskilliga bevis- och tillämpningsproblem, och det är mot den bakgrunden man skall se promillereglerna som bygger på *generella* kunskaper om olika alkoholkoncentrationers betydelse för körförmåga och trafiksäkerhet.

De olika förslag som har framförts om en nollgräns eller ett totalförbud torde däremot ha en annan utgångspunkt. Knappast någon kan hävda att varje alkoholkoncentration, oavsett hur liten den är, har en sådan negativ effekt på körförmågan att den i sig kan motivera ett straffrättsligt ingripande, och motivet till en nollgräns brukar inte heller anges vara hänsynen till trafiksäkerheten i det enskilda fallet. I stället är det vanligt att man hänvisar till den *pedagogiska* effekt som en nollgräns skulle ha. Betydelsen av denna effekt anses då kunna

motivera straff eller straffhot i ett enskilt fall oberoende av om förfarandet i sig kan antas ha varit ägnat att påverka trafiksäkerheten. Sålunda åberopar trafikutskottet i sitt yttrande att den principiella nollgräns som trafikutskottet förordar i första hand bör bli en norm som introduceras och stöds genom pläderande attitydpåverkan från samhällets sida. I debatten har också stundtals förts fram rent alkoholpolitiska argument.

Justitiutskottet är i likhet med justitieministern mycket tveksamt till att bygga strafflagstiftning på sådana indirekta effekter. Strafflagstiftning är i princip ett medel som bör begränsas till gärningar som är klart skadliga eller farliga för enskilda eller för samhället, och för att utsträcka tillämpningsområdet längre bör det finnas mycket starka skäl. Dessutom skulle de förslag om en principiell nollgräns som har framförts — inte minst med hänsyn till nuvarande trafikintensitet — innebära en nykriminalisering i en storleksordning som över huvud taget torde sakna jämförelse i tidigare lagstiftning.

Frågan är då om de pedagogiska eller attitydpåverkande effekter som en nollgräns kan antas medföra är så starka och säkra att de ändå kan motivera ett avsteg från sedvanliga principer för den straffrättsliga lagstiftningen.

I motsats till förhållandet vid vissa andra överträdelser är det inte så att vid misstanke om trafiknykterhet de ringa fallen är fler än de grova. Som nämns i propositionen visar tillgänglig statistik att närmare 80 % av dem som misstänks för trafiknykterhet har en alkoholkoncentration i blodet över 1 ‰ och närmare 60 % över 1,5 ‰. Detta tyder på att efterlevnaden av trafiknykterhetsbestämmelserna bland människor i allmänhet är mycket god. Problemet torde i stället gälla en förhållandevis liten grupp som på ett uppenbart sätt bryter mot redan nu gällande bestämmelser. Bland dem som döms för trafiknykterhetsbrott är andelen som tidigare har dömts för trafiknykterhetsbrott ungefär 30 %; i kategorin med mer än 1,5 ‰ överstiger andelen tidigare dömda 40 %. En mycket stor andel har också annan tidigare kriminell belastning. Minst 30 % av de dömda saknar körkort och många har svåra alkoholproblem. Att denna grupp skulle påverkas av en nollgräns förefaller enligt utskottets mening mindre troligt.

Mot denna bakgrund anser utskottet att den pedagogiska eller attitydpåverkande effekten av en nollgräns inte kan antas vara sådan att den motiverar ett avsteg från sedvanliga lagstiftningsprinciper. Detta gäller särskilt som de positiva effekterna torde kunna uppnås också genom en sådan sänkning av den nedre straffbarhetsgränsen som är motiverad med hänsyn till alkoholkoncentrationens inverkan på körförmågan.

I likhet med justitieministern vill utskottet emellertid tillägga att det inte är uteslutet att framtida forskning eller praktiska erfarenheter från andra länder kan innebära att den ståndpunkt som utskottet nu har intagit kan behöva omprövas. Det är därför angeläget att trafiknykterhetsreglernas tillämpning blir föremål för fortlöpande uppmärksamhet från statsmakternas sida, och att det praktiska resultatet av vidtagna

reformer blir utvärderade efter det att en viss tid har gått. Önskemål om en utvärdering av de ändringar som nu föreslås har för övrigt förordats också av trafikutskottet och i ett par av motionerna.

Redan i det här sammanhanget vill utskottet beröra en fråga som har tagits upp i bl.a. trafikutskottets yttrande. Trafikutskottet föreslår att gränsen för straffbar påverkan bestäms till en blodalkoholhalt på 0,2 ‰ och att däri skall inrymmas även en marginal för analysfel m.m.

Det bör anmärkas att vad som här åsyftas uppenbarligen är avsett att vara av en annan karaktär än de *säkerhetsavdrag* som för närvarande tillämpas när det gäller promillebestämmelserna. Dessa avdrag har inte att göra med gränserna för det straffbara området utan är endast ett uttryck för den tillförlitlighet som de tillgängliga analysmetoderna har. Med andra ord skall säkerhetsavdraget garantera att ingen döms utan att i verkligheten ha haft en straffbar alkoholhalt. Ytterst är det en uppgift för domstolarna att inom ramen för sin bevisprövning bedöma vilken storlek som säkerhetsavdraget bör ha. Säkerhetsavdraget grundar sig på vetenskapliga undersökningar av analysmetodernas tillförlitlighet, och avdragets storlek har genom åren minskat i takt med att analysmetoderna har gjorts säkrare.

Enligt utskottets mening måste en principiell och tydlig skillnad göras mellan den nedre promillegränsen och den säkerhetsmarginal som bevismetoden kräver. Att i lagstiftning reglera denna säkerhetsmarginal är oförenligt med principen om domstolarnas fria bevisprövning.

Principen om fri bevisprövning är av största betydelse inom rättskipningen. Principen innebär att det inte finns någon begränsning i fråga om de kunskapskällor som domstolen får använda vid bevisvärderingen och att den därvid inte är bunden av några legala regler. Detta har uttryckts genom föreskriften i rättegångsbalken (35 kap. 1 §) att rätten efter samvetsgrann prövning av allt som har förekommit i målet skall avgöra vad som är bevisat.

Den av trafikutskottet föreslagna ordningen innebär att det skall godtas att personer kan bli dömda för rattfylleri trots att det kan vara så att personen — på grund av analysmetodens otillförlitlighet — inte har en straffbar alkoholkoncentration i blodet eller i utandningsluften. Exempelvis kommer en person som enligt resultatet av blodanalysen har haft 0,21 ‰ att dömas för rattfylleri trots att det inte kan uteslutas att han i själva verket har haft endast 0,15 ‰.

Av grundläggande rättssäkerhetsskäl är enligt utskottets mening en sådan ordning helt utesluten. När det gäller avdrag som måste göras med hänsyn till analysmetodens tillförlitlighet är justitieutskottet till skillnad mot trafikutskottet således av den meningen att det inte är acceptabelt med någon annan ordning än den som nu gäller.

I propositionen föreslås att straffbarhetsgränsen sänks från nuvarande 0,5 till 0,3 ‰ alkohol i blodet och att motsvarande sänkning görs beträffande alkoholhalten i utandningsluften.

I flera motioner förordas en lägre gräns än den som föreslås i propositionen. Sålunda finns motionsförslag om att gränsen bör sättas vid 0,0 ‰ (1989/90:Ju5), 0 ‰ (1989/90:Ju8), 0,1 ‰ (1988/89:Ju13), 0,2 ‰ (1989/90:Ju1, Ju3 och Ju7, 1988/89:Ju17 och 1987/88:Ju610) samt 0,20–0,25 ‰ (1987/88:Ju610). Härutöver finns flera motioner i vilka förordas en lägre gräns än den nuvarande, en principiell nollgräns eller lägsta möjliga gräns med hänsyn till rättssäkerheten.

Trafikutskottet förordar i sitt yttrande en *principiell nollgräns*. Enligt trafikutskottet visar undersökningar att körförmågan hos förare försämras vid alkoholhalter som är avsevärt lägre än den nuvarande gränsen för straffbar alkoholpåverkan. Med hänsyn till den ökning av trafiken som har skett under senare år och som är att vänta även i framtiden och som i sig inrymmer ökade olycksrisker är enligt trafikutskottets mening tiden nu mogen för att man försöker eliminera alkoholpåverkan som riskfaktor i trafiken. Övervägandena om gränsen för straffbar alkoholpåverkan i trafiken måste sålunda enligt vad trafikutskottet anför ha som utgångspunkt att alkohol och trafik inte hör ihop.

Med denna utgångspunkt måste enligt trafikutskottets mening ställas ett mera långtgående krav än som sker i propositionen. Trafikutskottet anser att gränsen för straffbar alkoholpåverkan i trafiken bör sättas så nära noll som det är möjligt med hänsyn till medicinska och praktiska skäl och av hänsyn till rättssäkerheten. Trafikutskottet föreslår att gränsen bestäms till 0,2 ‰ (resp. 0,10 milligram) och att däri även inryms en marginal för analysfel m.m.

I propositionen anför justitieministern att det tidiga införandet hos oss av en promillegräns i lagstiftningen liksom den internationellt sett relativt låga gränsen säkerligen har varit viktiga faktorer när det gäller attityderna till trafiknykterheten och det faktiska beteendet i trafiken. Med hänvisning till de kunskaper som numera finns om alkoholens betydelse för körförmågan och trafiksäkerheten menar justitieministern att starka skäl talar för att den nuvarande gränsen är alltför hög. Hon åberopar därvid bl.a. att det tidigare förslaget om en sänkning av gränsen från 0,5 till 0,4 ‰ fick ett brett stöd vid remissbehandlingen.

När det sedan gäller frågan om till vilken nivå som promillegränsen bör fastställas gör sig, som justitieministern framhåller, en rad olika hänsyn gällande.

Inledningsvis tar justitieministern upp en fråga som har berörts av vissa remissinstanser, nämligen intresset av att vår lagstiftning inte avviker från vad som gäller i omvärlden och då särskilt inom Norden. Utskottet delar här justitieministerns uppfattning att samtidigt som man kan ha förståelse för den synpunkten så bör det framhållas att det redan nu finns skilda regler för trafiknykterhetsbrotten i olika länder utan att detta har föranlett några mer påtagliga praktiska problem.

Intresset av likartade nationella regleringar bör således inte utgöra något avgörande hinder mot förändringar som det från saklig synpunkt kan anföras goda skäl för.

Utskottet delar vidare justitieministerns uppfattning att det är en naturlig utgångspunkt att straffbarhetsgränsen bör bestämmas med hänsyn till vad som motiveras av *trafiksäkerhetens krav*. Det är emellertid viktigt att därvid vara medveten om att tillgänglig forskning inte ger underlag för att en viss gräns objektivt sett är den rätta. Vad det gäller är att finna den gräns som framstår som bäst underbyggd med hänsyn till de kunskaper som finns om hur trafiksäkerheten påverkas av alkoholförtäring.

En form av undersökningar som inte bara hos oss har spelat stor roll för trafiknykterhetslagstiftningens utformning är s.k. olycksriskundersökningar. I sådana undersökningar sker en jämförelse mellan en olycksfallsgrupp och en kontrollgrupp utan olycksfall. Dessa undersökningar visar genomgående att det finns ett starkt samband mellan alkohelpåverkan och olycksfall i trafiken, och att detta samband ökar mycket kraftigt ju högre alkoholhalten är. När det gäller lägre påverkansgrader ger undersökningarna inte något säkert underlag för en bedömning av alkoholens betydelse för olycksriskerna. Den inverkan på risknivån som har redovisats för alkoholhalter under 0,5 ‰ är så pass begränsad, och resultaten så osäkra, att undersökningarna sedda för sig egentligen knappast kan läggas till grund för ett förslag om en sänkt promillegräns.

Att enbart lägga olycksriskundersökningar till grund för trafiknykterhetslagstiftningens utformning bör emellertid som justitieministern påpekar inte komma i fråga. Alkohol som en riskfaktor i trafiken intar i förhållande till många andra sådana faktorer en särställning genom att den är förutsebar och därmed möjlig att beakta för den som planerar att använda ett fordon. Det är därför naturligt att ställa kraven på nykterhet i trafiken mycket högt.

För övrigt förhåller det sig nog så — som framhålls i propositionen — att en alkoholhalt på 0,5 ‰ normalt förutsätter en alkoholförtäring som säkerligen en bred majoritet av allmänheten anser vara fullständigt utesluten i samband med bilkörning, oavsett var gränsen för det straffbara området ligger. Genom andra undersökningar än olycksriskundersökningarna måste det också anses vara klart att även vid lägre alkoholhalter än 0,5 ‰ prestations- och körförmågan påverkas negativt på ett sådant sätt att den nuvarande gränsen framstår som för hög.

Den forskning som har utförts på området ger emellertid inte någon entydig vägledning om var gränsen lämpligen bör sättas. En orsak till detta är att effekterna av en viss alkohelpåverkan kan skifta betydligt mellan olika individer. Skilda typer av riskbedömningar som har gjorts tyder dock på att det för personer som inte är alkoholvana inträder en riskhöjning redan vid 0,3–0,4 ‰, och ännu tidigare när det gäller komplicerade uppgifter.

En annan omständighet som det enligt utskottets mening är viktigt att beakta är angelägenheten av att i möjlig mån söka motverka

tendenser till vad som brukar kallas promilletänkande, dvs. att man "räknar ut" hur mycket man kan dricka utan att komma upp till en straffbar alkoholpåverkan. Enligt uppgifter i den allmänna debatten förekommer detta i stor utsträckning, framför allt bland ungdomar. Utrymmet för sådana spekulationer minskar naturligtvis om den nedre straffbarhetsgränsen sänks.

Även med hänsyn till sådana faktorer är det emellertid, som justitieministern uttalar, angeläget att den promillegräns som väljs grundas på kunskaper om de trafikrisker som alkoholpåverkan medför. Detta är viktigt inte minst för att upprätthålla allmänhetens respekt för lagstiftningen och dess tillämpning.

Som en utgångspunkt för var den nedre promillegränsen bör ligga har angetts den inverkan som alkohol har på en genomsnittsförarens körförmåga. Med den utgångspunkten kan man förstå uttalanden om att det skulle föra för långt att sänka gränsen till 0,3 ‰. Utgångspunkten är emellertid enligt utskottets mening alltför snäv. Målet bör — som justitieministern framhåller — vara att motverka riskbeteenden även för sådana grupper som mer än genomsnittsföraren — t.ex. ungdomar — kan tänkas bli påverkade av en förhållandevis måttlig alkoholkonsumtion. För ungdomar innebär alkoholpåverkan i trafiken en högre riskfaktor än för vuxna, och det är också särskilt viktigt att hos unga inskräpa att alkohol och trafik inte hör ihop, eftersom deras attityd härvidlag kan komma att prägla deras trafikbeteende senare i livet. Vid bedömningen av var straffbarhetsgränsen skall ligga bör vidare hänsyn tas inte endast till betydelsen av alkoholpåverkan i mer rutinartade situationer utan även till dess betydelse vid mer komplicerade uppgifter.

Som framgår av de överväganden som utskottet nu har gjort anser utskottet att gränsen för det straffbara området bör sänkas. Utskottet förordar emellertid en något större sänkning än vad justitieministern har föreslagit. En sänkning av straffbarhetsgränsen till 0,2 ‰, som utskottet alltså förordar — med en motsvarande sänkning för alkoholhalten i utandningsluften — skulle enligt utskottets mening än mer tillgodose behovet av att i trafiknykterhetslagstiftningen beakta den inverkan som, enligt vad som har sagts i det föregående, även lägre alkoholhalter kan ha på körförmågan. En gräns på 0,2 ‰ ligger så nära noll som för närvarande kan anses vara motiverat från trafiksäkerhetssynpunkt, och en så låg promillegräns — i förening med regeln om kliniskt rattfylleri, som ju kriminaliserar varje alkoholpåverkan som kan antas innebära en fara för trafiksäkerheten — innebär enligt utskottets mening att budskapet om att alkohol och trafik inte hör ihop kommer till klarare uttryck också i lagstiftningen.

Vad som *sammanfattningsvis* har varit avgörande för utskottets inställning till var straffbarhetsgränsen bör ligga är 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, som förordas i några av motionerna, skulle medföra att det kriminaliserade området utvidgades i en omfattning som inte är motiverad 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, som nyss nämnts, en kriminalpolitiskt sett allvarlig fara för upprätthållandet av den allmänna laglydnaden.

Förslag som har framförts om en promillegräns, i vilken skall ingå en marginal för analysfel, innebär att rättsordningen skulle acceptera att personer som i realiteten inte har haft en straffbar alkoholhalt kan komma att dömas för rattfylleri med de konsekvenser i olika hänseenden som detta kan få för den dömda. En sådan ordning är inte ägnad att ge allmänheten respekt och förtroende för lagstiftningen och rättssystemet i övrigt.

Utskottets överväganden innebär att utskottet inte ställer sig bakom de förslag om en lägre gräns än 0,2 ‰ som har framförts i några av motionerna. De motionsyrkanden i vilka rent allmänt har förordats en lägre gräns, eller en lägsta möjliga gräns med hänsyn till rättssäkerheten, är tillgodosedda med utskottets ställningstagande.

Straffbestämmelsernas uppbyggnad m.m.

Enligt regeringens förslag skall trafiknykterhetsbrotten delas in i två grader. Normalgraden benämns *rattfylleri* och den grövre graden *grovt rattfylleri*. När det gäller rattfylleri placeras promilleregeln — såsom varande det i praktiken vanligaste fallet — i lagtexten före den nuvarande huvudregeln om kliniskt rattfylleri. Denna senare regel skall vara tillämplig dels då det inte finns någon bevisning om blodalkoholhalten, dels då någon har fört ett fordon under påverkan av något annat medel än alkohol.

Bestämmelsen om grovt rattfylleri föreslås bli utformad i överensstämmelse med vad som normalt gäller för gradindelade brott. Detta innebär att det i bestämmelsen anges vissa omständigheter som särskilt skall beaktas vid bedömningen av om brottet är grovt. Förutom en *alkoholhalt* som har uppgått till minst 1,5 ‰ (eller 0,75 milligram per liter utandningsluft) nämns i bestämmelsen *annan avsevärd påverkan av alkohol eller något annat medel* samt *påtaglig fara för trafiksäkerheten* som omständigheter som skall beaktas särskilt. Också andra omständigheter kan emellertid kvalificera brottet som grovt. Det är å andra sidan möjligt att brottet inte är att anse som grovt trots att någon av de omständigheter som nämns har förelegat.

Straffskalorna för brotten föreslås bli för rattfylleri böter eller fängelse i högst sex månader och för grovt rattfylleri fängelse i högst ett år.

I tre motioner (1989/90:Ju2, Ju3 och Ju5) förordas att gränsen för grovt rattfylleri sätts vid 1,0 ‰ i stället för vid 1,5 ‰. Liknande yrkanden — som tar sikte på nu gällande bestämmelser — finns även i ett par andra motioner.

I en motion (1989/90:Ju3) föreslås — i syfte att framhålla att alkohol är förbjudet i trafiken — att föreskriften om kliniskt rattfylleri placeras i inledningen av bestämmelsen om rattfylleri.

Som nämns i propositionen har *lagregleringen av trafiknykterhetsbrotten* inte förändrats på något grundläggande sätt sedan början av 1940-talet. Detta har medfört att regleringen när det gäller såväl den sakliga uppbyggnaden som den lagtekniska konstruktionen numera framstår mera som en återspeglning av olika tidigare delreformer än som en ändamålsenlig ansvarsbestämmelse.

Sålunda tar den grundläggande regeln inte sikte på de i praktiken helt dominerande fallen, dvs. överskridanden av promillegränserna. Huvudregeln nu gäller i stället kliniskt rattfylleri, där någon vid förande av ett fordon har "varit så påverkad av starka drycker att det kan antas att han icke på betryggande sätt kunnat föra fordonet". Straffskalan är fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna är mildrande, böter, dock lägst tjugofem dagsböter. I ett särskilt stycke sägs därefter att det skall dömas till samma straff, om föraren har varit påverkad på motsvarande sätt av något annat berusningsmedel än alkohol.

Efter dessa bestämmelser anges den första av promillereglerna. Den avser fall då alkoholhalten i förarens blod under eller efter färden har uppgått till minst 1,5 ‰. Enligt lagtextens utformning är det här emellertid inte fråga om något självständigt straffansvar. Där sägs nämligen att den förare som har haft en sådan alkoholhalt i blodet "skall anses ha varit så påverkad under färden" som sägs i huvudregeln.

Först efter de nu redovisade bestämmelserna kommer den bestämmelse som allmänheten säkerligen uppfattar som huvudregeln, eftersom den anger den nedre gränsen för vilka gärningar som är straffbara. Enligt den bestämmelsen är det straffbart att föra ett fordon, om blodalkoholhalten under eller efter färden uppgick till 0,5 men inte 1,5 ‰. Straffskalan är i detta fall böter, dock lägst tio dagsböter, eller fängelse i högst sex månader. Brottet har ingen egen beteckning men brukar kallas för rattonykterhet. Bestämmelsen är tillämplig endast om det inte är bevisat att föraren har varit så påverkad att det är fråga om rattfylleri.

Enligt utskottets mening är det uppenbart att de nu redovisade reglerna är onödigt komplicerade till sin uppbyggnad och att de dessutom dåligt informerar om innehållet i trafiknykterhetslagstiftningens regler. Inte heller ger de en rättvisande bild av de olika bestämmelsernas betydelse i den praktiska tillämpningen. Det är därför angeläget att vid en ändring av trafiknykterhetslagstiftningen söka anpassa reglerna efter nutida förhållanden och synsätt. Som föreslås i propositionen är det då naturligt att knyta an till den lagstiftningsteknik som numera allmänt tillämpas vid strafflagstiftning.

I likhet med justitieministern anser utskottet att trafiknykterhetslagstiftningen i fortsättningen bör vara utformad så att den i första hand anger en brottstyp för *normalfallen* och i andra hand en för *de grova fallen* av trafiknykterhetsbrott. Straffskalan för den ordinära brottstypen bör omfatta böter eller fängelse i högst sex månader. För den grova brottstypen bör endast fängelse ingå i straffskalan. Utskottet kan också ställa sig bakom de brottsbeteckningar — rattfylleri och grovt rattfylleri — som föreslås i propositionen.

Det är enligt utskottets mening en naturlig utgångspunkt vid lagstiftning inom straffrätten att främst ta sikte på de i praktiken viktigaste fallen. När det gäller trafiknykterhetsbrotten är det ingen tvekan om att dessa är *promillefallen* och att dessa därför bör tas in som en huvudregel i regleringen. Men även om promillefallen i praktiken är den helt dominerande brottsformen krävs uppenbarligen också en särskild reglering som tar sikte på dels påverkan av andra medel än alkohol, dels påverkan av alkohol där någon bevisning inte har kunnat säkras angående alkoholhalten.

Utskottet kan ansluta sig till vad justitieministern härvidlag anför om tillämpningen av regeln om *kliniskt rattfylleri*. Allmänt sett bör ansvar för kliniskt rattfylleri kunna komma i fråga så snart en förare har varit så påverkad att han vid en objektiv bedömning framstår som olämplig som förare. Vilka allmänna krav som kan ställas i det hänseendet bör avgöras med beaktande av de grunder som ligger bakom avgränsningen av straffansvaret när det gäller promillekörning. Justitieministern befarar att regeln om kliniskt rattfylleri även i framtiden kommer att vara förenad med vissa tillämpningsproblem, och det finns som utskottet ser det anledning att här ta fasta på de synpunkter som lagrådet har framfört om den närmare tillämpningen av bestämmelsen om kliniskt rattfylleri.

I en motion (1989/90:Ju3) föreslås att bestämmelsen om kliniskt rattfylleri — med en delvis annan utformning — bör få en mer framskjuten placering än vad som föreslås i propositionen. Syftet härmed är enligt motionärerna att framhäva budskapet att alkohol inte skall användas i samband med bilkörning.

Utskottet har ovan anfört att det är en riktig utgångspunkt att främst ta sikte på de i praktiken vanligaste fallen, dvs. promilleöverträdelserna, och att komplettera med bl.a. en bestämmelse om ansvar vid kliniskt rattfylleri. Utskottet kan således inte ansluta sig till det i motionen framförda förslaget.

Vad härefter gäller *konstruktionen av det grövre brottet* — grovt rattfylleri — vill utskottet till en början instämma i justitieministerns uppfattning att det inte kan komma i fråga att som en allmän inriktning ge böter ett vidgat användningsområde vid de allvarigare trafiknykterhetsbrotten. Tvärtom finns det anledning att i många fall se strängare än nu på dessa brott, särskilt i fall där alkoholhalten endast obetydligt har understigit 1,5 ‰ och det med hänsyn till trafikförhållanden eller andra omständigheter har förelegat en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Beträffande den närmare utformningen av bestämmelsen om grovt rattfylleri anser utskottet i likhet med vad som anförs i propositionen att bestämmelsen bör konstrueras på samma sätt som vid andra former av gradindelade brott. Detta innebär att domstolen efter en samlad bedömning av omständigheterna har att avgöra vilken grad av brottet som föreligger i det konkreta fallet. I likhet med vad som annars är normalt vid gradindelade brott bör det anges vilka omständigheter som särskilt skall beaktas vid bedömningen av om brottet är grovt.

Utskottet delar vidare justitieministerns uppfattning om vilka omständigheter som skall beaktas vid en sådan bedömning. I anslutning till nuvarande ordning bör sålunda en alkoholhalt på 1,5 ‰ eller däröver vara en av dessa omständigheter. Vid sidan härav bör som försvårande anges att föraren har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel. Detta rekvisit tar främst sikte på fall där den misstänkte har varit påverkad av annat än alkohol eller när någon bevisning om blodalkoholhalten inte föreligger. Som ett ytterligare rekvisit bör i lagtexten anges att det särskilt skall beaktas om framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Härmed avses främst att föraren har kört vårdslöst eller haft en särskilt ansvarsfull föraruppgift.

Som har nämnts inledningsvis föreslås i ett par motioner att *gränsen för grovt rattfylleri* bör gå vid 1,0 ‰ i stället för vid 1,5 ‰. Vad som därvid i första hand åberopas är att en förare redan vid en blodalkoholhalt på 1,0 ‰ normalt får anses utgöra en sådan trafiksäkerhetsrisk att ansvar för det grovre brottet bör inträda.

Utskottet kan för sin del inte ansluta sig till denna uppfattning. Visserligen innebär en blodalkoholhalt på 1,0 ‰ en betydande riskökning, men tillgängliga undersökningar kan enligt utskottets mening inte tas till intäkt för att en blodalkoholhalt på 1,0 ‰ redan i sig skall innebära att det som huvudregel skall vara fråga om ett grovt rattfylleri. För övrigt kommer med den konstruktion av det grova brottet som föreslås i propositionen ett inte obetydligt antal fall som i dag bedöms som rattfylleri att kunna bedömas som grovt rattfylleri. Det kan t.ex. vara fråga om fall där föraren har haft en lägre alkoholhalt än 1,5 ‰, men där framförandet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Med samma påföljdspraxis som i dag skulle detta medföra att majoriteten av dessa fall med de nya reglerna kan komma att bestraffas med fängelse i stället för med böter.

Vidare vill utskottet framhålla att en sänkning av gränsen för grovt rattfylleri från 1,5 till 1,0 ‰ skulle få stora konsekvenser för de myndigheter som har hand om lagföring och straffverkställighet. Sålunda skulle det inte längre vara möjligt att i intervallet 1,0–1,5 ‰ använda strafföreläggande, eftersom fängelse i mer än sex månader kan följa på brottet. Detta skulle i sin tur medföra en betydande ökning av åklagarnas och domstolarnas arbetsbelastning. Den ökade användning av fängelse som en sådan sänkning medför skulle dessutom — utöver ökade kostnader i domstolarna — leda till ett påtagligt ökat behov av platser på kriminalvårdsanstalterna. Härtill vill utskottet framhålla att

en sådan utveckling också skulle gå emot riksdagens uttalanden om att användningen av fängelsestraff bör begränsas så långt det är möjligt och att ytterligare alternativa påföljdsformer bör utvecklas.

I en motion (1989/90:Ju4) yrkas att *maximistrafvet för grovt rattfylleri* bestäms till fängelse i högst två år i stället för i högst ett år som föreslås i propositionen. Enligt motionärerna skulle därmed straffvärdet för det grova rattfylleribrottet bättre överensstämma med straffvärdet för andra, jämförbara brott. Eftersom grovt rattfylleri är ett brott som ytterst riktar sig mot den personliga integriteten menar motionärerna att brottet från straffvärdessynpunkt bör likställas med misshandel och framkallande av fara för annan.

Utskottet delar inte den uppfattning som uttrycks i motionen. Ett straffmaximum på fängelse i högst ett år innebär enligt utskottets mening att straffvärdet för det grövre brottet — liksom hittills — kommer att ligga på en väl avvägd, hög nivå. För de fall där det skulle kunna vara aktuellt med ett längre fängelsestraff än ett år torde detta för övrigt ofta vara möjligt genom de bestämmelser som finns om överskridande av straffmaximum när fråga är om att döma till ansvar för flera brott samtidigt (se 26 kap. 2 § brottsbalken).

I en motion (1989/90:Ju6) förordas att *påföljden för en överträdelse i intervallet 0,3—0,5 ‰* skall vara penningböter — med följd att ordningsbot kan användas — och att sådana överträdelser bör benämnas rattfylleriförseelse eller rattonykterhet.

Utskottets uppfattning är som har nämnts ovan att straffskalan för den lägre graden av rattfylleri bör överensstämma med den som för närvarande gäller för rattonykterhet, dvs. böter — dock utan särskilt minimum — eller fängelse i högst sex månader. Motionärernas förslag innebär att överträdelser i det aktuella intervallet skulle utgöra en ny typ av trafiknykterhetsbrott med särskild påföljd och egen beteckning. Utskottet anser att detta inte är lämpligt. Tiden får visa om det finns något behov av en ytterligare differentiering av trafiknykterhetsbrotten, och behovet av en sådan förändring kan lämpligen övervägas i samband med den utvärdering av de nya reglernas tillämpning som utskottet har förordat ovan.

I en motion (1989/90:Ju5) yrkas att det skall vara fråga om *rattfylleriförseelse* i intervallet 0,0—0,3 ‰.

Yrkandet är en konsekvens av att det i motionen föreslås att den nedre straffbarhetsgränsen skall sättas vid 0,0 ‰. Av skäl som har redovisats ovan kan utskottet inte ställa sig bakom yrkandet.

I ett par motioner tas upp frågor om *påföljdsvalet vid trafiknykterhetsbrott*.

Den förhållandevis regelmässiga användningen i *praxis* av fängelsestraff har som justitieministern framhåller lång hävd och har främst motiverats av intresset att upprätthålla en allmän laglydnad. Att *praxis* härvidlag har haft betydelse kan knappast heller betvivlas. Samtidigt har emellertid insikterna ökat om att det bakom den grövre trafiknykterhetsbrottsligheten i allmänhet finns personliga och sociala problem som är förknippade med ett alkoholberoende. Vidare råder numera stor enighet om att ett fängelsestraff inte är ägnat att påverka den

dömde i en sådan riktning att man därigenom i nämnvärd grad kan motverka återfall eller hjälpa den dömda med hans grundläggande problem. Detta har i sin tur lett till att domstolarna i en större omfattning än tidigare dömer till icke frihetsberövande påföljder, främst skyddstillsyn i förening med föreskrifter om behandling.

Som redovisas i propositionen skiftar emellertid praxis väsentligt mellan olika domstolar trots att det föreligger en rad vägledande avgöranden från högsta domstolen. Oavsett orsakerna här till är det otillfredsställande med en så växlande praxis på detta område.

Enligt utskottets mening är det angeläget att ta till vara de möjligheter som finns att försöka motverka fortsatt brottslighet — och därmed trafikfarligt beteende — genom behandling och andra former av stöd- och hjälpåtgärder. Det torde också numera finnas ett brett stöd bland allmänheten för en inriktning som innebär en ökad användning av sådana åtgärder. Som utskottet ser det saknas anledning att befara att den allmänna laglydnaden skulle påverkas negativt av en sådan ändrad inriktning. De nu framlagda förslagen innebär i flera hänseenden en klart strängare inställning till trafiknykterhetsbrotten, och här till kommer att den år 1989 genomförda lagstiftningen har gjort polisens övervakning och kontroll effektivare.

Problemet är i första hand hur man på bästa sätt skall kunna motverka fortsatt brottslighet hos den förhållandevis lilla grupp som svarar för de grövre trafiknykterhetsbrotten. Fängelsestraff har här inte visat sig vara något verksamt medel. I likhet med justitieministern anser utskottet att det är bättre för trafiksäkerheten om påföljdssystemets många olika möjligheter utnyttjas för att komma till rätta med den enskilde gärningsmannens grundläggande problem.

De nya principer för straffmätning och påföljdsval som trädde i kraft vid årsskiftet är allmänt tillämpliga och därför även när det gäller *val av påföljd för rattfylleri*. Detta innebär bl.a. att domstolen alltid skall fästa särskilt avseende vid omständigheter som talar för en lindrigare påföljd än fängelse. Som skäl för fängelse får domstolen — utöver brottslighetens straffvärde och art — beakta att den tilltalade tidigare har gjort sig skyldig till brott. *Straffvärdet* för grovt rattfylleri är inte alltid så högt att detta i och för sig utesluter en inte frihetsberövande påföljd. Däremot står det klart att återfall i grovt rattfylleri måste anses vara en sådan omständighet som gör att annan påföljd än fängelse normalt är utesluten. Den fråga som i praktiken är svårast att avgöra är därför i vilken utsträckning rattfylleribrottens *art* måste anses vara sådan att brotten bör följas av fängelse även om det inte är fråga om en återfallssituation.

Utskottet kan här instämma i justitieministerns uppfattning att en avgörande faktor här måste vara de risker för trafiksäkerheten som brottet har inneburit. Om gärningsmannen genom körsätt, den omfattning som körningen haft eller varit avsedd att ha, de trafikförhållanden som rådde vid körningen eller genom andra sådana omständigheter har visat en uppenbar likgiltighet för sina medtrafikanters säkerhet, måste detta anses tala starkt för fängelse. Om däremot några särskilda

omständigheter av det slag som nu berörts inte har förelegat, bör som justitieministern uttalar normala principer för påföljdsval kunna tillämpas i väsentligt större utsträckning än vad som nu är fallet.

Vid påföljdsvalet är som nyss har nämnts inte endast brottets art av betydelse. Att de vanliga reglerna för val av påföljd är tillämpliga innebär att även omständigheter som i det enskilda fallet talar för en lindrigare påföljd än fängelse skall beaktas (se t.ex. 29 kap. 5 § och 30 kap. 9 § brottsbalken).

Om en domstol har funnit att brottet i det enskilda fallet inte bör föranleda fängelse, står domstolens val i princip mellan villkorlig dom och skyddstillsyn. Utskottet har inget att invända mot vad justitieministern härvidlag anför om de närmare förutsättningarna för det inbördes valet mellan dessa påföljder.

I en motion (1989/90:Ju4) riktas kritik i några avseenden mot de principer för påföljdsvalet vid grovt rattfylleri som uttrycks i propositionen. För det första yrkas i motionen att riksdagen skall ta avstånd från att det skall vara en *avgörande* faktor för utdömande av fängelsestraff att gärningsmannen har visat en uppenbar likgiltighet för sina medtrafikanters säkerhet. Enligt motionärerna är förare med en hög blodalkoholhalt typiskt sett farliga för sin omgivning, och det skall därför inte vara beroende av bevisningen i det enskilda fallet om fängelse skall kunna komma i fråga eller ej. Vidare uttalas i motionen att straffvärdet för grovt rattfylleri normalt är så högt att det motiverar fängelse och att riksdagen därför bör avvisa tankarna på att skyddstillsyn skall användas i större utsträckning än tidigare. Enligt motionärerna kan vidare utbildning, vård och stöd, som en dömd person behöver, komma till stånd inte bara inom ramen för en skyddstillsyn utan även i samband med avtjänandet av ett fängelsestraff eller genom socialtjänstens försorg.

Som utskottet har anförts ovan finns det enligt utskottets mening inget att invända mot den i propositionen föreslagna ordningen att det vid val av påföljd med avseende på brottets art bör vara av avgörande betydelse att gärningsmannen har visat en uppenbar likgiltighet för sina medtrafikanters säkerhet. Visserligen innebär detta att det kommer att krävas bevisning för hur gärningsmannens körning har gått till, något som dock framstår som naturligt eftersom det för ansvar för grovt rattfylleri skall vara fråga om mera utpräglade risker för trafiksäkerheten. För övrigt torde — som justitieministern framhåller — det i propositionen förordade synsättet innebära en väsentlig skärpning för många av de fall som i dag bedöms som rattonykterhet men som enligt förslaget i propositionen kommer att bedömas som grovt rattfylleri.

Även vad gäller straffvärdet för grovt rattfylleri och möjligheterna att döma till annan påföljd än fängelse är utskottet — som har framgått ovan — av samma uppfattning som justitieministern. Straffvärdet för grovt rattfylleri kan sålunda inte alltid anses vara så högt att det i sig motiverar ett fängelsestraff. Och att med enbart en hänvisning till brottets straffvärde bestämma påföljden till fängelse för en person

som har svåra alkoholproblem i stället för till skyddstillsyn eller kontraktsvård skulle enligt utskottets mening strida även mot den praxis som har utvecklats inom ramen för den nuvarande ordningen.

Sammanfattningsvis kan utskottet således inte ställa sig bakom den uppfattning om påföljdsvalet för grovt rattfylleri som kommer till uttryck i motionen.

I en annan motion (1989/90:Ju6) uttrycks *farhågor* för att regeringens förslag kommer att innebära *en ökad användning av fängelse*. Vad som åsyftas är uttalandet i propositionen att ett inte obetydligt antal fall som i dag bedöms som rattonykterhet med förslaget kommer att bedömas som grovt rattfylleri.

Enligt utskottets mening synes motionärerna något ha överbetonat betydelsen av det nämnda uttalandet. Dessutom innebär ju förslaget att fall som i dag bedöms som rattfylleri kommer att kunna bedömas som brott av den lägre graden, och vidare är för valet av påföljd uttalandet om att straffvärdet för grovt rattfylleri inte alltid är så högt att det i sig motiverar fängelse ägnat att minska användningen över huvud taget av fängelse som påföljd.

I samma motion förordas att någon ändring inte bör ske i nuvarande praxis i fråga om icke frihetsberövande påföljder vid rattfylleri och att det även behövs förstärkningar när det gäller vård- och stödåtgärder för dömda trafiknykterhetsbrottslingar.

Som har framgått ovan innebär förslaget i propositionen att användningen av inte frihetsberövande påföljder bör öka väsentligt. Den oro som uttrycks i motionen är således enligt utskottets mening obefogad. De möjligheter som redan i dag finns att döma till kontraktsvård — och som enligt uppgift används i allt större utsträckning — innebär också att förutsättningar finns att i det enskilda fallet finna en påföljd som tillgodoser den dömdes behov av vård och stöd.

I en annan motion (1988/89:Ju606) föreslås att skyddstillsyn i kombination med ett *behandlingsprogram* bör bli huvudregel vid rattfylleribrott.

Med den inriktning som förslaget i propositionen har ökar — som nyss har nämnts — möjligheterna att använda påföljder som inte innebär frihetsberövande. Beträffande sådana särskilda rehabiliteringsprogram som omnämns i motionen har utskottet vid flera tillfällen då frågan har varit aktuell i riksdagen uttalat att det är angeläget att vid sidan av traditionell behandling även försöka ta till vara de pedagogiska och andra effekter som utbildningsprogram av olika slag kan ge. Någon särskild lagstiftning krävs inte för att öppna möjligheter att förena skyddstillsyn med föreskrifter om deltagande i sådan utbildning. Inom kriminalvården finns för övrigt redan utvecklade kurser och erfarenheter från området. Enligt utskottets mening bör verksamhet av det här slaget kunna ges en väsentligt bredare tillämpning, och i det arbetet har nykterhetsrörelsen, motororganisationerna och andra folk-rörelser en viktig uppgift, både när det gäller att utveckla kursmaterial och genom att aktivt delta i genomförandet av verksamheten.

I en motion (1989/90:Ju8) föreslås att det skall införas en *förenklad personundersökning* i rattfyllerimål. Avsikten är enligt motionärerna att det skall bli lättare att spåra gärningsmän med alkoholproblem och därmed göra det möjligt för dessa att få vård och hjälp.

Enligt utskottets mening kan motionsförslaget i och för sig vara förtjänt av ytterligare överväganden. Dessa kan i så fall lämpligen ske i samband med den utvärdering som enligt vad utskottet förordar bör ske sedan nu föreslagna ändringar har varit i kraft en tid. Något särskilt uttalande av riksdagen med anledning av motionsförslaget är däremot inte nödvändigt.

Körkortsfrågor

Förslaget i propositionen innebär att enligt huvudregeln körkortet skall återkallas även vid brott där alkoholhalten har understigit 0,5 ‰ i blodet eller motsvarande koncentration i utandningsluften. En varning skall dock kunna meddelas i stället för återkallelse, om varning av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd. Möjligheten att vid mildrande omständigheter meddela varning vid alkoholhalter under 0,8 ‰ föreslås bli avskaffad.

Utskottet delar justitieministerns uppfattning att det är en naturlig följd av ställningstagandet om en sänkning av straffbarhetsgränsen att även brott inom det område som blir nykriminaliserat skall kunna få konsekvenser i körkortshänseende. Som justitieministern anför är återkallelse av ett körkort en åtgärd som kan drabba den enskilde mycket hårt. Detta gäller särskilt yrkeschaufförer och andra som är starkt beroende av körkort för sin yrkesverksamhet, men också exempelvis personer som är bosatta i glesbygd. Särskilt om överträdelsen i det enskilda fallet inte kan sägas ha medfört några konkreta trafikrisker, kan det sättas i fråga om en körkortsåterkallelse verkligen behöver vara den regelmässiga följderna av en överträdelse. För återhållsamhet i detta hänseende talar 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.

Å andra sidan är bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott grundläggande för trafiknykterheten. För respekten för dessa regler är det därför viktigt att på ett klart och tydligt sätt markera att överträdelser inte tolereras. I likhet med vad som gäller i dag bör därför enligt utskottets mening *återkallelse* av körkort vara huvudregeln vid överträdelser av trafiknykterhetsreglerna.

Inom det nykriminaliserade området bör det emellertid göras möjligt att meddela *varning* i stället för att återkalla körkortet. I likhet med vad som gäller vid andra trafiköverträdelser bör vid dessa överträdelser en varning kunna meddelas om detta av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd. Särskilt när det gäller lägre alkoholkoncentrationer bör 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. Av väsentlig betydelse är också under vilka omständigheter som överträdelsen har skett och med vilket slags fordon.

Behovet av en sådan återhållsamhet beträffande återkallelse av körkort som utskottet har förordat i det föregående gör sig naturligtvis än mer gällande inom ramen för den ytterligare sänkning av straffbarhetsgränsen som utskottet har föreslagit. I anslutning härtill vill utskottet också nämna att — om det i ett enskilt fall bedöms inte vara tillräckligt med en varning — det enligt den aktuella bestämmelsen i KL är möjligt att bestämma en så kort spärrtid som en månad.

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

Utskottet instämmer vidare i justitieministerns uppfattning att det finns goda skäl för en sträng syn också på överträdelser inom det för närvarande kriminaliserade området och att dessa skäl ytterligare förstärks vid en sänkning av straffbarhetsgränsen. Det framstår därför som motiverat att denna stränga syn markeras på ett tydligare sätt i lagstiftningen. Detta kan lämpligen ske genom att varning i de aktuella fallen — 0,5—0,8 ‰ — får meddelas endast om det föreligger synnerliga skäl.

Enligt utskottets uppfattning bör här framhållas att domstolarna vid bedömningen av om synnerliga skäl föreligger eller ej har möjlighet att — i enlighet med vad som allmänt gäller — beakta såväl omständigheter vid själva körningen som förarens personliga förhållanden.

I en motion (1989/90:Ju8) föreslås en *skärpt gräns för körkortsvarning*. Motionsförslaget är en följd av att det i motionen förordas en lägre straffbarhetsgräns än den som föreslås i propositionen.

Med hänvisning till vad som tidigare har anförts avstyrker utskottet bifall till förslaget.

Övriga frågor

Tidpunkten för ikraftträdande

I propositionen föreslås lagändringarna träda i kraft den 1 januari 1990.

Den tid som riksdagens behandling av den nu aktuella propositionen kräver samt den tid som går åt för beslut och utfärdande av lagstiftningen innebär enligt utskottets mening — särskilt som det här gäller en betydande nykriminalisering — att ikraftträdandet bör bestämmas till den 1 juli 1990.

I en motion (1989/90:Ju3) föreslås att det bör inrättas en *haverikommission* i syfte att noggrant undersöka vissa trafikolyckor. En sådan kommission i förening med att det skall vara obligatoriskt vid varje trafikolycka att *kontrollera eventuell alkoholförtäring* skulle enligt motionärerna ge möjligheter att bättre än för närvarande klarlägga sambandet mellan alkohol och trafikolyckor.

Enligt utskottets mening finns i och för sig inget att erinra mot syftet med förslagen. Att få ett bättre underlag för belysning av förhållandet mellan alkoholförtäring och olycksrisker är som utskottet har uttalat tidigare en angelägen uppgift i trafiknykterhetsarbetet. Emellertid torde ett genomförande av motionsförslagen kräva en mer ingående analys av förslagens konsekvenser, inte minst från kostnadssynpunkt. Vidare måste närmare övervägas hur förslagen skulle komma att påverka polisens möjligheter att så effektivt som möjligt utnyttja sina resurser i den brottsförebyggande och brottsbeivrande verksamheten i dess helhet. Utskottet är inte berett att ställa sig bakom förslagen.

I en motion (1988/89:Ju610) yrkas att riksdagen hos regeringen skall begära en utredning av möjligheterna att genomföra försök med *automatisk förarkontroll* för förare med alkoholproblem. I motionen hänvisas till ett sådant projekt i USA, där förarens blodalkoholhalt automatiskt påverkar dennes möjligheter att rent tekniskt starta sin bil.

Av vad som anförs i motionen framgår att såväl svenska myndigheter som företag — bl.a. försäkringsbolag — redan har visat intresse för en sådan försöksverksamhet som förordas i motionen. Det finns därför anledning för utskottet att utgå ifrån att samtliga de möjligheter som kan finnas att förhindra onykterhet i trafiken i lämplig omfattning utvecklas och tas till vara av berörda myndigheter och organisationer. Något särskilt uttalande av riksdagen i frågan är inte erforderligt.

I ett par motioner (1987/88:Ju640, 1988/89:Ju14 och 1989/90:Ju5) föreslås en *informationskampanj* i syfte att förbättra nykterheten i trafiken. Samma uppfattning har trafikutskottet i sitt yttrande.

Även justitieutskottet anser att det är angeläget med informationsinsatser av den typ som förordas. Sådan information förekommer också regelbundet och i en inte obetydlig omfattning. Den allmänna debatt som det nu behandlade förslaget har föranlett utgör enligt utskottets mening ett värdefullt inslag i det informationsarbete som fortlöpande pågår hos myndigheter och organisationer med intresse för trafiknykterhetsfrågor. Och i samband med att de nya reglerna träder i kraft kommer ytterligare informationsinsatser att krävas, något som kommer att vara av betydelse också för den allmänna opinionsbildningen på trafiknykterhetsområdet. Utskottet utgår ifrån att informationsinsatserna kommer att fortgå och vid behov intensifieras även utan något särskilt uttalande från riksdagens sida. Här kan tilläggas att riksdagen nyligen har uttalat att konkreta åtgärder — bl.a. informationsinsatser — måste vidtas för att minska den totala alkoholkonsumtionen (bet. 1989/90:SoU2, rskr. 13).

En *utvärdering* av de nu aktuella ändringarna förordas i ett par motioner (1989/90:Ju5 och Ju6) liksom i trafikutskottets yttrande.

Som har framgått tidigare är det justitieutskottets uppfattning att den nu föreslagna reformen bör följas av en utvärdering av dess tillämpning i praktiken och vilka konsekvenser i övrigt som den har medfört. Inte minst angelägen är en sådan utvärdering med hänsyn till den kraftiga utvidgning av det straffbara området som reformen innebär. I samband med en sådan utvärdering bör således utredas exempelvis hur polisens kontrollmöjligheter har påverkats av reformen, och det kan i ett sådant sammanhang vara lämpligt att även ta upp andra frågor som har berörts i lagstiftningsärendet, bl.a. om det föreligger behov av en mer omfattande undersökning av trafikbrottslighetens orsaker, något som har förordats i en av motionerna. Med beaktande av att även justitieministern har uttalat sig för en utvärdering av reformen föreligger det emellertid enligt utskottets mening inte något behov av ett särskilt uttalande i frågan av riksdagen.

I några motioner tas upp frågor som gäller berusning med *andra medel än alkohol*. I två motioner (1988/89:Ju14 och Ju627) och av trafikutskottet förordas sålunda utredning i syfte att utveckla säkra metoder för att bestämma påverkan hos bilförare av andra berusningsmedel än alkohol, t.ex. narkotika och läkemedel. I en annan motion (1987/88:Ju618) yrkas förslag om att i lagstiftningen läggs fast en högsta gräns för narkotika i en föräres blod.

Enligt det nu behandlade regeringsförslaget kommer det att vara straffbelagt att köra bil om man är så påverkad av alkohol eller något annat medel att man inte på ett betryggande sätt kan föra sitt fordon (4 § andra stycket). Justitieministern uttalar i propositionen att hon är medveten om att det beträffande den här bestämmelsen finns en rad problem som bl.a. avser tillämpningen och som är värda en närmare belysning. Hon nämner därvid att hon särskilt avser frågan om drog-rattfylleri. Enligt justitieministern saknas det emellertid för närvarande underlag som möjliggör några mer genomgripande överväganden.

Utskottet har tidigare behandlat frågor med anknytning till den nuvarande bestämmelsen om drograttfylleri. Vid riksmötet 1986/87 redovisade utskottet (JuU 1986/87:24 s. 10) sålunda att Nordiska rådet hade antagit en rekommendation om att låta utreda omfattningen av drogproblemet i trafiken i de nordiska länderna och utveckla metoder för en snabb och effektiv analys av förekomsten av narkotika och andra medel som verkar på det centrala nervsystemet. Samtidigt erinrade utskottet om att Nordiska rådet hade ställt sig tveksamt till om det var möjligt, eller ens önskvärt, att för andra droger föreskriva koncentrationsgränser av samma modell som för alkohol.

Utskottet har anledning att utgå ifrån att åtgärder vidtas för att sådan utredning som har förordats av Nordiska rådet kommer till stånd, och justitieministerns ovan redovisade uttalande antyder också att beredningsläget när det gäller drograttfylleri kan komma att förändras i framtiden. Enligt utskottets mening är något uttalande av riksdagen inte erforderligt.

Utskottet kan inte ställa sig bakom motionsyrkandet om att hos regeringen begära lagstiftning om en högsta tillåten gräns för narkotika. I anslutning här till kan för övrigt nämnas att numera även själva bruket av narkotika är kriminaliserat.

I två motioner (1987/88:Ju620 och 1988/89:Ju609) begärs lagstiftning om *förbud mot s.k. eftersupning*. Motionärerna hänvisar här till att det i Norge finns en regel enligt vilken det under vissa förutsättningar är straffbart att förtära alkohol under sex timmar efter körningens slut.

Utskottet behandlade ett liknande yrkande vid riksmötet 1986/87. Utskottet konstaterade då (JuU 1986/87:24 s. 13 f) att frågan om en kriminalisering av efterförtäring genom åren hade behandlats grundligt av statliga utredningar vid tre olika tillfällen utan att leda till lagstiftning. I likhet med vad som hade anförts i dessa sammanhang gjorde utskottet bedömningen att problemet med påstådd efterförtäring torde vara relativt litet, sett i förhållande till samtliga trafiknykterhetsbrott. Vidare fann utskottet att tungt vägande invändningar av bl.a. rättssäkerhetsnatur kunde åberopas mot införandet av en sådan lagregel.

Med hänvisning till dessa uttalanden avstyrker utskottet bifall till även nu aktuella yrkanden om att riksdagen hos regeringen skall begära förslag om lagstiftning mot eftersupning.

I en motion (1989/90:Ju5) begärs *ökade resurser för rättsväsendet*.

Riksdagen har vid flera tillfällen framhållit vikten av att rättsväsendet tillförs erforderliga resurser för sin verksamhet, och utskottet utgår därför ifrån att konsekvenserna i olika hänseenden av de nu föreslagna förändringarna i trafiknykterhetslagstiftningen noga följs av regeringen och berörda myndigheter och att vid behov erforderliga åtgärder vidtas. Något särskilt uttalande härom av riksdagen behövs inte. Utskottet avstyrker därför bifall till motionsyrkandet.

Utöver vad som har uttalats i det föregående har utskottet inget att anföra med anledning av propositionen eller motionerna.

Övrigt

Under beredningen av detta lagstiftningsärende har uppmärksamats att vissa följdändringar bör göras som har anknytning till de regler om straffmätning och påföljdsval som trädde i kraft den 1 januari 1989.

I 15 kap. 1 § tredje stycket ärvdabalken bör sålunda hänvisas till 30 kap. 6 § brottsbalken i stället för till — numera upphävd — 33 kap. 2 §. Vidare bör i 38 kap. 2 a § andra stycket sista meningen brottsbalken "domen" ersättas med "beslutet" eftersom enligt 38 kap. 8 § första stycket brottsbalken ifrågakarande avgöranden sker genom beslut och inte genom dom.

Utskottet föreslår att de nämnda ändringarna sker på sätt som framgår av utskottets hemställan.

Utskottet hemställer

1. beträffande *nedre straffbarhetsgränsen för rattfylleri*

att riksdagen med bifall till motionerna 1989/90:Ju1 och 1989/90:Ju7 och med anledning av motionerna 1987/88:Ju605, 1987/88:Ju610, 1987/88:Ju813 yrkande 1, 1988/89:Ju16, 1988/89:Ju17, 1988/89:Ju640 yrkande 2, 1988/89:Ju815 yrkande 1, 1989/90:Ju3 yrkande 2 (delvis) och med avslag på motionerna 1987/88:Ju617, 1987/88:Ju620 yrkande 1, 1988/89:Ju12, 1988/89:Ju13, 1988/89:Ju14 yrkande 1, 1988/89:Ju227, 1988/89:Ju622, 1988/89:Ju625 yrkande 1, 1988/89:Ju640 yrkande 1, 1989/90:Ju3 yrkande 1, 1989/90:Ju5 yrkandena 1, 3 (delvis) och 4 (delvis) och 1989/90:Ju8 yrkande 1 samt med anledning av proposition 1989/90:2 i denna del godkänner vad utskottet har anfört,

res. 1 (c, mp, vpk)

res. 2 (m)

2. beträffande *rattfylleribestämmelsens konstruktion*

att riksdagen med bifall till propositionen i denna del och med avslag på motion 1989/90:Ju3 yrkande 2 (delvis) godkänner vad utskottet har anfört,

res. 3 (fp)

3. beträffande *straffskalan för rattfylleri*

att riksdagen med bifall till propositionen i denna del och med avslag på motion 1989/90:Ju6 yrkande 1 godkänner vad utskottet har anfört,

4. beträffande *bestämmelsen om rattfylleri och motsvarande bestämmelse i järnvägstrafiklagen*

att riksdagen antar i propositionen framlagda förslag till *dels* lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, såvitt avser 4 §, *dels* lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192), såvitt avser 6 kap. 2 § första och andra styckena, med den ändringen att bestämmelserna erhåller i *bilaga 2* som *Utskottets förslag* betecknade lydelse,

res. 4 (c, mp, vpk) - villk. 1

res. 5 (m) - villk. 2

res. 6 (fp) - villk. 3

5. beträffande *gränsen för grovt rattfylleri*

att riksdagen med bifall till propositionen i denna del och med avslag på motionerna 1988/89:Ju14 yrkande 3, 1988/89:Ju625 yrkande 2, 1988/89:Ju640 yrkande 3, 1989/90:Ju2, 1989/90:Ju3 yrkande 2 (delvis) och 1989/90:Ju5 yrkandena 2, 3 (delvis) och 4 (delvis) godkänner vad utskottet har anfört,

res. 7 (fp, c, mp)

6. beträffande *straffmaximum för grovt rattfylleri*

att riksdagen med bifall till propositionen i denna del och med avslag på motion 1989/90:Ju4 yrkande 1 godkänner vad utskottet har anfört,

res. 8 (m)

7. beträffande *påföljdsvalet vid grovt rattfylleri*
att riksdagen med avslag på motion 1989/90:Ju4 yrkandena 2, 3,
4 och 5 godkänner vad utskottet har anfört,
res. 9 (m)

8. beträffande *användningen av fängelsestraff, m.m.*
att riksdagen med avslag på motion 1989/90:Ju6 yrkandena 2
och 4 godkänner vad utskottet har anfört,

9. beträffande *behandlingsprogram*
att riksdagen med avslag på motion 1988/89:Ju606 godkänner
vad utskottet har anfört,

10. beträffande *bestämmelsen om grovt rattfylleri och motsva-
rande bestämmelse i järnvägstrafiklagen*
att riksdagen antar i propositionen framlagda förslag till *dels* lag
om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,
såvitt avser 4 a §, *dels* lag om ändring i järnvägstrafiklagen
(1985:192), såvitt avser 6 kap. 2 § tredje stycket,
res. 10 (fp, c, mp) - villk. 7
res. 11 (m) - villk. 8

11. beträffande *förslagen till ändringar i trafikbrottslagen och
järnvägstrafiklagen i övrigt*
att riksdagen antar i propositionen framlagda förslag till *dels* lag
om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,
dels lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192) i den mån
de inte omfattas av vad utskottet har hemställt ovan under mom.
4 och 10, dock med den ändringen att tidpunkten för lagförsla-
gens ikraftträdande bestäms till den 1 juli 1990,

12. beträffande *varning i stället för återkallelse av körkort*
att riksdagen med avslag på motion 1989/90:Ju8 yrkande 2 antar
i propositionen framlagt förslag till lag om ändring i körkortsla-
gen (1977:477), såvitt avser 22 § andra stycket,
res. 12 (vpk)

13. beträffande *förslaget till ändringar i körkortslagen i övrigt*
att riksdagen antar i propositionen framlagt förslag till lag om
ändring i körkortslagen (1977:477) i den mån det inte omfattas
av vad utskottet har hemställt ovan under mom. 12, dock med
den ändringen att tidpunkten för förslagets ikraftträdande be-
stäms till den 1 juli 1990,

14. beträffande *övriga lagförslag*
att riksdagen antar i propositionen framlagda förslag till *dels* lag
om ändring i trafikskadelagen (1975:1410), *dels* lag om ändring i
skadeståndslagen (1972:207), *dels* lag om ändring i lagen
(1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m.,
dock med den ändringen att tidpunkten för lagförslagets ikraft-
trädande bestäms till den 1 juli 1990,

15. beträffande *förenklad personundersökning*
att riksdagen avslår motion 1989/90:Ju8 yrkande 3,
res. 13 (vpk)

16. beträffande *haverikommission m.m.*
att riksdagen avslår motion 1989/90:Ju3 yrkandena 3 och 4,
res. 14 (fp, mp)
17. beträffande *automatisk förarkontroll*
att riksdagen avslår motion 1988/89:Ju610,
res. 15 (c)
18. beträffande *informationskampanj*
att riksdagen avslår motionerna 1988/89:Ju14 yrkande 2,
1988/89:Ju640 yrkande 4 och 1989/90:Ju5 yrkande 7,
res. 16 (fp, c, mp)
19. beträffande *utvärdering m.m.*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:Ju5 yrkande 8 och
1989/90:Ju6 yrkande 3,
20. beträffande *andra berusningsmedel*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:Ju618, 1988/89:Ju14 yr-
kande 4, 1988/89:Ju627 och 1989/90:Ju5 yrkande 6,
res. 17 (c, mp, vpk)
21. beträffande *förbud mot eftersupning*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:Ju620 yrkande 3 och
1988/89:Ju609,
res. 18 (c)
22. beträffande *ökade resurser för råusväsendet*
att riksdagen avslår motion 1989/90:Ju5 yrkande 5.
23. beträffande *vissa andra lagändringar*
att riksdagen — med ikraftträdande den 1 april 1990 — beslutar
dels att i ärvdabalken hänvisningen i 15 kap. 1 § tredje stycket
till 33 kap. 2 § brottsbalken ändras till att avse 30 kap. 6 §
brottsbalken, *dels* att i brottsbalken uttrycket "domen" i 38 kap.
2 a § andra stycket sista meningen ändras till "beslutet".

Stockholm den 14 december 1989

På justitieutskottets vägnar

Britta Bjelle

Närvarande: Britta Bjelle (fp), Lars-Erik Lövdén (s), Birthe Sörestedt (s), Ingbritt Irhammar (c), Göthe Knutson (m), Göran Magnusson (s), Eva Johansson (s), Björn Ericson (s), Göran Ericsson (m), Lars Sundin (fp), Anders Svärd (c), Kent Lundgren (mp), Sigrid Bolkéus (s), Barbro Andersson (s), Birgit Henriksson (m), Alf Eriksson (s) och Ingrid Burman (vpk).

1. Nedre straffbarhetsgränsen för rattfylleri (mom. 1)

Ingbritt Irhammar (c), Anders Svärd (c), Kent Lundgren (mp) och Ingrid Burman (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som börjar på s. 12 med "Från olika" och slutar på s. 15 med "av motionerna" bort ha följande lydelse.

Utskottet kan konstatera att det är klarlagt att alkoholförtäring försämrar körskickligheten och ökar risken för trafikolyckor. Även mycket små mängder av alkohol kan inverka negativt på förarens prestationsförmåga och omdöme. Den forskning som har utförts på området ger enligt utskottets mening vid handen att gränsen bör sättas betydligt lägre än för närvarande. I England har deras transport- och vägforskningslaboratorium, som sannolikt är världens främsta institut för trafiksäkerhetsforskning, visat hur olycksrisken för ungdomar och förare som bara tillfälligtvis dricker alkohol börjar redan vid omkring 0,1 ‰. Känt är också att risken för svårare olycksfall ökar med stigande alkoholhalt hos bilförare.

Alkohol och trafik hör sålunda inte alls ihop. Denna viktiga och självklara utgångspunkt måste enligt utskottets mening komma klart och entydigt till uttryck också i lagstiftningen. Detta är inte fallet med den nuvarande regleringen av trafiknykterhetsbrotten. Utskottet förordar därför införandet av en principiell nollgräns, dvs. att den nedre straffbarhetsgränsen bör sättas så nära noll som är möjligt med hänsyn till rättssäkerheten samt praktiska och medicinska skäl.

dels att den del av utskottets yttrande som börjar på s. 16 med "I propositionen föreslås" och slutar på s. 19 med "utskottets ställningstagande" bort ha följande lydelse.

Som har nämnts tidigare förordar utskottet införandet av en principiell nollgräns.

Denna inställning delas även av flera tunga remissinstanser med särskild inriktning på trafiksäkerhet, som exempelvis trafiksäkerhetsverket, statens väg- och trafikinstitut och Motormännens helnykterhetsförbund. Även en bred opinion bland allmänheten föredrar en kraftig sänkning av promillegränsen. Denna stora uppslutning utgör en viktig förutsättning för att lagstiftarens mycket restriktiva syn på området skall få genomslag i praktiken.

Med en principiell nollgräns skulle vidare det s.k. promillespekulerandet försvinna, något som enligt utskottets mening är nödvändigt för att komma till rätta med de allvarliga problem som onykterheten i trafiken innebär. Utskottet anser att införandet av en principiell nollgräns är enda sättet att komma ifrån ett sådant spekulerande.

För inte minst ungdomar är det av avgörande betydelse att det budskap som lagstiftningen förmedlar är klart och entydigt. Detta talar ytterligare för att den nedre straffbarhetsgränsen sätts så nära noll som är möjligt med hänsyn till rättssäkerheten samt praktiska och medi-

cinska skäl. Hänsyn måste därvid tas till den eventuella produktion av s.k. klinisk alkohol som enligt forskningen människokroppen själv kan åstadkomma. Vid bestämning av var gränsen skall gå är det vidare viktigt att se till att kriminaliseringen inte kommer att omfatta också sådant som inte kan anses utgöra brottsliga beteenden.

Det skall sålunda — som utskottet har anfört tidigare — i lagstiftningen om trafiknykterhetsbrotten vara fråga om en *principiell nollgräns*.

Utskottet förordar sammanfattningsvis en större sänkning än som har föreslagits i propositionen. En sänkning av straffbarhetsgränsen till 0,1 ‰ — med en motsvarande sänkning för alkoholhalten i utandningsluften — framstår enligt utskottets mening som väl avvägd för att inte kriminalisera ett beteende som inte anses vara brottsligt.

dels att utskottets hemställan under moment 1 bort ha följande lydelse.

1. beträffande *nedre straffbarhetsgränsen för rattfylleri*

att riksdagen med bifall till motionerna 1987/88:Ju617, 1987/88:Ju620 yrkande 1, 1988/89:Ju12, 1988/89:Ju13, 1988/89:Ju14 yrkande 1, 1988/89:Ju227, 1988/89:Ju622, 1988/89:Ju625 yrkande 1 och 1988/89:Ju640 yrkande 1 och med anledning av motionerna 1989/90:Ju1, 1989/90:Ju7, 1987/88:Ju605, 1987/88:Ju610, 1987/88:Ju813 yrkande 1, 1988/89:Ju16, 1988/89:Ju17, 1988/89:Ju640 yrkande 2, 1988/89:Ju815 yrkande 1, 1989/90:Ju3 yrkandena 1 och 2 (delvis), 1989/90:Ju5 yrkandena 1, 3 (delvis) och 4 (delvis) och 1989/90:Ju8 yrkande 1 samt med anledning av proposition 1989/90:2 i denna del godkänner vad utskottet har anfört.

2. Nedre straffbarhetsgränsen för rattfylleri (mom. 1)

Göthe Knutson (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som börjar på s. 18 med "Som framgår" och slutar med "i lagstiftningen" bort ha följande lydelse.

Som framgår av de överväganden utskottet nu har gjort anser utskottet i likhet med justitieministern att gränsen för det straffbara området bör sänkas något. Utskottet delar också justitieministerns uppfattning att det inte är motiverat från trafiksäkerhetssynpunkt att sänka gränsen längre än till 0,3 ‰. Mot en ytterligare sänkning talar även de allmänna principer på strafflagstiftningens område som har redovisats inledningsvis och även rättssäkerhetsskäl.

dels att utskottets hemställan under moment 1 bort ha följande lydelse.

1. beträffande *nedre straffbarhetsgränsen för rattfylleri*

att riksdagen med bifall till proposition 1989/90:2 i denna del och med anledning av motionerna 1987/88:Ju605, 1987/88:Ju813 yrkande 1, 1988/89:Ju16, 1988/89:Ju640 yrkande 2 och 1988/89:Ju815 yrkande 1 och med avslag på motionerna 1987/88:Ju610, 1987/88:Ju617, 1987/88:Ju620 yrkande 1, 1988/89:Ju12, 1988/89:Ju13, 1988/89:Ju14 yrkande 1,

1988/89:Ju17, 1988/89:Ju227, 1988/89:Ju622, 1988/89:Ju625 yrkande 1, 1988/89:Ju640 yrkande 1, 1989/90:Ju1, 1989/90:Ju3 yrkandena 1 och 2 (delvis), 1989/90:Ju5 yrkandena 1, 3 (delvis) och 4 (delvis), 1989/90:Ju7 och 1989/90:Ju8 yrkande 1 godkänner vad utskottet har anfört.

1989:90:JuU2

3. Rattfylleribestämmelsens konstruktion (mom. 2)

Britta Bjelle och Lars Sundin (båda fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som börjar på s. 12 med "Från olika" och slutar på s. 15 med "av motionerna" bort ha följande lydelse.

Enligt utskottets mening är det väsentligt att budskapet om att trafik och alkohol inte hör ihop är klart och entydigt också i lagstiftningen. Detta kan inte anses vara fallet med den nuvarande regleringen av trafiknykterhetsbrotten. Utöver att dessa bestämmelser är allmänt svåröverskådliga och överensstämmer mindre väl med önskemålet att lagstiftningen skall ge uttryck för ett klart avståndstagande till alkohol i trafiken har bestämmelserna för närvarande en utformning som direkt kan tas till intäkt för att lagstiftaren "skulle tillåta" en viss alkoholkonsumtion i samband med framförande av motorfordon i trafiken.

Mot denna bakgrund bör enligt utskottets mening utgångspunkten vara att *dels* sätta den nedre straffbarhetsgränsen så nära noll som är möjligt med hänsyn till rättssäkerheten, *dels* ge bestämmelserna en sådan utformning att det klart framgår att alkohol och trafik inte hör ihop.

Utskottet kan konstatera att det i propositionen argumenteras mot en principiell nollgräns. Med utskottets utgångspunkt, att trafikanter skall förmås att inte använda alkohol i samband med trafik, framstår det emellertid för utskottet som naturligt att i stället hävda lagstiftningens normgivande betydelse. Av den anledningen bör enligt utskottets mening en principiell nollgräns vara utgångspunkt för lagstiftningen. Som har anförts i trafikutskottets yttrande bör en sådan gräns i första hand bli en norm som introduceras och stöds genom pläderande attitydpåverkan.

Den forskning som har utförts på området ger enligt utskottets mening vid handen att gränsen bör sättas betydligt lägre än för närvarande. Med en sänkning av gränsen skulle vidare utrymmet för promilletänkande minska, något som enligt utskottets mening är nödvändigt för att komma till rätta med de allvarliga problem som onykterheten i trafiken innebär. Därför bör — samtidigt som gränsen sätts så nära noll som är möjligt med hänsyn till rättssäkerheten och praktiska och medicinska skäl — bestämmelserna ges en annan utformning än den som föreslås i propositionen. Bestämmelserna skall, som nyss har anförts, ge uttryck för att det är fråga om en principiell nollgräns.

dels att den del av utskottets yttrande på s. 21 som börjar med "Det är" och slutar med "framförda förslaget" bort ha följande lydelse.

1989/90:JuU2

Enligt utskottets mening uppfyller regeringens förslag till konstruktion av rattfylleribestämmelsen inte de krav som måste ställas på en effektiv lagstiftning. Den s.k. promilleregeln placeras enligt regeringens förslag först och blir därmed huvudregel. Detta är enligt utskottets mening olämpligt, eftersom en sådan ordning är ägnad att uppmuntra till "promilletänkande", dvs. till överväganden från trafikantens sida om hur mycket det är möjligt att dricka utan att uppnå den straffbara gränsen. Vidare föreslås enligt propositionen regeln om s.k. kliniskt rattfylleri få samma utformning som tidigare, vilket — som lagrådet har påpekat i sitt yttrande — innebär att förslaget inte kommer att innebära någon mer vidsträckt kriminalisering än vad som gäller för närvarande.

Utskottet anser att det är av väsentlig betydelse från trafik- och rättssäkerhetssynpunkt att regeln om kliniskt rattfylleri får en tillfredsställande utformning. Enligt utskottets mening bör en förare kunna dömas för rattfylleri så snart minsta fara för trafiksäkerheten kan antas föreligga. Att det förhåller sig så skall alltså inte behöva bevisas i det enskilda fallet utan det skall vara tillräckligt med en helhetsbedömning.

En sådan inställning kommer bättre till uttryck om regeln om kliniskt rattfylleri inleder bestämmelsen och promilleregeln kommer först därefter. Utskottet förordar därför att bestämmelsen om rattfylleri och motsvarande bestämmelse i järnvägstrafiklagen utformas i enlighet med vad som har föreslagits i motion 1989/90:Ju3.

dels att utskottets hemställan under moment 2 bort ha följande lydelse.

2. beträffande *rattfylleribestämmelsens konstruktion*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:Ju3 yrkande 2 (delvis) och med anledning av propositionen i denna del godkänner vad utskottet har anfört.

4. Bestämmelsen om rattfylleri och motsvarande bestämmelse i järnvägstrafiklagen (mom. 4)

Under förutsättning av bifall till reservation 1

Ingbritt Irhammar (c), Anders Svärd (c), Kent Lundgren (mp) och Ingrid Burman (vpk) anser att utskottets hemställan under moment 4 bort ha följande lydelse.

4. beträffande *bestämmelsen om rattfylleri och motsvarande bestämmelse i järnvägstrafiklagen*

att riksdagen antar i propositionen framlagda förslag till *dels* lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, såvitt avser 4 §, *dels* lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192), såvitt avser 6 kap. 2 § första och andra styckena,

med den ändringen att bestämmelserna erhåller i *bilaga 3* som *Reservanternas förslag* betecknade lydelse.

1989/90:JuU2

5. Bestämmelsen om rattfylleri och motsvarande bestämmelse i järnvägstrafiklagen (mom. 4)

Under förutsättning av bifall till reservation 2

Göthe Knutson (m) anser att utskottets hemställan under moment 4 bort ha följande lydelse.

4. beträffande *bestämmelsen om rattfylleri och motsvarande bestämmelse i järnvägstrafiklagen*

att riksdagen antar i propositionen framlagda förslag till *dels* lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, såvitt avser 4 §. *dels* lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192), såvitt avser 6 kap. 2 § första och andra styckena.

6. Bestämmelsen om rattfylleri och motsvarande bestämmelse i järnvägstrafiklagen (mom. 4)

Under förutsättning av bifall till reservation 3

Britta Bjelle och Lars Sundin (båda fp) anser att utskottets hemställan under moment 4 bort ha följande lydelse.

4. beträffande *bestämmelsen om rattfylleri och motsvarande bestämmelse i järnvägstrafiklagen*

att riksdagen antar i propositionen framlagda förslag till *dels* lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, såvitt avser 4 §, *dels* lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192), såvitt avser 6 kap. 2 § första och andra styckena, med den ändringen att bestämmelserna erhåller i *bilaga 3* som *Reservanternas förslag* betecknade lydelse.

7. Gränsen för grovt rattfylleri (mom. 5)

Britta Bjelle (fp), Ingbritt Irhammar (c), Lars Sundin (fp), Anders Svärd (c) och Kent Lundgren (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som börjar på s. 22 med "Utskottet kan" och slutar på s. 23 med "bör utvecklas" bort ha följande lydelse.

Utskottet delar den uppfattning som kommer till uttryck i motionerna. Redan en blodalkoholhalt på 1,0 ‰ innebär från trafiksäkerhetssynpunkt så stora risker att enligt utskottets mening ansvar för grovt rattfylleri bör vara huvudregeln.

dels att utskottets hemställan under moment 5 bort ha följande lydelse.

1989/90:JuU2

5. *beträffande gränsen för grovt rattfylleri*

att riksdagen med bifall till motionerna 1988/89:Ju14 yrkande 3, 1988/89:Ju625 yrkande 2, 1988/89:Ju640 yrkande 3, 1989/90:Ju2, 1989/90:Ju3 yrkande 2 (delvis) och 1989/90:Ju5 yrkande 2, yrkande 3 (delvis) och yrkande 4 (delvis) och med avslag på propositionen i denna del godkänner vad utskottet har anfört.

8. Straffmaximum för grovt rattfylleri (mom. 6)

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

dels att den del av utskottets yttrande på s. 23 som börjar med "Utskottet delar" och slutar med "(se 26 kap. 2 § brottsbalken)" bort ha följande lydelse.

Utskottet delar den uppfattning som uttrycks i motionen. Straffmaximum för grovt rattfylleri bör således enligt utskottets mening vara *fängelse i två år* i stället för i ett år som föreslås i propositionen.

dels att utskottets hemställan under moment 6 bort ha följande lydelse.

6. *beträffande straffmaximum för grovt rattfylleri*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:Ju4 yrkande 1 och med avslag på propositionen i denna del godkänner vad utskottet har anfört.

9. Påföljdsvalet vid grovt rattfylleri (mom. 7)

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

dels att den del av utskottets yttrande som börjar på s. 24 med "De nya" och slutar på s. 26 med "i motionen" bort ha följande lydelse.

Emellertid anser utskottet att de uttalanden som görs i propositionen om påföljdsvalet för grovt rattfylleri inte är godtagbara. Enligt utskottets mening är förare med hög alkoholhalt typiskt sett farliga för sin omgivning. Redan genom att över huvud taget föra fordonet har föraren gjort sig skyldig till ett så allvarligt brott att straffet bör bli fängelse. Som utskottet ser det skall det sålunda inte vara en avgörande faktor att föraren har visat uppenbar likgiltighet för att påföljden skall bli fängelse. Inte heller kan utskottet instämma i vad som i propositionen sägs om att skyddstillsyn bör komma till ökad användning vid grovt rattfylleri. Enligt utskottets mening förhåller det sig tvärtom så att straffvärdet hos grova rattfylleribrott är så högt att detta normalt motiverar fängelse i stället för en inte frihetsberövande påföljd. Det bör med andra ord finnas endast ett begränsat utrymme för andra påföljder än fängelse.

Med vad utskottet nu har anfört ansluter sig utskottet till den uppfattning beträffande påföljdsvalet vid grovt rattfylleri som uttalas i motion 1989/90:Ju4.

dels att utskottets hemställan under moment 7 bort ha följande lydelse.

1989/90:JuU2

7. beträffande *påföljdsvalet vid grovt rattfylleri*

att riksdagen med anledning av motion 1989/90:Ju4 yrkandena 2, 3, 4 och 5 godkänner vad utskottet har anfört.

10. Bestämmelsen om grovt rattfylleri och motsvarande bestämmelse i järnvägstrafiklagen (mom. 10)

Under förutsättning av bifall till reservation 7

Britta Bjelle (fp), Ingbritt Irhammar (c), Lars Sundin (fp), Anders Svärd (c) och Kent Lundgren (mp) anser att utskottets hemställan under moment 10 bort ha följande lydelse.

10. beträffande *bestämmelsen om grovt rattfylleri och motsvarande bestämmelse i järnvägstrafiklagen*

att riksdagen antar i propositionen framlagda förslag till *dels* lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, såvitt avser 4 a §, *dels* lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192), såvitt avser 6 kap. 2 § tredje stycket, med den ändringen att bestämmelserna erhåller i *bilaga 3* som *Reservanternas förslag* betecknade lydelse.

11. Bestämmelsen om grovt rattfylleri och motsvarande bestämmelse i järnvägstrafiklagen (mom. 10)

Under förutsättning av bifall till reservation 8

Göthe Knutson, Göran Ericsson och Birgit Henriksson (alla m) anser att utskottets hemställan under moment 10 bort ha följande lydelse.

10. beträffande *bestämmelsen om grovt rattfylleri och motsvarande bestämmelse i järnvägstrafiklagen*

att riksdagen antar i propositionen framlagda förslag till *dels* lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, såvitt avser 4 a §, *dels* lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192), såvitt avser 6 kap. 2 § tredje stycket, med den ändringen att bestämmelserna erhåller i *bilaga 3* som *Reservanternas förslag* betecknade lydelse.

12. Varning i stället för återkallelse av körkort (mom. 12)

Ingrid Burman (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som börjar på s. 27 med "Inom det nykriminaliserade" och slutar på s. 28 med "till förslaget" bort ha följande lydelse.

Till skillnad mot justitieministern anser emellertid utskottet att återkallelse av körkort skall vara huvudregel — och varning således kunna meddelas endast vid synnerliga skäl — redan i sådana fall av rattfylleri där alkoholkoncentrationen i blodet har uppgått till 0,3 ‰ eller däröver. Detta överensstämmer med vad som uttalas i motion 1989/90:Ju8.

dels att utskottets hemställan under moment 12 bort ha följande lydelse.

12. beträffande *varning i stället för återkallelse av körkort*
att riksdagen med bifall till motion 1989/90:Ju8 yrkande 2 antar i propositionen framlagt förslag till lag om ändring i körkortslagen (1977:477), såvitt avser 22 § andra stycket med den ändringen att bestämmelsen erhåller i *bilaga 3* som *Reservantens förslag* betecknade lydelse.

13. Förenklad personundersökning (mom. 15)

Ingrid Burman (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som börjar på s. 27 med "I en motion (1989/90:Ju8)" och slutar med "inte nödvändigt" bort ha följande lydelse.

Utskottet delar den uppfattning som uttrycks i motionen, och regeringen bör således återkomma till riksdagen med ett förslag om införande av en förenklad form av personundersökning. Detta bör ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under moment 15 bort ha följande lydelse.

15. beträffande *förenklad personundersökning*
att riksdagen med anledning av motion 1989/90:Ju8 yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet har anfört.

14. Haverikommission m.m. (mom. 16)

Britta Bjelle (fp), Lars Sundin (fp) och Kent Lundgren (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 29 som börjar med "Enligt utskottets" och slutar med "bakom förslagen" bort ha följande lydelse.

Enligt utskottets mening är det av stor betydelse att olycksriskundersökningar av god vetenskaplig kvalitet genomförs. Därför anser utskottet att det bör vara obligatoriskt vid varje trafikolycka som undersöks av polisen att kontrollera eventuell alkoholförtäring hos de inblandade förarna. Som anförs i motionen är det vidare lämpligt att inrätta en haverikommission i syfte att mer noggrant kunna undersöka vissa trafikolyckor. Därmed skulle bättre kunna klarläggas sambandet mellan alkoholförtäring och förekomsten av trafikolyckor.

dels att utskottets hemställan under moment 16 bort ha följande lydelse.

16. beträffande *haverikommission m.m.*

att riksdagen med anledning av motion 1989/90:Ju3 yrkandena 3 och 4 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet har anfört.

15. Automatisk förarkontroll (mom. 17)

Ingbritt Irhammar och Anders Svärd (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 29 som börjar med "Av vad" och slutar med "inte erforderligt" bort ha följande lydelse.

Utskottet delar den uppfattning som kommer till uttryck i motioken. Visar en sådan försöksverksamhet att någon form av automatisk förarkontroll kan vara ett hjälpmedel för att avhålla alkoholproblematiker från att köra bil kan mycket vara vunnet från trafiksäkerhetssynpunkt. Regeringen bör således ta initiativ till att få till stånd en sådan försöksverksamhet med automatisk förarkontroll som beskrivs i motioken. Detta bör ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under moment 17 bort ha följande lydelse.

17. beträffande *automatisk förarkontroll*

att riksdagen med anledning av motion 1988/89:Ju610 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet har anfört.

16. Informationskampanj (mom. 18)

Britta Bjelle (fp), Ingbritt Irhammar (c), Lars Sundin (fp), Anders Svärd (c) och Kent Lundgren (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som börjar på s. 29 med "Även justitieutskottet" och slutar med "rskr. 13)" bort ha följande lydelse.

Behandlingen av det nu aktuella regeringsförslaget har inneburit ett betydande inslag i den allmänna opinionsbildningen när det gäller trafiknykterhetsfrågor. Enligt utskottets mening bör detta följas upp med en informationskampanj på bred front i vilken bör tas upp olika aspekter på behovet av nykterhet i trafiken. Ett särskilt viktigt inslag i en sådan kampanj är att med hjälp av bl.a. massmedia ge direktinformation till alla körkortsinnehavare. Information och utbildning om sambandet mellan droger och trafik är särskilt viktigt bland personer mellan 15 och 25 år.

Vad utskottet sålunda har anfört om behovet av en informationskampanj bör ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under moment 18 bort ha följande lydelse.

18. beträffande *informationskampanj*

att riksdagen med anledning av motionerna 1988/89:Ju14 yrkande 2, 1988/89:Ju640 yrkande 4 och 1989/90:Ju5 yrkande 7 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet har anfört.

17. Andra berusningsmedel (mom. 20)

Ingbritt Irhammar (c), Anders Svärd (c), Kent Lundgren (mp) och Ingrid Burman (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 30 som börjar med "Utskottet har anledning" och slutar med "inte erforderligt" bort ha följande lydelse.

Utskottet anser att det måste till bättre metoder för att påvisa och mäta förekomsten av påverkan hos förare av andra berusningsmedel än alkohol. Det är därför angeläget att sådan forskning på området som Nordiska rådet har uttalat sig för kommer till stånd så snart som möjligt. Denna forskning skall kunna leda fram till lagstiftning som möjliggör upptäckt och ingripande i sådana fall där det i dag föreligger svårigheter att göra det. Regeringen bör snarast vidta åtgärder i denna riktning. Detta bör ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under moment 20 bort ha följande lydelse.

20. beträffande *andra berusningsmedel*

att riksdagen med avslag på motion 1987/88:Ju618 samt med anledning av motionerna 1988/89:Ju14 yrkande 4, 1988/89:Ju627 och 1989/90:Ju5 yrkande 6 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet har anfört.

18. Förbud mot eftersupning (mom. 21)

Ingbritt Irhammar och Anders Svärd (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 31 som börjar med "Med hänvisning" och slutar med "mot eftersupning" bort ha följande lydelse.

Utskottet kan konstatera att eftersupning vid misstanke om trafiknykterhetsbrott på sina håll utgör ett stort problem. För att komma till rätta härmed bör — efter förebild av motsvarande reglering i Norge — lagstiftningen ändras så att förtäring av alkohol förbjuds när föraren förstår eller borde förstå att han kan bli föremål för en trafiknykterhetskontroll. Regeringen bör snarast möjligt förelägga riksdagen ett förslag till sådan lagstiftning.

Detta bör riksdagen med anledning av nu aktuella motioner som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under moment 21 bort ha följande lydelse.

21. beträffande *förbud mot eftersupning*
att riksdagen med anledning av motionerna 1987/88:Ju620 yr-
kande 3 och 1988/89:Ju609 som sin mening ger regeringen till
känna vad utskottet har anfört.

1989/90:JuU2

1 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

dels att 4 § skall ha följande lydelse,

dels att i lagen skall införas en ny paragraf, 4 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §¹

1 mom.¹ Den som vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn varit så påverkad av starka drycker, att det kan antagas, att han icke på betryggande sätt kunnat föra fordonet eller spårvagnen, dömes för rattfylleri till fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna är mildrande, till böter, dock lägst tjugofem dagsböter.

Till samma straff dömes föraren, om han av annat berusningsmedel var så påverkad som nyss sagts.

Den som fört motordrivet fordon eller spårvagn efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgick till minst 1,5 promille i hans blod eller 0,75 milligram per liter i hans utandningsluft, skall anses ha varit så påverkad av starka drycker under färden, som i första stycket sägs.

2 mom.² Är det inte styrkt, att förare av motordrivet fordon eller spårvagn var så påverkad, som i 1 mom. första stycket sägs eller hade sådan alkoholkoncentration som anges i 1 mom. tredje stycket, men har han fört fordonet eller spårvagnen efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter

Den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,3 promille i hans blod eller 0,15 milligram per liter i hans utandningsluft döms för rattfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.

För rattfylleri enligt första stycket döms också den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kan föra fordonet. Detsamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel.

¹ Senaste lydelse 1989: 394.

² Senaste lydelse 1978: 92.

färden uppgick till 0,5 promille i hans blod eller 0,25 milligram per liter i hans utandningsluft, döms till böter, dock lägst tio dagsböter, eller fängelse i högst sex månader.

3 mom.³ Vad som sägs i 1 mom. tredje stycket och 2 mom. gäller ej förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

Bestämmelserna i 1 och 2 mom. gäller inte om förandet av fordonet ingår som ett led i en vetenskaplig eller därmed jämförlig undersökning till vilken tillstånd har lämnats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Första stycket gäller inte förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

Första och andra styckena gäller inte om förandet av fordonet ingår som ett led i en vetenskaplig eller därmed jämförlig undersökning till vilken tillstånd har lämnats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

4 a §

Är ett brott som avses i 4 § första eller andra stycket att anse som grovt, skall föraren dömas för grovt rattfylleri till fängelse i högst ett år. Vid bedömande av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,5 promille i hans blod eller 0,75 milligram per liter i hans utandningsluft,

2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller

3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1990.

³ Senaste lydelse 1987:281.

Härigenom föreskrivs att 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen (1985:192) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap.

2 §¹

Om någon har fört ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana och därvid har varit så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel att det måste antas att han inte kunde föra fordonet på betryggande sätt, skall han dömas till fängelse i högst ett år eller, om omständigheterna är mildrande, till böter.

Den som har fört ett sådant maskindrivet spårfordon som avses i första stycket efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgick till minst 1,5 promille i hans blod eller 0,75 milligram per liter i hans utandningsluft, skall anses ha varit så påverkad under färden som anges i första stycket.

Är det inte styrkt att den som har fört ett sådant maskindrivet spårfordon som avses i första stycket har varit så påverkad som anges där eller hade sådan alkoholkoncentration som anges i andra stycket, men har han fört fordonet efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgick till 0,5 promille i hans blod eller 0,25 milligram per liter i hans utandningsluft, skall han dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

Vad som sägs i första stycket gäller också den som i annat fall vid järnväg eller tunnelbana har full-

Den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,3 promille i hans blod eller 0,15 milligram per liter i hans utandningsluft döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms också den som för ett sådant fordon och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kan föra fordonet. Detsamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel.

Är ett brott som avses i första eller andra stycket att anse som grovt, skall föraren dömas till fängelse i högst ett år. Vid bedömande av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,5 promille i hans blod eller 0,75 milligram per liter i hans utandningsluft,

2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller

3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafik-säkerheten.

Den som utan att föra fordon som avses i första stycket vid järnväg eller tunnelbana fullgör tjänst, i vil-

¹ Senaste lydelse 1989:395.

Nuvarande lydelse

gjort tjänst, i vilken ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten, och därvid har varit så påverkad av berusningsmedel att det måste antas att han inte kunde utföra dessa uppgifter på betryggande sätt.

Föreslagen lydelse

ken ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten, och *då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det måste antas att han inte kan utföra dessa uppgifter på betryggande sätt döms till böter eller fängelse i högst ett år.*

1989/90:JuU2

Bilaga 1

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1990.

3 Förslag till Lag om ändring i körkortslagen (1977:477)

Härigenom föreskrivs att 16, 21 och 22 §§ körkortslagen (1977:477) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

16 §¹

Ett körkort skall återkallas

1. om körkortshavaren har brutit mot 1 § andra stycket *eller* 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 6 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket järnvägstrafiklagen (1985:192),

2. om körkortshavaren har brutit mot 5 § lagen om straff för vissa trafikbrott och överträdelsen inte kan anses som ringa,

3. om körkortshavaren genom upprepade förseelser i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som gäller i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse för förare av motordrivet fordon eller spårvagn,

4. om körkortshavaren i annat fall vid förandet av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har överskridit högsta tillåtna hastighet, kört mot rött ljus, underlåtit att iaktta stopplikt, kört om vid övergångsställe eller brutit mot någon annan från trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig regel, allt om överträdelsen inte kan anses som ringa,

5. om körkortshavaren på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende ej bör ha körkort,

6. om det med hänsyn till brottslig gärning som körkortshavaren har gjort sig skyldig till kan antagas att han ej kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken eller om han på grund av sina personliga förhållanden i övrigt ej kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon,

7. om körkortshavarens förutsättningar för rätt att föra körkortspliktigt fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom, skada eller dylikt att han från trafiksäkerhetssynpunkt ej vidare bör ha körkort,

8. om körkortshavaren ej följer föreläggande att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov,

9. om körkortshavaren ej följer föreläggande att förnya körkort,

10. om körkortshavaren begär att körkortet skall återkallas.

21 §²

Om det vid prövningen av en ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd finns hinder mot att meddela körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden eller om ett körkort eller ett körkortstillstånd återkallas med stöd av 16 § 1–6, skall en spärrtid

Om det vid prövningen av en ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd finns hinder mot att meddela körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden eller om ett körkort eller ett körkortstillstånd återkallas med stöd av 16 § 1–6, skall en spärrtid

¹ Senaste lydelse 1986:373.

² Senaste lydelse 1985:197.

på lägst en månad och högst tre år bestämmas. Vid brott som avses i 1 § andra stycket eller 4 § 1 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 6 kap. 2 § första eller andra stycket järnvägstrafiklagen (1985:192) skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år.

på lägst en månad och högst tre år bestämmas. Vid brott som avses i 1 § andra stycket eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 6 kap. 2 § tredje stycket järnvägstrafiklagen (1985:192) skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år.

22 §³

I stället för att körkortet eller körkortstillståndet återkallas, skall körkortshavaren meddelas varning i sådana fall som avses i 16 § 2–6, om varningen av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd. *Har körkortshavaren avsevärt överskridit högsta tillåtna hastighet, får varning i stället för återkallelse meddelas endast om det föreligger synnerliga skäl.*

Om körkortshavaren har brutit mot 4 § 2 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 6 kap. 2 § tredje stycket järnvägstrafiklagen (1985:192) men inte före färdens slut hade förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgick till 0,8 promille i hans blod eller 0,4 milligram per liter i hans utandningsluft, får varning meddelas honom i stället för återkallelse om omständigheterna är mildrande.

I stället för att körkortet eller körkortstillståndet återkallas skall körkortshavaren, *utom då han avsevärt överskridit högsta tillåtna hastighet*, meddelas varning i sådana fall som avses i 16 § 2–6, om varningen av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Detsamma gäller om körkortshavaren har brutit mot 4 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 6 kap. 2 § första stycket järnvägstrafiklagen (1985:192) och alkoholkoncentrationen under eller efter färden inte uppgick till 0,5 promille i hans blod eller 0,25 milligram per liter i hans utandningsluft.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1990.

³ Senaste lydelse 1989:591.

Lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

Häri genom föreskrivs att 12 och 20 §§ trafikskadelagen (1975:1410) skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*12 §¹

Trafikskadeersättning med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Ersättning till förare som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott kan även jämkas, om föraren därvid genom vårdslöshet har medverkat till skadan. Har personskada lett till döden, kan ersättning till efterlevande också jämkas, om den avlidne uppsåtligt har medverkat till dödsfallet.

Trafikskadeersättning med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Ersättning till förare som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott kan även jämkas, om föraren därvid genom vårdslöshet har medverkat till skadan. Har personskada lett till döden, kan ersättning till efterlevande också jämkas, om den avlidne uppsåtligt har medverkat till dödsfallet.

Trafikskadeersättning med anledning av sakskada kan jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. I fall som avses i 10 § andra stycket skall sådan medverkan till sakskada anses föreligga, om vållande i samband med förandet av det skadade fordonet eller det fordonet varmed den skadade egendomen befordrades eller bristfällighet på fordonet har medverkat till skadan. Vidare skall i fall som avses i 11 § tredje stycket sådan medverkan till sakskada anses föreligga, om vållande i samband med spårdriften eller bristfällighet i någon anordning för denna har medverkat till skadan.

Jämkning enligt första eller andra stycket sker efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

20 §²

Har skada för vilken trafikskadeersättning utgått vållats uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet, inträder försäkringsanstalten intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd av skadevållaren. Detsamma gäller, om skadan har vållats genom vårdslöshet av förare som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Har skada för vilken trafikskadeersättning utgått vållats uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet, inträder försäkringsanstalten intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd av skadevållaren. Detsamma gäller, om skadan har vållats genom vårdslöshet av förare som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

¹ Senaste lydelse 1985:194.

² Senaste lydelse 1985:194.

Är järnväg eller spårväg enligt järnvägstrafiklagen (1985:112) eller annan författning ansvarig för skada till följd av spårdriften och har trafikskadeersättning utgått för skadan, får försäkringsanstalten kräva ersättningen åter från den ansvarige i den omfattning som är skälig med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1990.

Härigenom föreskrivs att 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207) skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

6 kap.

1 §¹

Skadestånd med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Skadestånd till förare av motordrivet fordon som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott kan även jämkas, om föraren därvid genom vårdslöshet har medverkat till skadan. Har personskada lett till döden, kan skadestånd till efterlevande också jämkas, om den avlidne uppsåtligt har medverkat till dödsfallet.

Skadestånd med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Skadestånd till förare av motordrivet fordon som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott kan även jämkas, om föraren därvid genom vårdslöshet har medverkat till skadan. Har personskada lett till döden, kan skadestånd till efterlevande också jämkas, om den avlidne uppsåtligt har medverkat till dödsfallet.

Skadestånd med anledning av sakskada eller ren förmögenhetsskada kan jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan.

Jämkning av skadestånd enligt första eller andra stycket sker efter vad som är skäligt med hänsyn till graden av vållande på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1990.

¹ Senaste lydelse 1975:1357.

6 Förslag till

1989/90:JuU2

Bilaga 1

Lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m.

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m. skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Alkoholhaltiga drycker eller andra berusningsmedel, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen (1985:192), 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297) eller 325 § sjölagen (1891:35 s. 1) skall *vara* förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot *detta*.

Alkoholhaltiga drycker eller andra berusningsmedel, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 § *eller* 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen (1985:192), 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297) eller 325 § sjölagen (1891:35 s. 1) skall *förklaras* förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot *det*.

Detsamma skall gälla om sådana drycker eller berusningsmedel påträffas hos den som medföljt vid tillfället, om berusningsmedlen kan antas ha varit avsedda även för den som begått gärningen.

Medför någon i strid mot gällande bestämmelser spritdrycker, vin eller starköl vid offentlig tillställning, *skola de ock vara* förverkade som i första stycket sägs.

Medför någon i strid mot gällande bestämmelser spritdrycker, vin eller starköl vid *en* offentlig tillställning, *skall dessa också förklaras* förverkade, *om det inte finns särskilda skäl mot det*.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1990.

¹ Senaste lydelse 1986:1016.

Av utskottet föreslagna ändringar i regeringens lagförslag

Förslaget till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

Regeringens förslag

Utskottets förslag

4 §

Den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,3 promille i hans blod eller 0,15 milligram per liter i hans utandningsluft döms för rattfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.

För rattfylleri enligt första stycket döms också den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kan föra fordonet. Detsamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel.

Första stycket gäller inte förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

Första och andra styckena gäller inte om förandet av fordonet ingår som ett led i vetenskaplig eller därmed jämförlig undersökning till vilken tillstånd har lämnats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i hans blod eller 0,10 milligram per liter i hans utandningsluft döms för rattfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.

Förslaget till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192)

Regeringens förslag

Utskottets förslag

6 kap.

2 §

första och andra styckena

Den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,3 promille i hans blod eller 0,15 milligram per liter i hans utandningsluft döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i hans blod eller 0,10 milligram per liter i hans utandningsluft döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Regeringens förslag

Utskottets förslag

Till samma straff döms också den som för ett sådant fordon och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kan föra fordonet. Detsamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel.

Av reservanterna föreslagna ändringar i regeringens lagförslag

Reservation 4 (mom. 4)

Förslaget till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för
vissa trafikbrott

Regeringens förslag

Reservanternas förslag

4 §

Den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,3 promille i hans blod eller 0,15 milligram per liter i hans utandningsluft döms för rattfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.

Den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,1 promille i hans blod eller 0,05 milligram per liter i hans utandningsluft döms för rattfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.

För rattfylleri enligt första stycket döms också den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kan föra fordonet. Detsamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel.

Första stycket gäller inte förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

Första och andra styckena gäller inte om förandet av fordonet ingår som ett led i vetenskaplig eller därmed jämförlig undersökning till vilken tillstånd har lämnats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Förslaget till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192)

Regeringens förslag

Reservanternas förslag

6 kap.

2 §

första och andra styckena

Den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd

Den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd

Regeringens förslag

Reservanternas förslag

att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,3 promille i hans blod eller 0,15 milligram per liter i hans utandningsluft döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,1 promille i hans blod eller 0,05 milligram per liter i hans utandningsluft döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms också den som för ett sådant fordon och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kan föra fordonet. Detsamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel.

Reservation 6 (mom. 4)

Förslaget till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

Regeringens förslag

Reservanternas förslag

4 §

Den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn *efter att ha förtärt* alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,3 promille i hans blod eller 0,15 milligram per liter i hans utandningsluft döms för rattfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.

För rattfylleri enligt första stycket döms också den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kan föra fordonet. Detsamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel.

Första stycket gäller inte förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

Första och andra styckena gäller inte om förandet av fordonet ingår som ett led i vetenskaplig eller därmed jämförlig undersökning till vilken tillstånd har lämnats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn *och då är påverkad av* alkoholhaltiga drycker eller annat medel och därmed kan antas *utgöra en fara för* trafiksäkerheten döms för rattfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.

Påverkan av alkoholhaltiga drycker skall anses föreligga då alkoholkoncentrationen hos föraren under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i hans blod eller 0,10 milligram per liter i hans utandningsluft.

Regeringens förslag

Reservanternas förslag

6 kap.

2 §

första och andra styckena

Den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana *efter att ha förtärt* alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,3 promille i hans blod eller 0,15 milligram per liter i hans utandningsluft döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms också den som för ett sådant fordon och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kan föra fordonet. Detsamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel.

Den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana *och då är påverkad av* alkoholhaltiga drycker eller annat medel och därmed kan antas utgöra en fara för trafiksäkerheten döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Påverkan av alkoholhaltiga drycker skall anses föreligga då alkoholkoncentrationen hos föraren under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i hans blod eller 0,10 milligram per liter i hans utandningsluft.

Reservation 10 (mom. 10)

Förslaget till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

Regeringens förslag

Reservanternas förslag

4 a §

Är ett brott som avses i 4 § första eller andra stycket att anse som grovt, skall föraren dömas för grovt rattfylleri till fängelse i högst ett år. Vid bedömande av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,5 promille i hans blod eller 0,75 milligram per liter i hans utandningsluft,

2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller

3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Är ett brott som avses i 4 § första eller andra stycket att anse som grovt, skall föraren dömas för grovt rattfylleri till fängelse i högst ett år. Vid bedömande av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i hans blod eller 0,50 milligram per liter i hans utandningsluft,

2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller

3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

*Regeringens förslag**Reservanternas förslag*

6 kap.

2 §

tredje stycket

Är ett brott som avses i 4 § första eller andra stycket att anse som grovt, skall föraren dömas för grovt rattfylleri till fängelse i högst ett år. Vid bedömande av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkohol-koncentration som uppgått till minst 1,5 promille i hans blod eller 0,75 milligram per liter i hans utandningsluft,

2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller

3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Är ett brott som avses i 4 § första eller andra stycket att anse som grovt, skall föraren dömas för grovt rattfylleri till fängelse i högst ett år. Vid bedömande av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkohol-koncentration som uppgått till minst 1,0 promille i hans blod eller 0,50 milligram per liter i hans utandningsluft,

2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller

3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Reservation 11 (mom. 10)

Förslaget till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

*Regeringens förslag**Reservanternas förslag*

4 a §

Är ett brott som avses i 4 § första eller andra stycket att anse som grovt, skall föraren dömas för grovt rattfylleri till fängelse i högst ett år. Vid bedömande av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkohol-koncentration som uppgått till minst 1,5 promille i hans blod eller 0,75 milligram per liter i hans utandningsluft,

2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller

3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Är ett brott som avses i 4 § första eller andra stycket att anse som grovt, skall föraren dömas för grovt rattfylleri till fängelse i högst två år. Vid bedömande av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkohol-koncentration som uppgått till minst 1,5 promille i hans blod eller 0,75 milligram per liter i hans utandningsluft,

2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller

3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

*Regeringens förslag**Reservanternas förslag*

6 kap.

2 §

tredje stycket

Är ett brott som avses i 4 § första eller andra stycket att anse som grovt, skall föraren dömas för grovt rattfylleri till fängelse i högst *ett* år. Vid bedömande av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,5 promille i hans blod eller 0,75 milligram per liter i hans utandningsluft,

2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller

3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Är ett brott som avses i 4 § första eller andra stycket att anse som grovt, skall föraren dömas för grovt rattfylleri till fängelse i högst *två* år. Vid bedömande av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,5 promille i hans blod eller 0,75 milligram per liter i hans utandningsluft,

2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller

3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Reservation 12 (mom. 12)

Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1977:477)

*Regeringens förslag**Reservantens förslag*

22 §

andra stycket

Detsamma gäller om körkorts-havaren har brutit mot 4 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 6 kap. 2 § första stycket järnvägstrafiklagen (1985:192) och alkoholkoncentrationen under eller efter färden inte uppgick till 0,5 promille i hans blod eller 0,25 milligram per liter i hans utandningsluft.

Detsamma gäller om körkorts-havaren har brutit mot 4 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 6 kap. 2 § första stycket järnvägstrafiklagen (1985:192) och alkoholkoncentrationen under eller efter färden inte uppgick till 0,3 promille i hans blod eller 0,15 milligram per liter i hans utandningsluft.

Trafikutskottets yttrande 1989/90:TU1y

Trafiknykterhetsbrotten m.m.

Till justitieutskottet

Trafikutskottet beslutade den 19 september 1989 att utskottet skulle avge yttrande till justitieutskottet över den till detta utskott hänvisade propositionen 1989/90:2 om trafiknykterhetsbrotten m.m. jämte motioner.

Motionerna är *dels* de under den allmänna motionstiden under 1987/88 års riksmöte väckta motionerna 1987/88:Ju605 (c), 1987/88:Ju610 (fp), 1987/88:Ju617 (s), 1987/88:Ju618 (m), 1987/88:Ju620 (c,fp), såvitt avser yrkandena 1 och 3, samt 1987/88:Ju813 (fp), såvitt avser yrkande 1, *dels* de under den allmänna motionstiden under 1988/89 års riksmöte väckta motionerna 1988/89:Ju227 (fp), 1988/89:Ju606 (s), 1988/89:Ju609 (c), 1988/89:Ju610 (c), 1988/89:Ju622 (c), 1988/89:Ju625 (fp), såvitt avser yrkandena 1 och 2, 1988/89:Ju627 (s), 1988/89:Ju640 (fp,c) samt 1988/89:Ju815 (fp), såvitt avser yrkande 1, *dels* de med anledning av proposition 1988/89:118 om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, m.m. väckta motionerna 1988/89:Ju12 (c), 1988/89:Ju13 (mp), 1988/89:Ju14 (c), 1988/89:Ju16 (fp) och 1988/89:Ju17 (s), *dels* de med anledning av proposition 1989/90:2 väckta motionerna 1989/90:Ju1 (s), 1989/90:Ju2 (m), 1989/90:Ju3 (fp), 1989/90:Ju4 (m), 1989/90:Ju5 (c), 1989/90:Ju6 (s), 1989/90:Ju7 (s) och 1989/90:Ju8 (vpk).

Ärendet

I proposition 1989/90:2 föreslås olika ändringar i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen) som syftar till att främja trafiknykterheten.

Gränsen för straffbar alkoholpåverkan i trafiken skall sänkas från en blodalkoholhalt på 0,5 promille till 0,3 promille med motsvarande sänkning för alkoholhalten i utandningsluften, dvs. från 0,25 milligram till 0,15 milligram.

Trafiknykterhetsbrotten skall delas in i två grader som kallas rattfylleri och grovt rattfylleri. Vid bedömningen av om brottet skall anses som grovt skall, förutom alkoholhalten och påverkansgraden, särskilt beaktas om körningen har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Motsvarande ändringar som de som avser trafikbrottslagen föreslås också i bestämmelserna om onykterhet i trafik i järnvägstrafiklagen (1985:192).

I propositionen föreslås också ändringar i körkortslagen (1977:477) som innebär att möjligheterna att återkalla körkort vidgas. Som huvudregel skall körkortet återkallas vid alla trafiknykterhetsbrott. Inom det område som nu föreslås nykriminaliserat skall dock gälla att varning i stället kan meddelas, om detta av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd. Möjligheten att vid mildrande omständigheter meddela varning vid alkoholhalter mellan 0,5 och 0,8 promille avskaffas.

I propositionen föreslås vidare ändringar i trafikskadelagen (1975:1410), i skadeståndslagen (1972:207) och i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m. De föreslagna ändringarna i nu nämnda lagar är följdändringar till ändring i trafikbrottslagen enligt propositionens förslag.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 1990.

En stor del av motionsförslagen avser gränsen för straffbar alkoholpåverkan i trafiken.

Trafikutskottet, som har till uppgift att bereda ärenden om bl.a. järnvägar, vägar och vägtrafik, begränsar sitt yttrande i ärendet till frågan om gränsen för straffbar alkoholpåverkan i trafiken och vissa frågor med anknytning härtill.

Gränsen för straffbar alkoholpåverkan i trafiken, m.m.

Som allmänt krav på förare av fordon gäller enligt 19 § vägtrafikkungörelsen (1972:603) att fordon inte får föras av den som på grund av sjukdom, uttrötning eller påverkan av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen eller av annat skäl inte kan föra fordonet på betryggande sätt. Till denna regel är inte knutna straffbestämmelser i vägtrafikkungörelsen. Däremot är förande av motorfordon under påverkan av starka drycker m.fl. förfaranden straffbelagda enligt trafikbrottslagen.

I vårt land har trafiknykterhetsfrågan länge stått i förgrunden när det har gällt att förbättra trafiksäkerheten. Samtidigt som motorfordonstrafiken har genomgått en intensiv utveckling har allt starkare framhållits betydelsen av att fordonsförare avhåller sig från bruk av alkohol eller andra medel som kan sätta ned förarförmågan, och samhällets reaktioner på alkoholförtäring i samband med förande av fordon har skärpts successivt. Den ursprungliga ordningen med att det för straff krävs att förarens körförmåga har varit nedsatt på grund av alkohol kompletterades år 1941 med att straffansvar även knys till alkoholhalten i förarens blod och sedan den 1 juli i år också till alkoholhalten i förarens utandningsluft. År 1951 infördes i trafikbrottslagen även bestämmelser om ansvar för påverkan av annat berusningsmedel än starka drycker, s.k. drograttfylleri.

Gränsen för straffbar alkoholpåverkan i trafiken är för närvarande följande.

Enligt 4 § 2 mom. trafikbrottslagen skall den, som har fört ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgick till 0,5 promille i hans blod eller 0,25 milligram per liter i hans utandningsluft, dömas till böter, dock lägst tio dagsböter, eller fängelse i högst sex månader. Samma gräns för straffbar alkoholpåverkan gäller i järnvägs- och tunnelbanetrafik enligt 6 kap. 2 § järnvägs- trafiklagen (1985:192).

För att inte någon på grund av analysfel m.m. skall behöva straffas för en högre blodalkoholhalt än den han i själva verket har krävs för närvarande för straff att minst 0,56 promille har uppmätts.

I proposition 1984/85:21 om ändring i trafikbrottslagen (trafiknykterhetsbrotten) föreslogs bl.a. att straffbarhetsgränsen skulle sänkas från 0,5 till 0,4 promille. Propositionen återkallades emellertid sedermera av regeringen. År 1988 gavs vissa myndigheter m.fl. tillfälle att lämna synpunkter på detta förslag i propositionen. En nollgräns utan eller med s.k. säkerhetsavdrag (absolut nollgräns resp. principiell nollgräns) förordades därvid av trafiksäkerhetsverket (TSV), transportforskningsberedningen (TFB), statens väg- och trafikinstitut VTI), Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Svensk Trafikmedicinsk Förening, Motorförarnas Helykterhetsförbund (MHF) och Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation (SMC).

TSV framhöll att en absolut nollgräns av praktiska skäl och av rättssäkerhetsskäl inte var ett realistiskt alternativ. Det måste enligt TSV t.ex. vara möjligt för en förare att dricka en rimlig mängd lättöl eller cider utan att bli ansedd som olämplig att föra bil. TSV förordade ett förbud mot att föra motorfordon efter förtäring av alkoholhaltiga drycker men att ringa förseelse inte skulle föranleda ansvar. Som ringa skulle föreelsen anses om blodalkoholhalten understeg 0,2 promille.

TFB förordade en nollgräns med "felmarginal" av den storleken att den inkluderade såväl tekniskt mätfel som den mindre alkoholmängd som ingår i den normala "spritfria" mat- och dryckeskonsumtionen, t.ex. lättöl.

VTI framhöll att nollgränsen borde vara principiell därför att mycket låga blodalkoholkoncentrationer, som uppkommer genom jäsningsprocesser i mag-tarmkanalen, nästan alltid föreligger och kan påvisas med förfinad mätteknik. Ett generellt avdrag på 0,15–0,20 promille från en nollgräns skulle enligt VTI klara de mättekniska felmöjligheterna och dessutom medge konsumtion av måltidsdryck som lättöl.

NTF föreslog att straffbarhetsgränsen av rättssäkerhetsskäl skulle bestämmas till 0,2 promille.

I proposition 1989/90:2 föreslås nu ändring i 4 § trafikbrottslagen och 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen innebärande, såvitt här är i fråga, att gränsen för straffbar alkoholpåverkan sänks till 0,3 promille (resp. 0,15 milligram).

I motioner av s-, fp-, c-, vpk- och mp-ledamöter föreslås att gränsen skall vara lägre. I vissa av motionerna förordas en absolut nollgräns. I

andra motioner förespråkas uttryckligen eller underförstått en principiell nollgräns. Syftet synes härvid vara att som en social norm — alternativt som ett icke straffsanktionerat förbud — skall gälla att den som har alkohol i kroppen inte skall framföra ett fordon. Av medicinska och praktiska skäl samt av hänsyn till rättssäkerheten m.m. förordas emellertid som straffbarhetsgräns en nollgräns med ett s.k. säkerhetsavdrag. I flera motioner preciseras säkerhetsavdraget så att gränsen för straffbarhet föreslås vara 0,2 promille. I de motioner som har väckts med anledning av proposition 1988/89:118 och den nu aktuella propositionen föreslås eller förutsätts ett motsvarande säkerhetsavdrag beträffande alkoholhalt i utandningsluften.

Undersökningar, som redovisas i propositionen, visar att körförmågan försämras vid promillehalter av alkohol hos förare som är avsevärt lägre än den nuvarande gränsen för straffbar alkoholfpåverkan. Med hänsyn till den ökning av trafiken som har skett under senare år och som är att vänta även i framtiden och som i sig inrymmer ökade olycksrisker är tiden enligt *trafikutskottets mening* nu mogen för att man försöker eliminera alkoholfpåverkan som riskfaktor i trafiken. Övervägandena om gräns för straffbar alkoholfpåverkan i trafiken måste sålunda ha som utgångspunkt att alkohol och trafik inte hör ihop.

Med denna utgångspunkt måste ett mera långtgående krav än propositionsförslagets ställas. Utskottet anser att gränsen för straffbar alkoholfpåverkan i trafiken bör sättas så nära noll som det är möjligt med hänsyn till medicinska och praktiska skäl och av hänsyn till rättssäkerheten. Utskottet förordar därmed en principiell nollgräns.

Nollgränsen bör i första hand bli en norm som introduceras och stöds genom pläderande attitydpåverkan från samhällets sida. Informationskampanjer om alkohol och trafik bör kunna bli viktiga hjälpmedel härvidlag. Sådana kampanjer förordas också i tre motioner — motionerna 1988/89:Ju640 (fp.c) yrkande 4, 1988/89:Ju14 (c) yrkande 2 och 1989/90:Ju5 (c) yrkande 7.

Gränsen för straffbar alkoholfpåverkan i trafiken bör av medicinska och praktiska skäl och av rättssäkerhetsskäl — såsom har föreslagits av TSV, TFB, VTI och NTF i ovannämnda yttranden — bestämmas till en blodalkoholhalt på 0,2 promille (resp. till en alkoholhalt i utandningsluften på 0,10 milligram). Härefter inryms således även en marginal för analysfel m.m. Denna gräns innebär att fordonsförarna måste avstå från att utnyttja t.ex. spritdrycker och starkvin om de skall vara säkra på att inte uppnå eller passera gränsen men möjliggör enligt VTIs yttrande konsumtion av lättöl som måltidsdryck. Gränsen 0,2 promille (resp. 0,10 milligram) tillgodoser syftet med motionerna 1987/88:Ju610 (fp), 1988/89:Ju17 (s), 1989/90:Ju1 (s), 1989/90:Ju3 (fp) yrkande 1 och del av yrkande 2 samt 1989/90:Ju7 (s).

Sedan nya gränser för straffbar alkoholfpåverkan i trafiken har varit i kraft en tid bör — såsom också föreslås i två motioner (motionerna 1989/90:Ju5 (c) yrkande 8 och 1989/90:Ju6 (s) i del av yrkande 3) — en utvärdering av dem ske.

I två motioner, motionerna 1987/88:Ju618 (m) och 1988/89:Ju627 (s), begärs att gränser för straffbar påverkan i trafiken av läkemedel och narkotika skall införas liknande gränserna för påverkan av alkohol. Utskottet vill framhålla det angelägna i att frågan om införande av sådana gränser övervägs närmare.

Det är enligt utskottets mening angeläget att vid utredning av trafikbrott — i överensstämmelse med vad som förordas i motion 1989/90:Ju8 (vpk) i del av yrkande 3 — en närmare utredning görs om förarens förhållande till alkohol i syfte att man skall spåra upp förare med alkoholproblem för fortsatta hjälp- och vårdinsatser.

Stockholm den 7 november 1989

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Ove Karlsson (s), Kenth Skårvik (fp), Elving Andersson (c), Sven-Gösta Signell (s), Görel Bohlin (m), Margit Sandéhn (s), Rune Johansson (s), Sten-Ove Sundström (s), Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp), Jarl Lander (s), Yngve Wernersson (s), Tom Heyman (m), Anders Castberger (fp) och Karin Starrin (c).

Avvikande meningar

1. Straffbarhetsgräns

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Tom Heyman (alla m) anser att den del av trafikutskottets yttrande som börjar med "Med denna" och slutar med "samt 1989/90:Ju7 (s)" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att den i propositionen föreslagna gränsen för straffbar alkohelpåverkan i trafiken är realistisk och väl ägnad att i lagstiftningen markera att alkohol och trafik inte hör ihop och tillstyrker därför densamma.

2. Straffbarhetsgräns

Roy Ottosson (mp) anser att den del av trafikutskottets yttrande som börjar med "Gränsen för" och slutar med "samt 1989/90:Ju7 (s)" bort ha följande lydelse:

Utskottet förordar att gränsen för straffbar alkohelpåverkan i trafiken sänks från en blodalkoholhalt på 0,5 promille till 0,1 promille med motsvarande sänkning för alkoholhalten i utandningsluften.

Justitieutskottets utfrågning den 25 maj 1989 i promillefrågan

Medverkande experter

Sten Heckscher, statssekreterare, justitiedepartementet
Leif G W Persson, docent, sakkunnig, justitiedepartementet
Magnus Sjöberg, riksåklagare
Artur Solarz, doktor, BRÅ
Wayne Jones, docent, statens rättskemiska laboratorium
Hans Laurell, forskare, trafiksäkerhetsverket
Håkan Jaldung, polisintendent, rikspolisstyrelsen
Nils Jareborg, professor, Uppsala universitet
Lars Bentelius, advokat, Advokatsamfundet
Anitha Bondestam, lagman, kammarrätten i Stockholm
Benny Ruus, ordförande, MHF

Från justitieutskottet deltog:

Karin Ahrlund (fp), ordförande
Lars-Erik Lövdén (s), vice ordförande
Ulla-Britt Åbark (s)
Jerry Martinger (m)
Birthe Sörestedt (s)
Inghritt Irhammar (c)
Bengt-Ola Rytta (s)
Göthe Knutson (m)
Göran Magnusson (s)
Eva Johansson (s)
Björn Ericson (s)
Lars Sundin (fp)
Anders Svärd (c)
Berith Eriksson (vpk)
Kent Lundgren (mp)
Sigrid Bolkéus (s)

Referat från justitieutskottets utfrågning i promillefrågan den 25 maj 1989

Till grund för referatet ligger en bandupptagning som gjordes vid utfrågningen. På grund av att bandupptagningen tidvis fungerade mindre väl, har några delar av utfrågningen inte redovisats. Detta gäller ett par frågor till de medverkande och därtill hörande svar. I övrigt har endast en viss språklig redigering av texten skett.

De personer som medverkade i utfrågningen finns angivna i *bilaga 5*.

Utskottets ordförande, Karin Ahrlund: Välkomna till den utfrågning som justitieutskottet har beslutat att hålla, och som skall handla om tillåten promillehalt vid bilkörning. Bakgrunden är att utskottet har ett mycket stort antal motioner, både s.k. partimotioner och enskilda motioner, som går ut på att den tillåtna gränsen, promillegränsen för alkohol vid bilkörning, bör sänkas. Det är också så att regeringen i regeringsförklaringen har aviserat en proposition i samma ämne.

De som inledningsvis skall redovisa sina kunskaper i ämnet är till en början Sten Heckscher, statssekreterare i justitiedepartementet, Leif G W Persson, docent och sakkunnig i samma departement samt riksåklagare Magnus Sjöberg, som vi har tänkt alla tre skall få ta en inledande omgång. Efter det att envar av dem har talat fem—tio minuter får utskottets ledamöter möjlighet att ställa frågor. På samma sätt har vi räknat med att kunna gå vidare med doktor Artur Solarz från BRÅ, docent Wayne Jones från statens rättskemiska laboratorium och Hans Laurell som är forskare hos trafiksäkerhetsverket. Därefter är det Håkan Jaldung, polisintendent från rikspolisstyrelsen, och Nils Jareborg, juristprofessor i Uppsala. Och som sista pass Advokatsamfundets generalsekreterare Lars Bentelius, Anitha Bondestam som är lagman i kammarrätten och Benny Ruus som representerar MHF.

Sten Heckscher: Det är alltså som utskottets ordförande säger att regeringen avser att lägga en proposition som innebär att den nedre promillegränsen skall sänkas. Vi befinner oss så att säga i slutskedet av beredningsprocessen och nu när utskottet har den här utfrågningen så avvaktar regeringen självfallet i första hand resultatet av den. Avgörande för var regeringen skall placera den här gränsen i sitt förslag är trafiksäkerhetens krav. Det är viktigt att säga att det är det saken handlar om. Dessutom måste allmänna straffrättsliga principer naturligtvis beaktas i det här sammanhanget liksom vid all straffrättslig lagstiftning, bl.a. att bara klart klandervärda beteenden skall straffbeläggas och kunna leda till straff. Och underlaget för bedömningen av var den här gränsen skall gå handlar då således om den riskökning vid olika promillehalter som man kan konstatera ur olycksstatistiken och ifrån vissa experimentella studier av olika slag. Härtill kommer naturligtvis att rättssäkerhetens krav på det här området som på andra måste beaktas.

Jag skall inte fördjupa mig i bedömningarna av de här undersökningarna. Som ni har hört finns här åtskilliga personer som kan vara bättre skickade än jag att göra det. Jag skall bara helt kort säga att när det gäller riskökningen enligt olycksstatistiken så har vi ganska klart för oss att från 0,5 ‰ har vi en genomsnittligt sett ökad olycksrisk enligt diverse olycksfallsundersökningar. Och den verkligt dramatiska ökningen av den här olycksrisken börjar inträffa i trakten av 0,8 ‰.

När det gäller en del andra studier av experimentell karaktär så kan man konstatera nedsatt körförmåga något längre ner. I regeringens beredningsunderlag finns nu tillräckligt mycket material för att visa att en sänkning från 0,5 ‰ och nedåt är motiverat. En sak man skall hålla i minnet är att de individuella variationerna i den här riskökningen hos olika personer är mycket stora. När det gäller personer som är alkoholovana kan en negativ effekt på körförmågan inträda vid lägre påverkansgrad än beträffande dem som har mera alkoholvana. Och det finns undersökningar som tyder på att det för alkoholovana inträder en riskökning redan vid 0,3 eller 0,4 ‰, möjligen i enstaka fall t.o.m. något lägre. Litet tråkigt är att det i det här landet inte finns så väldigt många undersökningar i så att säga mera realistiska situationer som belyser påverkansgraden vid låga promillehalter.

Regeringens hållning är att den nedre promillegränsen bör sättas så lågt att den fångar in också dem som är alkoholovana och andra som av olika skäl kan antas påverkas negativt vid en lägre promillehalt, t.ex. ungdomar. Men samtidigt är utgångspunkten att det måste fordras mer än att så att säga enstaka situationer är farliga, och man måste också, bl.a. för proportionalitetens skull, relatera den här riskökningen till andra riskökningar som trötthet, dåligt humör, barn i baksätet och vad det nu kan finnas för olika saker som kan skapa sämre trafikförare. Som läget ser ut för dagen i regeringens underlag så menar vi att den forskning som finns ger underlag för att påstå att man med en viss marginal har fångat in av alkohol motiverade eller orsakade riskökningar om man lägger sig omkring 0,3 ‰.

Men det är viktigt att också konstatera att det inte är här vi hittar de personer som utgör de verkliga trafikfarorna och som så att säga är den verkliga faran för liv och lem och som kör ner personer på gator och torg. De verkligt farliga situationerna orsakas av förare som är högradigt berusade. Det är framför allt alkoholhalter över 1 ‰ som har samband med trafikolyckor. I den andra änden ingår i regeringens underlag att den övre gränsen, 1,5 ‰, möjligen också kan sättas i fråga. Det har att göra med vad jag nyss sade, nämligen att de verkligt farliga situationerna gott kan inträffa något under 1,5 ‰. I de planer som nu finns avser regeringen att i sitt förslag mjuka upp 1,5-promillegränsen och göra det möjligt att också vid alkoholkoncentrationer under 1,5 ‰ döma för den grövre graden av brott.

Det är alltså fråga om att göra en allsidig bedömning där inte bara promillehalten skall vara med i underlaget. De här höga promillehalterna gäller faktiskt ofta människor med alkoholproblem, människor med långa kriminalregister osv. Med åren har man blivit alltmer på det klara med att det också här gäller att finna adekvata påföljder och

att kanske inte den ganska strikta tillämpningen av korta fängelsestraff är den lämpligaste påföljden för den här kategorin. Och därför är regeringens inställning att möjligheterna att byta ut fängelsestraff mot olika typer av mera behandlingsinriktade påföljder vid de högre promillehalterna bör öka.

Regeringens utgångspunkt är självfallet att trafiksäkerhetens krav skall vara avgörande för var den här gränsen skall sättas, som jag nyss sade. Men det är också viktigt att beakta sådana straffrättsliga principer som innebär att strafflagstiftningen bara skall ge sig på det som är straffvärt. Och det finns inte, som vi ser det och med det underlag vi har, någon grund för påståendet att en mycket obetydlig alkoholförtäring innebär en ökning av trafikfaran. Gränsen får alltså inte sättas så lågt att man straffar människor med mycket låga promillehalter vars körförmåga inte har påverkats negativt.

En annan grundläggande straffrättslig princip i det här sammanhanget är att man skall undvika onödig kriminalisering, dvs. man skall undvika kriminalisering av sådant som inte är förkastligt. Och det innebär att vi bara får straffa sådant som vi vet är skadligt. Bakom den här tanken ligger också vetskapen om att ju fler människor som omfattas av en straffbestämmelse, desto svårare blir det att förankra en sådan straffbestämmelse i allmänt rättsmedvetande, särskilt om det är fråga om beteenden som i det enskilda fallet inte innebär någon fara eller något klandervärt. Här talas i diskussionen då och då om det pedagogiska värdet av t.ex. en nollgräns och att en sådan skulle leda till en minskad trafikonykterhet över hela skalan, alltså också i de högre promillehalterna. Med hänsyn till vad vi vet om dessa grupper, som jag nyss antydde, så ställer vi oss ganska skeptiska till strafflagens förmåga att påverka dem med en sådan här nollgräns.

Det är faktiskt på det viset att en lång rad andra försök att nå dessa personer med strafflagens budskap genom åren har misslyckats. Det finns en lång rad saker. Jag skall försöka fatta mig kort och säga att det finns ju t.ex. sådant som upptäcktsrisk som är viktigt. Vi vet att antalet straffbara körningar redan med dagens gränser är oändligt mycket större än det antal personer som i dag åker fast och att det faktiskt är viktigt att kanske sätta in insatser för att höja risken att åka fast. Här kan man också ha olika meningar om vilka effekter på kontrollmaskineriet som en sänkt promillegräns skulle innebära. Och det finns viss grund för påståendet att ju flera man fångar in med mycket låga promillehalter, desto färre av dem med höga promillehalter hinner man med att klara av t.ex. vid ansatta trafikkontroller.

Självfallet, för att avsluta, så har regeringen den inställningen att alkohol och trafik inte hör ihop. Det är den princip som måste hävdas och måste få genomslag. Men man kan inte med strafflagstiftningen åstadkomma det som egentligen kräver ett tålmodigt och ihärdigt arbete med upplysning och påverkan. Det är inte bara strafflagstiftning, och kanske inte ens främst strafflagstiftning, som skall bidra till nykterheten i trafiken utan det är faktiskt sedvanligt och ihärdigt folkbildningsarbete.

Leif G W Persson: Anledningen till att jag har framfört kritik mot förslaget om en sänkning av den nedre straffbarhetsgränsen är att de data vi har talar för att det är en mycket låg andel av de trafikolyckor som är alkoholrelaterade som finns i det intervallet. Enligt de data vi har så ligger den genomsnittliga påverkan vid alkoholrelaterade olyckor redan nu mycket väl inom det straffbara området. Genomsnittet vid de här kända fallen uppgår till 1,7 ‰ och det ligger väl över gränsen för rattfylleri enligt nuvarande lagstiftning. Jag medger att det här finns vissa problem med statistikföringen. Data är långt ifrån fullständiga och säkra, men om man räknar på dem så finns det anledning att tro att andelen alkoholrelaterade olyckor av samtliga olyckor med personskada som finns i intervallet 0,0—0,5 ‰ torde utgöra 1 % av samtliga olyckor. Det innehåller inte att om man med skärpt lagstiftning lyckades åstadkomma en fullständig nykterhet i det intervallet i trafiken så skulle man reducera det totala antalet olyckor med personskada med 1 %, utan reduktionen skulle bli väsentligt mindre än så. Det beror på att även vid alkoholrelaterade olyckor finns det flera andra förklaringar till att en olycka har inträffat. Alkoholfaktorn enbart är inte allena avgörande utan slutsatsen av de här beräkningarna jag har gjort blir att oavsett om en straffskärpning av den här innebörden följdes av dem som den berör, vilket för övrigt vore första gången i kriminalhistorien, så skulle reduktionen av olyckorna i trafiken inte vara mätbar. Den är så marginell. Det saknas förutsättningar för en effekt.

Man har från folk som ändå förespråkar en sänkning talat om att man kan erhålla en pedagogisk effekt, dvs. en skärpning av den nedre gränsen skulle leda till att folk som redan nu befinner sig inom det straffbara området och som har högre relevans ur trafikskadesynpunkt skulle förbättra sitt beteende. Den kännedom vi har om klientelet vid den här typen av brott ger inte anledning till någon optimism i det avseendet. Genomsnittligt är det personer som befinner sig långt ner på den sociala skalan, personer som är alkoholberoende och i många fall saknar körkort, som har rik erfarenhet av den här typen av kriminalitet tidigare. Det vore mot bakgrund av vår kunskap i sådana här avseenden fullkomligt orealistiskt att tro att man skulle kunna pedagogisera i den gruppen med den här typen av reform.

Nu kan man med visst fog anföra att oavsett om man bara förebygger en enda olycka på det här viset, eller om man kanske inte förebygger någon alls men det inte kostar någonting, då skall man ändå genomföra en sådan här reform. Anledningen till min kritik är att jag anser att en sänkning av det här slaget medför risker ur kontrollsynpunkt. Det saknas tillförlitliga data om hur många körtillfällen under påverkan vi har för närvarande i det här intervallet, alltså mellan 0,0 och 0,5 ‰. Antalet körtillfällen per år i det nuvarande straffbara intervallet torde ligga någonstans mellan 3 och 7 miljoner körtillfällen. De data som finns från polisens kontroller tyder på att i runda tal så är det lika många människor som har någon form av påverkan under 0,5 som har en påverkan över 0,5 ‰. Så en mycket tuff gissning skulle tyda på att vi talar om en mängd förseelser i storleksordningen 3—7 miljoner i intervallet 0,0—0,5 ‰. Vi skall vara

klara över att sett till mängden förseelser innebär en skärpning av lagstiftningen här en våldsam utvidgning av det straffbara området. Jag kan faktiskt inte påminna mig, om vi ser till den relativa allvarlighetsgraden hos det här brottet, en så våldsam utvidgning av det straffbara området inom svensk kriminalpolitik på mycket lång tid.

Det här får självfallet konsekvenser för polisens kontroll, och det innebär en avsevärd risk för urlakning av kontrollen på så sätt att kontrollmaterialet kommer att få en genomsnittligt lägre påverkansgrad, och vi kommer att få med personer som har en låg och mindre relevant påverkansgrad ur trafiksäkerhetssynpunkt. Det kommer att leda till en risk för att kontrollen mätts, och genom att kontrollen bara kan svälja ett givet antal kontrollerade byter vi in personer som är mindre relevanta mot sådana som är mer relevanta, dvs. har högre berusningsgrad.

Jag skall försöka ge ett annat exempel på ett liknande dilemma. För några år sedan så utvidgades det straffbara området för våldtäktsbrottet ganska kraftigt. Vi tog bort angivelseregler och liknande och skärpte straffen för brottet. Det har lett till att vi har fått en statistiskt betingad kraftig ökning av antalet anmälda våldtäktsbrott. Men om vi tittar så upptäcker vi att detta inte har lett till någon skärpning på åtgärdssidan om vi ser till mängden åtgärdade gärningsmän. Tvärtom är det så att andelen åtgärdade gärningsmän av antalet anmälda gärningsmän har minskat kraftigt över perioden. Det är ett uttryck för samma problematik: att vi så att säga kvalitativt späder ut vårt material och för in en annan grupp i stället. Kontrollapparaten orkar inte med den.

Jag vill också understryka att varje sänkning av straffbarhetsnivån neråt innebär en komplikation av kontrollen i flera avseenden. Det finns en avsevärd tidsmässig komplikation således. När vi talar om storheter i storleksordningen en tiondels promille skall vi vara klara över att för en manlig normalförare i medelåldern är en tiondels promille den mängd alkohol som han i genomsnitt förbränner på 20 minuter. Detta är mycket viktigt när vi tar hänsyn till de mätningar som skall göras i samband med en kontroll. Här ges utrymme för en ganska omfattande träta om millimetrar och minuter. De rättssäkerhetsmässiga och rättsideologiska argumenten avser jag inte att gå in på.

Magnus Sjöberg: Innan man skrider till lagstiftning bör man ställa upp en klar definition på vad det är man åsyftar med lagstiftningen i fråga. Man skall alltså ha målet klart definierat. Och syftet med en skärpt rattonykterhetslagstiftning kan rimligen inte vara något annat än att åstadkomma en ökad trafiksäkerhet. Det kan man också få genom andra åtgärder, givetvis. Det kan gälla hastighetsregler, vägarnas beskaffenhet, fordonets utrustning, körkortsregler m.m. Man bör alltså inte ställa upp några allmänna nykterhetspolitiska mål med utgångspunkt i rattonykterhetslagstiftningen. De är i det här sammanhanget ovidkommande synpunkter.

Men även om det uttalade syftet med lagstiftningen skulle kunna bli uppfyllt i och för sig så är det därför inte självklart att man skall gå fram just den vägen. Man måste då nämligen jämsides med den

bedömningen göra en uppskattning om inte samma syfte skulle kunna uppnås på ett annat sätt som är mindre ingripande för den enskilde eller mindre resurskrävande för det allmänna. Årligen anmäls det ju mer än 20 000 trafiknykterhetsbrott. 1987 hade vi omkring 23 000 anmälda brott och 1988 drygt 24 000.

Uppklarningsprocenten är mycket hög. 1988 var den 76 %. Men samtidigt så är mörkertalet mycket stort. Siffran 4 miljoner har nämnts i propositionen som rör mättningsmetodiken, och den siffran förefaller väl inte orealistisk. Sedan måste man också beakta, som redan har sagts, att en stor andel av dem som verkligen fälls till ansvar för rattonykterhetsbrott har alkoholproblem. Vad man frågar sig först är om en sådan kollektiv minskning av alkoholintaget bland bilförare som en sänkning av promillegränsen möjligen kunde antas medföra skulle ha någon egentlig betydelse för antalet trafikolyckor. Med andra ord: Är det en adekvat åtgärd att komma till rätta med trafiksäkerhetsproblemen att sänka promillegränsen? Och erfarenheterna torde utvisa att andelen olyckor förorsakade av en alkoholpåverkan som ligger under 0,5 ‰ är mycket liten. Den är för övrigt också ganska liten när det gäller förare med högre promille. Med andra ord kan man alltså säga att bland de bilförare som kör med någon som helst alkohol i blodet är det de som ligger på 0,5 eller högre, som är de intressanta från trafiksäkerhetssynpunkt, och det borde då i första hand vara dem som man bör söka träffa med de straffrättsliga åtgärderna.

En sänkning av promillegränsen skulle alltså, som jag ser det, med all sannolikhet ge mycket liten total effekt på trafiksäkerheten. Man torde inte heller kunna räkna med att en sänkning av promillegränsen skulle få den effekten att sådana förare som redan i dag gör sig skyldiga till trafiknykterhet skulle ta sig mer i akt på grund av sänkt promillegräns. Med andra ord: Den som kör berusad i dag kommer säkerligen också att göra det om man sänker promillegränsen.

Den andra frågan som man också skall ställa sig är vilka resurser man behöver för att kunna effektivt kontrollera efterlevnaden av en lagstiftning med sänkt promillegräns. Redan i dag så beivras ju en försvinnande liten del av det totala antalet trafiknykterhetsbrott. Det förefaller därför inte rationellt att i det läget vidga ansvarsramarna. Redan i dag är polisens möjligheter begränsade när det gäller att övervaka trafiken. Och skulle då det straffbara området utvidgas skulle det, om inte polisens övervakningsresurser ökas väsentligt, innebära att den i sammanhanget mest intressanta gruppen skulle komma att ägnas mindre uppmärksamhet relativt sett. Det är en utveckling som man inte rimligen kan godta.

Trafiknykterheten är givetvis en utomordentligt allvarig fråga, och det är naturligtvis därför angeläget att också komma till rätta med den. Men vad man i första hand bör göra i dagens läge är som jag ser det att sätta in alla tillgängliga resurser som kan uppåddas för att bekämpa vad som ligger inom det i dag kriminaliserade området. Det är ju där vi har de trafikfarliga förarna, och en sänkning av promillegränsen, och därmed en vidgning av det straffbara området, skulle snarare verka splittrande på polisens begränsade resurser och därmed kunna försvaga

insatserna mot de på grund av alkoholförtäring farliga förarna. Jag vill därför i första hand avstyrka en radikal sänkning av den nuvarande promillegränsen. Den gräns som vi har i dag gäller för övrigt i de övriga nordiska länderna, med undantag för Danmark, och man kan måhända vänta sig att den gräns vi har i Sverige kommer att gälla inom EG-området, och det har ett värde i sig att man har enhetliga regler. Jag har tidigare i ett yttrande anslutit mig till en sänkning till 0,4 ‰ och jag kan i och för sig stå fast vid den uppfattningen.

Jag skulle också vilja stryka under att om promillegränsen sänks måste man se till att polisen får sådana resurser att man blir i stånd att utöva en effektiv trafiksäkerhetskontroll som inriktas på trafiknykterheten. För det är ju så att upptäcktsrisken är den verkligt återhållande faktorn när det gäller brottsligt handlande av den här typen. En mycket stor del av de upptäckta trafiknykterhetsbrotten emanerar just från polisens trafikövervakning, och man skulle nästan kunna säga att antalet anmälda trafiknykterhetsbrott är en funktion av polisens övervakningskapacitet. Vidare förhåller det sig nog så att dålig kontroll av efterlevnaden av en straffbestämmelse är allmänt skadligt för respekten för gällande bestämmelser över huvud taget.

Hur en sänkning av promillegränsen skulle slå för åklagarens vidkommande är svårt att säga för närvarande. Förmodligen kommer en stor del av beivrandet att kunna ske genom strafföreläggande, men kommer körkortet in i farozonen kan man räkna med en minskad benägenhet att erkänna, och erkännande är en förutsättning för att man skall kunna använda sig av strafföreläggande. Det skulle då leda till ett ökat antal rättegångar. Åklagarväsendet är ju som bekant redan i dag ansträngt och på sina håll nästan på bristningsgränsen. Statsmakterna måste alltså vara beredda att ställa ytterligare resurser till åklagarväsendets förfogande om det skulle visa sig att en ändring i reglerna om rattonykterhet skulle få den här effekten. RÅ kommer att följa den här utvecklingen mycket noga.

Riksdagsledamot: Finns det något land, Sten Heckscher, som har nollgräns eller näst intill i sin lagstiftning och, om så är fallet, vilka erfarenheter har man därifrån?

Sten Heckscher: Ja, om vi ser på närområdet så är det i Norden 0,5 ‰ utom i Danmark som har 0,8, och den vanligaste regeln i Västeuropa är 0,8 eller 0,5 ‰. I Östeuropa finns ett antal länder som i sin lagstiftning har en nollgräns. Det är ganska knepigt att få särskilt bra uppgifter om hur den tillämpas. Men allt tyder på att det som i själva verket bestraffas som promillekörning, t.ex. i DDR, det är 1,0 och däröver. I skiktet under så finns det alltså utrymme för ett ganska stort godtycke från de rättstillämpande myndigheterna. Sedan så finns i Australien en ny lagstiftning i en del delstater som sätter något slags nollgräns för nyblivna körkortshavare. Polen har enligt uppgift just höjt från 0,2 ‰ till 0,5 ‰. I USA är huvudregeln 1,0 ‰. Det är ungefär de svar jag kan ge på frågan.

Riksdagsledamot: Om vi nu — och det tycker jag — skall harmonisera vår lagstiftning med EG:s på olika områden, skulle en sänkt promillegräns vara något problem?

Sten Heckscher: Ja, i EG-kretsen varierar gränserna i huvudsak mellan 0,5, och 0,8 ‰, och de direktiv som förbereds av EG-kommissionen går ut på 0,5 ‰ som enhetlig gräns inom EG. Om Sverige då skulle gå längre ner, så skulle det avvika från EG. Det är ju i och för sig ingenting som säger att det är fullständigt omöjligt att avvika från EG, för visst kan man göra det, men ju större den avvikelsen är, desto större är naturligtvis också skillnaden.

Riksdagsledamot: Leif G W Persson, du är skeptisk till en sådan här sänkning, det förstår jag, men finns det några direkt negativa konsekvenser med en sänkning av gränsen förutsatt att rättssäkerhetsfrågan kan tillgodoses?

Leif G W Persson: Ja. Det är effekterna ur kontrollsynpunkt, där jag menar att risken för att man binder upp en liten polisresurs med icke intressanta brott ökar, och att detta sker till priset av att man tvingas försumma i sammanhanget intressanta brott. Den risken bedömer jag som påtaglig. Det är alls icke heller så lätt som många tycks tro att kompensera för den risken genom att öka polisens resurser. Det skulle kräva mycket stora resursförstärkningar, flera gånger större än vad man enkelt föreställer sig om man räknar rakt av. Där ser jag en avsevärd risk, och jag vill erinra om den där analogin som jag gjorde med våldtäktsbrottet, för om man ser till de föreslagna förändringarna är de på visst sätt analoga. En utvidgning av det straffbara området innebär att det nya brottet kommer att kvalitativt ligga lägre än det tidigare, och det påverkar vår kontrolleffektivitet.

Jag instämmer helt med riksåklagarens synpunkter, och jag tror att man kan göra vinster på det här området. De väsentliga vinsterna skulle man göra inom ramen för den nuvarande lagstiftningen om man bättre riktade sina kontrollinsatser mot de i sammanhanget kritiska förarkategorierna, och det är alltså förarkategorier som redan ligger väl inom det straffbara området.

Riksdagsledamot: Finns det någon grupp som alltid blir hjälpt av en sänkt promillegräns, hur liten den gränsen än blir?

Leif G W Persson: Det kan vara en fördel ur ideologisk synpunkt i och med att renodlade budskap alltid är bättre än dubbeltydiga budskap. En nollgräns har alltså något slags sloganvärde. Erfarenheten visar samtidigt att de här effekterna verkar vara ganska kortsiktiga, och ganska fort så hittar vi nya komplikationer i det här som från början verkade enkelt och klart. Det har ju påståtts att man skulle uppnå en sådan effekt på ungdomar, men jag kan varken säga bu eller bä om den saken, faktiskt.

Riksdagsledamot: Ett par frågor till Sten Heckscher först. Hur har justitiedepartementet uppfattat kravet på principiell nollgräns? Vilken innebörd har det kravet, och hur står ett sådant krav i förhållande till principerna för straffrätten som de hitintills har gällt?

Sten Heckscher: Det är en bra fråga eftersom vi inte riktigt vet hur vi skall tolka kraven på s.k. principiell nollgräns. De är väl kanske inte alltid helt förenliga med varandra när de framförs, eftersom en gräns på 0 ju är en gräns på nollpunkt. Men ibland framförs kravet på nollgräns som ett krav på nollgräns, men det är inte 0,0 utan det kanske är 0,1 eller 0,2 ‰ och då har vi litet svårt att förstå. Alltså 0 är naturligtvis 0, men så har vi frågan med säkerhetsavdrag. Här finns också en rätt stor förvirring, enligt vår uppfattning, där man försöker att blanda ihop en massa olika frågor.

Beträffande förhållandet till strafflagstiftning kan jag upprepa vad jag sade inledningsvis, nämligen att vi anser att strafflagstiftning är en metod som skall användas med viss urskillning och att man faktiskt i vart fall skall ställa det grundläggande kravet på strafflagstiftning att den bara skall rikta sig mot sådant som man på goda grunder kan säga är skadligt eller farligt och att man alltså inte skall kriminalisera och med statens straff drabba gärningar som inte är av den karaktären. Därför menar vi att t.ex. en straffbar gräns på 0,0 ‰ skulle vara helt oförenlig med de straffrättsliga principer som bör gälla.

Riksdagsledamot: När det gäller säkerhetsavdraget tror jag det är bra om du redovisar hur man tillämpar säkerhetsavdraget. Det har ju rätt väldigt stor förvirring i den allmänna debatten om det.

Sten Heckscher: Ja, det s.k. säkerhetsavdraget skall inte förväxlas med något slags supmarginal, för det är inte det det handlar om, utan säkerhetsavdraget är till för att man inte skall riskera att straffas för en högre promillehalt än man i själva verket har. Om vi tar dagens säkerhetsavdrag som i de lägre halterna ligger på, om jag inte minns fel, 0,06 ‰, så är det säkerhetsavdraget till för att ingen som i själva verket har bara 0,45 eller 0,48 ‰ skall kunna dömas för straffbar promille. Det är alltså ett sätt att kompensera för de fel som dyker upp i mätmetoden. Det är säkerhetsavdragets funktion, och därför så är det med vårt sätt att se ganska främmande att säga att man skall ha en promillegräns som i sig också innefattar säkerhetsavdraget, för det är två helt olika saker.

Dessutom är säkerhetsavdraget inte lagstiftat och skall heller inte vara lagstiftat därför att det är självständiga domstolars fria bevisprövning det är fråga om. Det är domstolarna som tillämpar säkerhetsavdragen för att leva upp till principen att inte oskyldiga skall dömas. Det vore en ganska främmande fågel om man skulle lagstifta om det här säkerhetsavdraget, vilket dessutom förändras över tid. Det är inte så länge sedan som det vid blodproven låg inte på 0,06 utan på 0,14 ‰, alltså betydligt mer än i dag. Det är självklart att ju bättre och

säkrare mätmetoderna blir, desto mindre skall det här säkerhetsavdraget i domstolarna vara därför att dess enda funktion är att garantera att inte oskyldiga döms.

1989/90:JuU2
Bilaga 6

Riksdagsledamot: Jag skall då också fråga Sten Heckscher om den principiella nollgränsen. Hur mycket alkohol kan olika personer med olika vikt inta för att klara 0,3 ‰? Har ni tittat på det?

Sten Heckscher: Vi har tabeller som anger tänkbara promillehalter vid olika konsumtion. Det har också gjorts en del experiment som jag tror att andra personer, t.ex. Wayne Jones, kan redogöra för. Den individuella variationen är väldigt stor men jag kan försöka slå upp en sådan tabell, om du vill veta. T.ex. 33 cl folköl, om vi skall ta det, kan hos en kvinna på 50 kg teoretiskt ge 0,3 ‰ enligt den här tabellen. Det är Wayne Jones som har gjort den, så det är kanske lika bra att fråga honom om det. Och av en lättöl, som ger 6 gram ren alkohol, skulle man ligga under 0,3 ‰ även om man var en så att säga späd kvinna. Nu vet jag att Wayne Jones har gjort ytterligare tester på det här, så det kan du fråga honom om, men jag vill bara säga att i vårt sätt att resonera så kan vi inte sätta en promillegräns som innefattar mätfelet, för mätfelet är någonting helt annat än den tillåtna promillegränsen. Avdraget för eventuella mätfel är, som jag tidigare sade, till för att man inte skall döma oskyldiga.

Riksdagsledamot: Men du håller kanske med mig om att en principiell nollgräns inte innebär att man sätter likhetstecken med 0,3 ‰?

Sten Heckscher: Om jag skall vara riktigt ärlig vet jag inte vad en principiell nollgräns är. Jag vet vad en nollgräns är, men inte vad en principiell nollgräns är.

Riksdagsledamot: En annan fråga. Planerar ni att i samband med att det tas beslut om en sänkning starta en kampanj för att samtidigt slå in de nya reglerna hos svenskarna?

Sten Heckscher: Redan i dag så planerar NTF omfattande kampanjer för nykterhet i trafiken. Det finns ju många goda krafter som arbetar för det, t.ex. MHF, och självfallet har vi den principen att när man genomför en ny lagstiftning så strävar vi efter att efter förmåga upplysa om dessa lagändringars innebörd.

Riksdagsledamot: Och en slutlig fråga. Vi vet att det inte bara är alkohol som påverkar oss illa i trafiken. Det är väldigt mycket lugnande medel som används också i Sverige. Har ni tittat på den problematiken? Det behövs t.ex. ökad forskning på det området.

Sten Heckscher: Det är alldeles riktigt att det behövs. Trafiknykterhetslagstiftningen är inte begränsad bara till alkohol utan i princip är även annan påverkan kriminaliserad, men som du antyder är det mycket svårare att avgöra var de gränserna skall gå. Det är dessutom på det viset att det finns en massa andra riskfaktorer som har att göra med individen, som trötthet, dålig sömn, depressioner som jag nämnde förut, barn i baksätet och hundar och vad det nu kan vara för

någoting, så man måste naturligtvis relatera dem och tala om för människor att det faktiskt är olämpligt att ha barnen och hundarna helt fria i bilen, men det är ju kanske någonting som vi inte direkt vill ingripa med straff mot.

Riksdagsledamot: Och så en sista fråga till Leif G W Persson. Du sade att om man kunde få in den här tanken att trafik och sprit inte hör ihop med en principiell nollgräns, så kunde man uppnå något positivt med en eventuell påverkan på ungdomar. Men visst är det väl så, att även vuxna människor i dag planerar utifrån den gräns som finns. Jag tror väl att det inte bara är jag som känner andra vuxna som säger att visst kan jag ta en drink och så kan jag ta ett glas vin till maten och så kan jag ändå köra för jag klarar mig under den gräns som är. Om vi skall uppnå en påverkan också på dem måste vi då inte sänka den här gränsen?

Leif G W Persson: Jo, men argumentet är inte relevant för det har påpekats här att folk kan äta en ganska, vad skall vi säga, marinerad middag och ändå köra efter den. Det sammanhänger enkelt med att kroppen bränner alkohol, och går det bara rimlig tid så är de nyktra. Det intressanta är om de kör sämre eller bättre då, fast det kanske man inte bör säga här. Enligt alla tillgängliga data vi har så tycks de inte köra så mycket sämre att det är mätbart. Om de sedan kalkylerar i det här vet jag inte, men om de gör det så tycks deras kalkyler sakna relevans med tanke på det vi är ute efter, nämligen att begränsa skador i trafiken.

Riksdagsledamot: Först ett par korta frågor till Leif G W Persson. I hur många procent av samtliga trafikolyckor är alkohol inblandad?

Leif G W Persson: Statistiken är långt ifrån fullständig. Vi har ett mörkertal, men olyckor med personskada tycks enligt SCB:s statistik vara, om vi tar samtliga olyckor, 5 %. Om vi sedan skärper kraven på skador stiger den andelen. Om vi tar singelolyckor med dödlig utgång är den väsentligt högre än så. Det finns olika siffror men den ligger någonstans kring 20 %. Problemet med dessa siffror är att de med mycket hög sannolikhet innehåller en väsentlig andel självmord, och dem kommer vi inte åt ändå. Hur påverkar mörkertalet i statistiken det här? Om man hade en fullständig kännedom om detta, hur stor andel alkoholrelaterade trafikolyckor med personskada skulle vi ha då? Personligen tror jag att den skulle vara obetydligt högre än 5 %. Det beror på att det finns ett bortfall både av alkoholrelaterade och icke alkoholrelaterade trafikolyckor, och när det gäller bortfallet av olyckor med personskador så är det förhållandevis litet. Skall det få någon effekt på andelen alkoholrelaterade trafikolyckor måste vi ha så kolossalt många utav den sorten som faller bort beroende på att de totalt andelsvis med största sannolikhet är ganska få. Skall man säga något så tror jag att 5 % är ett ganska bra riktvärde på totalen.

Riksdagsledamot: Bengt Öste i organisationen KRAM brukar som samma siffra åberopa 20 %, osv. Varför är det så olika uppfattning om statistiken?

1989/90:JuU2
Bilaga 6

Leif G W Persson: Det är inte fråga om olika uppfattningar. Det beror på vilken kategori av olyckor man pratar om. Och som jag sa här, när man skärper kraven på personskador då ökar den här andelen. Om du tar singelolyckor med dödlig utgång har du väsentligt högre andel alkoholrelaterade olyckor, men jag vill understryka att det i den gruppen finns en mycket stor andel självmord. Det vet vi med säkerhet. Och det gör att jag inte betraktar den siffran som relevant. Vi kan aldrig lagstifta bort den typen av tragik.

Riksdagsledamot: Vi kommer aldrig att egentligen kunna komma närmare än vad vi har gjort.

Leif G W Persson: Jag vet inte det, men min uppfattning är att jag tror att en lagändring av den här typen skjuter vid sidan av målet om det är trafikolyckor vi är ute efter, och vi borde använda våra knappa resurser på ett bättre sätt. Det är bara det jag försöker säga.

Riksdagsledamot: Det finns en amerikansk undersökning som visades i TV häromdagen som sade att körförmågan, som jag uppfattade det, och olyckorna var ungefär desamma i hela skiktet 0,0–0,5 ‰. Men samtidigt så finns det ju några svenska undersökningar med simulator som visar att körförmågan kanske blir väldigt dålig vid 0,2–0,3 ‰. Där har vi också en skillnad som jag skulle vilja fråga vad den beror på.

Leif G W Persson: När det gäller den här Grand Rapids- undersökningen så är det, tyvärr höll jag på att säga, så att folk kör bättre när de har 0,2–0,4 ‰ än när de har 0,0 ‰ och det är ju mycket frustrerande med tanke på debatten. När man tittar på de här experimentella studierna så kan man sammanfattningsvis säga så, att ju mer experimentella de är, desto tidigare kan man visa att intag av alkohol påverkar olika själsliga och fysiska funktioner. Påverkan är både positiv och negativ om det är funktioner som avser körförmågan som man tittar på. Jag talar hela tiden om påverkan under 0,5 ‰. Ökar påverkan ytterligare försämras de här funktionerna. Låter man folk köra i simulator så kör de sämre vid berusningsgrader under 0,5 ‰ än vad de gör när de är nyktra. Jag tror att det beror på att det är mycket svårare att köra i simulator än i bilen. Möjligtvis skulle det vara befogat att införa en nollgräns vid simulatorkörning.

Om jag skall vara allvarlig ett ögonblick: Jag anser alltså att de här simulatorstudierna brister i tillämplighet. Det är den ena omständigheten. Körning i den faktiska trafiksituationen är en mycket komplex situation som svårtligen kan mätas under experimentella betingelser. Ovanan vid det här mätinstrumentet kan negativt påverka mätresultatet. Det är en annan sak. Sedan är det också på det viset, och det är jag inte klar över hur det skall tolkas straffrättsligt, att folk, som har druckit något litet och ger sig ut i trafiken med den argumentationen

att de upplever sig som helt nyktra, säkert vidtar vissa kompensatoriska åtgärder för att inte hamna i en pinsam situation. Man kan t.ex. tänka sig att de är mer försiktiga än vad de är normalt just för att de skall slippa blåsa i en ballong i samband med någon trafikhändelse och att den då skall visa viss missfärgning. Det är också så att färder av den här typen sannolikt sker på vägsträckor och tider som är mindre riskfyllda ur olyckssynpunkt. Hur man straffrättsligt skall värdera de där kompensatoriska mekanismerna, det vet inte jag, men det kan vara en förklaring till att sambandet mellan påverkan och nedsatt körförmåga är större i experiment och simulatorkörningar än vad den är enligt de data som avser den faktiska trafiksituationen, för där är sambandet lågt.

Riksdagsledamot: Intag av alkohol upp till 0,1 ‰ eller någonting sådant skulle alltså ge en säkrare bilförare med det resonemanget?

Leif G W Persson: Ja, det vet jag inte. Vissa tycks ju bli säkrare, men man skulle kunna svara på det endast om man hade möjlighet att göra en realistisk studie: den enda realistiska studien är ju en experimentstudie. Men om man tar den här Grand Rapids-undersökningen — det är ungefär så nära man kan komma — visar det sig tyvärr att åtminstone vissa tycks köra bättre under en mycket ringa påverkan än vad de gör helt nyktra. Orsakerna är oklara, men det där är ju känt från vissa tävlingssporter som skytte. Det kan möjligtvis vara så, men jag vill understryka att det inte är någon rekommendation från min sida. Jag hänger fast vid det här påpekandet att det faktiskt inte går att visa samband mellan alkoholintag och olycksrisk i de här mycket låga intervallen. Det går inte att göra annat än i experimentsituationer vid viss simulatorkörning, och det tror jag beror på att de inte är översättbara till trafiksituationer.

Riksdagsledamot: Jag skulle vilja fråga Sten Heckscher om själva påföljdsdelen för trafiknykterhetsbrott. Du nämnde något om att regeringen hade tittat på det. Jag upplever kanske det mer meningsfullt från trafiksäkerhetssynpunkt att försöka vårda bort en del av de här. Det finns ju olika studier, men det är någonstans runt intervallet 60–70 % av alla som är ute och åker rattonyktra eller rattfulla som är alkoholister, dvs. folk som delvis eller helt har tappat kontrollen över sitt drickande och som därmed från allmänpreventiv synpunkt är rätt opåverkbara för det straff de hotas av. I dag straffar vi ju folk huvudsakligen med fängelse eller mycket kraftiga böter, och båda är ju allmänpreventiva straff, vilket jag menar egentligen inte har någon påverkan på den här typen av alkoholberoende människor som har förlorat kontrollen över sitt drickande. Vad är det regeringen funderar över beträffande påföljdsskalan? Den måste ju rimligen breddas för att träffa även den här rätt stora gruppen utav socialmedicinskt sjuka personer som faktiskt utgör den verkliga olycksrisken, om jag har förstått din föredragning rätt.

Sten Heckscher: En bra sak med de senaste årens diskussioner i den här frågan är att vi faktiskt har fått klart för oss precis det du säger,

nämligen att de som åker fast för rattfylleri med hög promille ofta eller t.o.m. i regel har klara alkoholproblem, och individuellt är då naturligtvis en månads fängelse inte så där utomordentligt fiffigt i alla situationer. Nu innehåller i och för sig brottsbalkens påföljdssystem möjligheter att t.ex. tillämpa kontraktsvård, och vi har också inom ramen för skyddstillsyn vissa program som kriminalvården använder, vilket den för övrigt också gör vid de korta fängelsestraffen. Men här handlar det också om domstolarnas praxis och att så att säga göra det lättare för domstolarna att välja någon annan påföljd i stället för den ganska strikta praxis som i dag går ut på en månads fängelse för rattfylleri. Jag tror att det är över 80 % av dem som döms för rattfylleri som får fängelsestraff och att det är en 15–16 % som får en icke frihetsberövande påföljd. I de fall där det är adekvat bör man öppna för behandlingsinriktade påföljder, typ kontraktsvård, eller sådana åtgärder inom ramen för skyddstillsyn som brukar kallas för "rattfällprogram" och liknande.

När det gäller de lägre promillehalterna har regeringen ingen annan uppfattning än att det är böter som skall gälla. Men som jag antydde — och det anknyter litet grand till vad Leif G W Persson sade nyss — finns det ju andra saker som gör en körning mer eller mindre farlig efter alkoholintag. Därför så menar vi att även vid alkoholhalter under 1,5 ‰ kan det ibland vara motiverat att döma för det grövre brottet på grund av andra beteenden under körningen.

Sedan skall vi ju när vi talar om sanktioner inte heller glömma bort körkortsfrågan, för det fall de här människorna har varit i närheten av ett körkort under de senaste tio åren, vilket ju i regel inte gäller för dem som har höga promillen. Men för dem som har körkort och som t.ex. åker fast för rattonykterhet är ju sanktionen indraget körkort ofta väl så allvarlig som det bötesstraff de får. Det är naturligtvis motiverat att dra in körkortet för människor som inte lyder lagstiftningen på det här området, men samtidigt måste vi ha ögonen öppna för vilka sociala konsekvenser på sikt detta kan ha för dessa människor. Det får vi faktiskt inte glömma bort i sammanhanget.

Riksdagsledamot: Jag skulle först vilja konstatera att ett av skälen till att man diskuterar en sänkning av promillegränsen är vad jag brukar kalla det kalkylerade drickandet. Utrymmet för det är för stort vid nivån 0,5 ‰, och man vill söka sig nedåt i skalan för att hitta en nivå där man minimerar den här möjligheten till kalkyldrickande. Men jag skulle vilja fråga Leif G W Persson: Är det så att du egentligen anser att det är en om inte meningslös så i varje fall inte särskilt angelägen åtgärd att sänka den nedre straffbarhetsgränsen? Får jag också ställa en fråga beträffande upptäckten av trafiknykterhetsbrott, där man talar om ca 20 000. På vilket sätt upptäcks de, med trafikkontroller, polisens observationer eller direkta anmälningar?

Leif G W Persson: För att ta den första frågan så tror jag att den nuvarande gränsen har gott stöd i de kunskaper vi har. Jag tror heller inte att utrymmet för det kalkylerade drickandet är så stort som populärt påstås. Det beror på att man beskriver saken på ett felaktigt

sätt. Man säger till folk att de kan dricka en drink före maten. De kan dricka två glas vin till maten, de kan ta en avec till kaffet, och sedan kan de ta en grogg efteråt. Men man glömmar bort att tala om vad det egentligen handlar om, nämligen att detta sker under en tidsrymd på en sex, sju timmar. För drack de allt det där på en gång, så skulle de hamna väl inom nu gällande lagstiftning. Och det tycker jag är mycket trist. Det är desinformation.

Jag understryker vad jag har sagt tidigare. Det finns en risk, när vi utvidgar det straffbara området på det här viset, att träffa beteenden som jag anser inte är relevanta ur olyckssynpunkt, och det är den enda risken för annars kan vi straffa vad vi vill. Att vi lakar ur en redan nu hårt ansträngd kontrollresurs innebär att vi missar ytterligare av dem som vi i stället borde koncentrera oss på. Det får då till följd att olyckorna ökar i stället för att minska.

Om vi sedan tittar på hur de här brotten upptäcks. Ca 20 000 trafiknykterhetsbrott per år kommer till polisens kännedom. Det är litet svårigheter med definitioner men de senaste aktuella undersökningarna som har gjorts av rikspolisstyrelsen — med viss reservation för att gränserna mellan kategorierna är flytande — tyder då på att ungefär 50 % utav de här 20 000 kommer till polisens kännedom genom olyckshändelser eller avvikelser i trafikbeteendet som man uppmärksammar. Man bryter mot trafikregler, man vållar olyckor. Det är 50 %, hälften av dem. 25 % av dem åker dit som ett led i den rullande trafikövervakningen, antingen vid på förhand ansatta kontroller eller i samband med kontroller som ansatts av annat skäl. Och 25 % anmäls. Det kan vara vänligt sinnade grannar som ringer och tipsar om att nu håller någon på och backar in genom min villahäck eller nu åker någon från krogen osv. Alltså: Relationerna är 50 % olyckor, 50 % trafikkontroller och 50 % anmälningar och tips från den stora detektiven allmänheten. Nej, vänta det blev för mycket. Det blev 150. Jag gör ett nytt försök: 50 % olyckor, 25 % trafikkontroller, 25 % anmälningar och tips från allmänheten. Det blev 100 %.

Observera en sak. När det gäller att binda upp resurser för polisen så är inte det där riktigt så intressant som man kanske tror. Resurser binds upp ändå. Resursen binds ju upp utifrån det legala kriteriet. Var går gränsen för vårt möjliga ingripande? I dag kan man ju svårigen ringa till polisen och tipsa om att nu har han druckit en folköl och sätter sig i bilen, för då skakar polisen på huvudet. Man måste åtminstone kunna bjuda på tre fyra starköl för att de skall rycka ut. Men om man sänker den här gränsen till 0,2—0,3 ‰ finns det rättslig grund för att ingripa även i sådana fall — förutsatt att man skyndar sig på.

Riksdagsledamot: Jag har en kompletterande fråga, och den stämmer ganska bra med vad du sade till sist här om förbränningshastigheten och hur den fungerar. Motiverar det inte egentligen en låg gräns därför att den faktiska påverkansnivån vid körtillfället egentligen då är

högre än vad man sedermera kan mäta upp, särskilt om det är blodalkoholanalyser som skall till, för då tar det ganska lång tid? Alltså att förbränningshastigheten motiverar en låg gräns i sig.

Leif G W Persson: Ja visst, det kan man tycka i en teknisk mening. Det är klart att man ju kan tänka sig att om man sätter en sådan här gräns så kompenseras den på olika sätt. Det som man ganska snabbt kommer att lära sig om vi nu sänker gränsen är detta. Anta att man åker ut med en folköl i kroppen och man vet att man ligger någonstans kring 0,3 ‰. Och så blir man stoppad i en kontroll och då så säger polisen: Vill ni blåsa här. Då säger man att det vill man inte utan föredrar att få följa med till polisstationen, för då vet man att det kommer att ta en timme och när man väl är på stationen och tar blodprov så är man fullständigt nykter. Det är ett dilemma som vi aldrig kommer ifrån.

Men det som jag hänger upp mig på ständigt här är att för att kunna använda strafflagstiftningen och straffrättslig kontroll mot folk så måste vi ju veta att de håller på med någonting som med fog kan uppfattas som skadligt. Och det kan vi faktiskt inte göra. Då är vi inne på att vi straffbelägger efter skön. Vi kan inte visa på någon skadlig effekt. Det är mycket illavarslande. Jag skulle vilja säga: Ni som lagstiftare skall vara medvetna om att ni nu, oavsett vilken gräns ni tar, om ni tar 0,2 eller 0,3 ‰, kommer att under det nya straffbara området föra in miljontals nya brott och hundratusentals nya människor. Det är en mycket omfattande ny kriminalisering. Om ni väljer att göra det, så skall ni ha väldigt starka skäl för att göra det. Jag anser att dessa väldigt starka skäl saknas i det här fallet.

Riksdagsledamot: Vi kan ju konstatera att det har varit en mycket omfattande kampanj för nollgräns eller principiell sådan. Får jag fråga: Vad är det då som faktiskt har hänt? Har det blivit några egentliga förändringar i något avseende som sakligt kan åberopas som grund för ändrad lagstiftning? Vilka, i grova drag, avgörande faktorer var det som gjorde att lagstiftningen sattes vid gränsen 0,5 ‰?

Sten Heckscher: Det var så att man ansåg sig ha tillräckligt stort fog för att påstå att promillehalter i trakten av 0,5 ‰ beträffande tillräckligt många människor ledde till en riskökning — att det alltså var klara trafiksäkerhetsskäl som ledde till detta. Det var vid den tidpunkten i vart fall ännu icke ett drag i nykterhetspolitiken. Om du frågar vad som har hänt nu så anser vi att vi har visst fog för att påstå att den gräns där tillräckligt många förare utgör en risk går något lägre. Medvetna om de komplikationer som Leif G W Persson har utvecklat och att de verkligt farliga personerna ligger någon annanstans, anser vi att en sänkning av gränsen är befogad. Men vi känner inte till att trafiknykterheten i Sverige skulle ha undergått allvarliga försämringar. Där står vi oss vid en internationell jämförelse ganska bra. Trafiknykterheten i Sverige är jämförelsevis god.

Riksdagsledamot: Den sänkning som är aktuell skulle den enligt de tankar som för närvarande föreligger sättas vid 0,4 eller 0,3 ‰?

Sten Heckscher: Frågan om vilken lägre gräns som kan motiveras av straffrättsliga skäl är inne i ett hektiskt slutskede av sin beredning.

1989/90:JuU2
Bilaga 6

Leif G W Persson: Om vi tar det här med siffrorna först så är det så att på grundval av de olika kontrolldata som vi har samlat in, alltså polisens kontrolldata, har vi försökt skatta det faktiska antalet körtillfällen med straffbar påverkan, dvs. över 0,5 ‰. Den skattningen landar någonstans mellan 3 och 7 miljoner körtillfällen per år. Då uppstår med tanke på det förslag vi diskuterar frågan: Hur många körtillfällen finns det mellan 0,0 och 0,5 ‰? Det blir väldigt svårt att uppskatta, men iakttagelser vid polisens på förhand ansatta kontroller pekar på att för varje person som fastnar i kontrollen med en påverkan på 0,5 ‰ och däröver går det en person som har en viss påverkan men som inte kommer upp till 0,5 ‰. Det skulle då ge en fingervisning om att finns det någonstans mellan 3 och 7 miljoner straffbara beteenden enligt nuvarande lag, så skulle det finnas ungefär lika många, dvs. mellan 3 och 7 miljoner, beteenden i intervallet 0,0–0,5 ‰. Jag tror på goda grunder att den gruppen har en helt annan personsammansättning än den grupp som redan nu ligger inom det straffbara området. Det är vanliga människor, vill jag påstå. Och det är människor vars körbeteende inte påverkas på ett mätbart sätt. Det är den stora andelen av den gruppen. Jag har tidigare sagt, och det vill jag understryka: Det är på visst sätt en spekulatio och utifrån de data vi har i dag så ter det sig mycket litet sannolikt, milt uttryckt, att vi med en sänkning från 0,5 till någonting under 0,5 ‰ skulle få en mätbar effekt på andelen alkoholrelaterade trafikolyckor.

Artur Solarz: Jag tänker ta upp en annan fråga. Finns tillräcklig tillförlitlig forskning som säger att det är befogat att sänka promillegränsen under 0,5 ‰? Det finns på området tre olika typer av forskning. Det är bl.a. laboratorietester och det är simulatorforskning. Sedan har vi också s.k. fältstudier. När det gäller den första gruppen av studier kan man sammanfatta på följande vis. Forskningsresultat av tester i laboratoriemiljö är motstridiga, en del visar en viss försämring av vissa psykomotoriska funktioner vid lägre halter än 0,5 ‰ medan andra sådana tester visar på motsatsen. Jag kan nämna två exempel från 1987, där man har testat vilken effekt alkohol har på reaktionstider. Alkoholhalter kring 0,3 ‰ påverkade inte reaktionstiden men förbättrade noggrannheten av genomförda tester. Först vid högre promillehalter försämrades dessa funktioner.

Ett annat exempel visar resultatet av en laboratorieundersökning vid alkoholhalterna 0,2–0,4 och 0,8 ‰. Även 0,8 ‰ hade enligt den undersökningen en liten effekt på den psykomotoriska prestationsförmågan. Exemplet publicerades i British Journal of Anaesthesia 1987. Tidigare har gjorts en kritisk genomgång av sådana tester, varvid ifrågasatts om man kan överföra resultat av dessa tester till verkligheten. Jones m.fl. har 1978 bekräftat att simulatorstudier visar mycket varierande och motstridiga resultat, när man övergår till fältstudier. Fältstudier allmänt visar att förare vid låga alkoholhalter mellan 0,4 och 0,6 ‰ börjar få svårighet att parkera. Alkoholhalter mellan 0,8

och 1 ‰ försämrar körförmågan hos måttliga konsumenter vid låga hastigheter, men alkoholens inverkan är mindre hos stora alkoholkonsumenter. Vid normala hastigheter försämrar körförmågan vid 0,5–0,7 ‰. En signifikant försämring av körförmågan noteras hos nästan alla förare vid 1 ‰.

Den bästa studien som finns hittills kallas för Grand Rapids-studien som publicerades första gången 1964 och andra gången 1974 i en reviderad version. Det är en studie grundad på över 13 000 fall. Borkenstein visar att den relativa risken börjar öka kring 0,5 ‰. Jag understryker den relativa risken, inte den absoluta risken. Det betyder att man relaterar risken till nyktra förare. Kritiken av Grand Rapids-studien gäller påståendet att vid 0,3 ‰ minskar den relativa olycksfallsrisken jämfört med nyktra förare. Vid 0,4 ‰ hade förarna samma olycksrisk som nyktra, och vid 0,6 ‰ börjar risken öka och fördubblas jämfört med nyktra. Samma studie eller en liknande studie upprepades 1979 i Australien. Studiens resultat är jämförbara med Grand Rapids uppgifter om olycksrisken, dvs. att den ökade alkoholkoncentrationen ger en större olycksrisk. Lägst är olycksrisken inom området 0,1–0,3 och 0,4–0,6 ‰. Ernst Nilsson publicerade 1986 en rapport, Transportforskningsberedningens rapport nr 14, där han konstaterar att den svenska olycksriskkurvan överensstämmer med Grand Rapids-kurvan.

Så några ord om de senaste forskningsresultaten grundade på simualtorundersökningar här i Sverige. Jag anser att de undersökningarna inte är övertygande, och metodologiskt är de behäftade med vissa felkällor. Jag kan nämna bara ett exempel. Utandningsapparaten som man använder vid dessa undersökningar visar 0,07 ‰ lägre alkoholhalt än andra instrument. Omräkningen från utandningsluft till alkoholhalter i blodet är en annan felkälla. I lagstiftningssammanhang har man hellre använt två olika måtenheter. Följer man debatten om promillesänkning får man ett intryck av att det är de mycket låga alkoholhalterna som är främsta orsaken till trafikolyckorna. Man har här nämnt olika uppgifter. Jag vill bara bekräfta att den genomsnittliga alkoholhalten vid trafikolyckor här i landet ligger mellan 1,6 och 1,9 ‰. Liknande höga alkoholhalter vid trafikolyckor konstateras i flera andra länder. Jag kan bara nämna att 77 % av dem som misstänkts för trafikonykterhet har en promillehalt som överstiger 1 ‰. Vi har i trafiken två olika populationer. Vi har en population som man på engelska kallar *Drunken drivers* och den andra som kallas *Driving drinkers*. Det är en stor skillnad mellan de två populationerna.

I studien 1986 från transportforskningsberedningen kommer författarna också till följande slutsats. Trafikonyktra förare i trafikolyckor har mycket höga promillehalter till skillnad från trafikonyktra som upptäcks under andra omständigheter. Detta indikerar att en ökad trafiksäkerhet skulle kunna fås som konsekvens av lämpliga åtgärder för att förhindra rattfylleri snarare än att sänka promillegränsen ytterligare.

Jag vill också korrigera de felaktiga uppgifter som man har förmedlat genom massmedia när det gäller hur mycket man får dricka för att

uppnå 0,5 ‰. Man har inte tagit hänsyn till tidsfaktorn att genomsnittligt under en timme förbränner man eller försvinner från kroppen 0,15 ‰. Och som Leif har sagt, väntar man tillräckligt länge då kan man också klara nollpromillegränsen.

Wayne Jones: Jag tänkte visa en fräsch statistik beträffande rattfylleri i Sverige. På statens rättskemiska laboratorium i Linköping redovisas alkoholbestämningen för samtliga i Sverige som är misstänkta för rattfylleri, och som ni ser har vi ungefär 22 000 alkoholfall varje år. Bland dessa finns 600 som är misstänkta för drograttfylleri och som man inte bör glömma bort i sammanhanget. Antalet blodprov är sedan 1965 tämligen konstant vid drygt 20 000. Det var ett mindre antal under 1985. Antalet gick ner till ungefär 18 000 men i år är vi tillbaka till 22 000 igen. Fördelningen av promille bland dessa 20 000 bilförare är för under 0,5 ‰ bara 7 % av samtliga. De flesta ligger t.o.m. över 1,5 och en del har ända upp till 4 ‰ i blodet när provet tas.

Man kan översätta de här promillemätningarna till centiliter alkohol i kroppen. Det blir då samma fördelning, men nu är det gjort en fördelning i centiliter brännvin. Den genomsnittliga rattfylleristen i Sverige har alltså druckit en kvarting brännvin, minst 37 cl. Det är inte precis måttliga konsumenter som vi har att göra med. Jag har tittat litet närmare på dem som faller under 0,6 ‰. Där har vi en fördelning av 20 000 misstänkta under 0,6 och det finns 500 som t.o.m. är på 0, och ni kanske undrar varför de är misstänkta. Jo, det är de som har läkemedel eller narkotika i blodet och inte alkohol.

Jag har gjort en jämförelse mellan män och kvinnor som är misstänkta för rattfylleri, och den visar att det bara är 6 % av samtliga som är kvinnor. Jag har gjort en uppdelning när det gäller dem som är inblandade i trafikolyckor, dem som är tagna vid s.k. rutinkontroller i razzior och dem som är misstänkta i sådana trafikförseelser genom tips. Nästan 20 % av de män som är misstänkta för rattfylleri är inblandade i trafikolyckor. Bland kvinnorna är 29 % av de misstänkta inblandade i trafikolyckor. Så man kan säga att kvinnor löper högre risk för trafikolyckor, åtminstone när de har druckit alkohol. Jag har sammanfattat upptäcktssättet bland 6 000 misstänkta och av dessa var 20 % inblandade i trafikolyckor, 20 % var tagna vid rutinkontroller eller razzior, 53 % togs i samband med någon annan trafikförseelse eller allmän övervakning eller tips. De flesta är alltså tagna av dessa tre anledningar. De som hade promille under 0,5 var 429 bland 6 000. Vi har samma siffra när det gäller antalet inblandade i trafikolyckor, 20 %. Jag tycker det är en intressant statistik att 7 % av de 20 hade 0 ‰.

Slutligen kan man sammanfatta vad vi vet i dag om trafiknykterhetsbrottslingar i Sverige. 94 % är män, 36 % av dem är mellan 20 och 30 år. 43 % är tagna fredag och lördag och av dessa är 58 % tagna mellan kl. 20.00 och kl. 03.00 på morgonen. 20 % är inblandade i trafikolyckor, 59 % har en promille som överstiger 1,5, 47 % har druckit minst 37 cl brännvin eller motsvarande antal burkar starköl eller vin och

3 % saknar körkort, 33 % har annat slags kriminell belastning. Det är oftast ett återfall i rattfylleri, och 25 % kan anses alkoholberoende när det gäller biokemiska markörer för hög alkoholkonsumtion.

Jag var nyligen i Amerika och höll ett föredrag om rattfylleri, och jag försökte motivera en sänkning av promillegränsen. Jag återopade då fem punkter. Först och främst löper de som nyligen har fått körkortet en högre risk än andra när de druckit alkohol. Om man råkar ut för en kritisk situation, t.ex. om ett litet barn springer framför bilen, måste det rimligtvis vara svårare att stoppa den i tid om man har alkohol i blodet. Om man har s.k. *divided attention*, dvs. att man skall koncentrera sig på två eller flera olika saker samtidigt, och om alkoholkurvan i blodet samtidigt är stigande, finns bra belägg för att 0,5 ‰ är för högt. Hos dem som har låg tolerans för alkohol är också 0,5 för högt. Med de fem motiveringarna tror jag man skulle kunna sänka 0,5 ‰ till någonting lägre.

Hans Laurell: Jag har hört flera exempel här på desinformation, och det ordet har också nämnts. Jag skulle egentligen vilja ha någon timme till mitt förfogande för att presentera allt det här materialet. Jag inser att det får jag bara inte, utan jag tänker ta upp en del principiella resonemang. Ja, för resten tycker jag att det är tråkigt att höra den här myten igen — för det är en myt — om förbättrad prestation vid låga promillenivåer. Jag har gått igenom sådan litteratur och funnit att när det t.ex. gäller skyttar, finns inte den här effekten.

Det finns, det har vi hört framföras, två olika sätt att belysa alkoholens farlighet i trafiken, dels att göra riskberäkningar utifrån ett statistiskt material, dels studier av hur prestationsförmågan förändras av olika mängd alkohol i kroppen. De här riskberäkningarna kräver kunskap dels om förekomsten av alkohol bland de förare som finns i flödet ute i trafiken, dels bland de fordonsförare som finns representerade i trafikolyckor. Vi måste ha bra data om båda. När det gäller förekomsten av alkohol i trafikflödet finns det egentligen bara gamla siffror, och de visar i och för sig att det ser ganska hyfsat ut — ungefär 5 förare på 1 000 är olagligt påverkade en fredagskväll i Stockholm. Dock finns det också siffror från vissa polisdistrikt där man gått ut och tittat på de tider och de platser där man vet att alkohol förekommer, och då kan det vara så mycket som 1 på 17 som är påverkad över lagens gränser. Om man tittar totalt på alla tider och platser så är det kanske 1 förare på 1 000 som är påverkad över lagens gränser.

När det gäller förekomsten av alkohol i trafikolyckor är kunskapen mer begränsad. Det har antytts tidigare också. Och det finns flera skäl för det. För det första är alla som har lägre än 0,5 ‰ enligt lagens mening nyktra och kommer inte med i statistiken över huvud taget. För det andra: I smärre olyckor utan personskada försöker sannolikt en eventuellt påverkad förare att göra upp i godo för att inte riskera att problemet uppdagas. För det tredje: I personskadeolyckor till vilka polis kallas tas långtifrån alltid prov därför att någon är skadad, inte kan blåsa eller måste fraktas i väg för vård. När vårdapparaten har fått hand om vederbörande är han i de flesta fall också ute ur polisens

garn och så att säga ur statistiken. För det fjärde: Inte ens beträffande dödsolyckorna vet vi alkoholens roll, eftersom en svårt skadad som överlever ett antal timmar och forslas till sjukhus förbränner alkoholen, och när obducenten väl får hand om honom och kan kontrollera alkoholkoncentrationen har den kanske sjunkit ner under noll, och det ger också en underskattning av alkoholens roll. För det femte är alkoholhalten hos de allra flesta — mer än 90 % av dem som ertappas — på nedåtgående, och eftersom lång tid oftast förflyter innan prov tas hinner alkoholen ofta sjunka ner under gränsen. Statistiken medger alltså inte de här slutsatserna om att alkoholen inte skulle ha en allvarlig roll även vid låga promillenivåer.

De siffror som ändå presenteras måste betraktas som underskattningar av den verkliga risken. I stället får vi alltså lita mera till undersökningar av just hur prestationsförmågan påverkas av alkohol vid olika nivåer. Det yttersta kriteriet i och för sig är naturligtvis olyckorna, men det har vi avfärdat med att vi vet för litet. Ett annat sätt är att mäta hur prestationsförmågan fungerar i laboratorieuppgifter, reaktionstidstester, intelligenstagningar, fingerfärdighetstester osv. På det sättet har man påvisat att koordinationsförmåga, bländningskänslighet osv. är påverkade ända nere vid 0,1 ‰. Litet närmare bilkörning kan man komma i simulatorstudier, och det har också berörts. Får jag där anföra att jag håller med när man säger att simulator kan vara skild från riktig bilkörning, men när man jämför simulatorkörningen hos en och samma person nykter och onykter bör ju inte uppgiften vara annorlunda när man kör onykter, så den jämförelsen är förmodligen ändå adekvat.

I sådana här simulatorstudier har man påvisat försämrad prestation ända nere vid 0,2 ‰. Nästa steg är då att gå vidare och göra försök med verklig bilkörning antingen på avlyst bana eller — som man har gjort i Holland — t.o.m. i verklig trafik. I sådana studier har man inte studerat lägre nivåer än 0,3 ‰, men i intervallet 0,3—0,4 ‰ hittar man tydliga effekter. Vi har t.o.m. påvisat effekter vid 0 ‰ men då är det baksmälla. Dagen därpå när all alkohol är borta finns det tydliga effekter. Det finns alltså klara och entydiga bevis för att körförmågan försämras vid promillenivåer långt under den nuvarande lägre gränsen och att prestationsförmågan i allmänhet, om man inte bara tittar till bilkörning, är nedsatt ända nere vid 0,1 ‰.

Jag finner alltså att det finns vetenskapligt stöd för en sänkning till en nivå som har egentligen begränsas av eventuella felmarginaler för mätnoggrannhet. Särskilt viktigt är det med en sänkning för de unga förarna som är ovana både vid bilkörning och vid alkoholkonsumtion.

I Australien har man infört nollgräns för förstaårsförarna, och utvärderingar tyder på en mycket god effekt av den åtgärden. Man har också i USA infört nollgräns för förare av tunga fordon, förare av bussar och förare av fordon med farligt gods. Där har man dock inte hunnit med några utvärderingar. Jag håller i och för sig med om att det vore fel att förespegla några stora vinster med en sänkning av promillegränsen. Det är förvisso sant att vi har de största problemen

vid höga promillenivåer, men vi kan alltså vara ganska säkra på att liv ändå kommer att sparas och skadade tillika, och det kan åstadkommas utan egentliga kostnader.

Riksdagen har pekat ut vissa mål för trafiksäkerheten som vi måste uppfylla, och det är att komma ned till 1981–1982 års olyckssiffror och att de risker som finns skall minskas. Det är ett kolossalt svåruppnåeligt mål när trafiken hela tiden ökar. För att nå därhän måste vi ta vara på varje möjlighet att rädda liv och skadade om vi inte skall tvingas till mycket mer ingripande restriktiva åtgärder beträffande t.ex. exponering, alltså trafikarbete, och göra inskränkningar på den sidan, och det tror jag *få* är beredda att acceptera.

Utskottets vice ordförande, Lars-Erik Lövdén: Vi har ju delvis fått motstridiga besked om det vetenskapliga materialet. Hans Laurell påvisar att det finns vetenskapligt stöd för en väldigt låg promillegräns, närmast nollgräns, medan Artur Solarz hade en något annorlunda uppfattning. Jag skulle mot bakgrund av det vilja ha en genomlysning av den forskning som du har gjort, Artur Solarz, och att du då kommenterar Hans Laurells påstående att det finns ett vetenskapligt stöd. Vilken forskning har du gått igenom på området?

Artur Solarz: Jag har gått igenom all tillgänglig forskning som finns samlad i olika "abstracts" för flera år. Den forskning som jag har nämnt innehåller vissa motstridiga uppgifter när det gäller laboratorietester och när det gäller alkoholhalter vid trafikolyckor. Man kan säga att i nästan alla länder ligger medeltalet på 1,8 ‰ vid trafikolyckor. Skulle det vara så att de låga alkoholhalterna skulle bidra till markanta tal av trafikolyckorna skulle det återspeglas i statistiken åtminstone i något land. När det gäller svenskt material har jag själv studerat 1980 års trafikolyckor med svåra personskador, och även där förekommer de höga alkoholhalterna som det viktigaste som bidrar till trafikolyckor. Jag menar att här ligger problemet, och här skall man satsa vissa åtgärder för att ändra situationen.

Wayne Jones: Det är väldigt svårt att ge något entydigt svar på hur mycket man får dricka för att komma upp till en viss promille, men om man tar de två extremfallen: en flicka som väger 50 kg och som dricker en flaska folköl på morgonen utan någon mat i magen kan komma upp till 0,3 ‰ på en kortare stund. Alkoholkurvan är dynamisk. Promille varierar från gång till gång. Det andra extremfallet är en man som dricker 2 cl brännvin varje timme under ett dygn — han kan alltså dricka en halv liter brännvin — utan att ha någon promille alls i blodet, så det är väldigt svårt att i det enskilda fallet säga vilken promille man får efter en viss alkoholförtäring.

Riksdagsledamot: Jag återkommer till rattfylleri när det gäller droger och skulle vilja ställa ett par frågor till Wayne Jones: Den här statistiken som visade 22 000 alkoholfall per år jämfört med 600 drograttfyllerifall per år som framgick av någon undersökning, vilken slutsats drar du av den? Används droger så litet, eller är det så svårt att upptäcka det? Vilken typ av droger har det här gällt? Hur upptäcktes

de här? Är det likadant som i de andra fallen, alltså ungefär 50 % i olyckor, 25 % via anmälningar och 25 % vid rullande trafikövervakning, eller upptäckts det mest vid olyckor? Sedan en fråga till Artur Solarz: Det finns ju en statistik över hur många olyckor som skedde vid olika promillehalter, och jag reagerade när jag såg att antalet olyckor sjönk när man hade intagit uppemot 4 ‰. När inträder medvetlösheten? Hur mycket kan man inta? 4 ‰ låter ju otroligt mycket.

Artur Solarz: Även här finns varierande uppgifter. Man anser att promillegränsen ligger på 4,5, och ibland klarar vissa individer även över 5 ‰. När jag arbetade på statens rättskemiska laboratorium såg jag själv ett fall där någon hade över 5 ‰ alkohol och finns kvar i livet.

Wayne Jones: Jag skall först svara på din fråga beträffande drograttfylleri. De 600 fallen var bland de 22 000, och vår första åtgärd när vi får in ett sådant prov är att bestämma alkoholhalten. Om alkoholbestämningen visar 0 ‰ och vederbörande är inblandad i en trafikolycka letar vi efter andra substanser, typ läkemedel eller narkotika. Om polismyndigheten misstänker att en person nyss har brukat narkotika — om de t.ex. ser stickmärke i armbågsven i samband med blodprovstagning — letar vi efter narkotika eller läkemedel i blodprovet. Det är egentligen de två omständigheterna som leder oss till att undersöka andra substanser.

Blandmissbruk är tämligen vanligt inom vissa kretsar. Om vi spårar upp alkohol med en hög promille är det egentligen ointressant att veta om vederbörande har tagit läkemedel och narkotika. Än så länge saknas fastställda gränser för olika läkemedel och narkotika. Åklagaren har i många fall väldigt svårt att få personen fälld för drograttfylleri. Det är mycket enkelt när det gäller alkoholrattfylleri. Då har man fastställt 0,5 och 1,5 ‰. För drograttfylleri är det betydligt svårare. När det gäller narkotika och läkemedel är det vanligast här i Sverige med amfetamin och cannabis. När det gäller läkemedel är de allra vanligaste s.k. benzodriener och liknande mediciner. De är utan tvekan de vanligaste läkemedlen som vi spårar upp i provet.

Jag kan nämna något om de höga promillehalterna. Vi mätte ganska ofta upp personer med över 3,5 ‰, men det är de som är mycket vana vid alkohol. En vanlig person skulle aldrig tåla att komma upp till en så pass hög promille. Men dessa människor har druckit alkohol ständigt under en längre tid. De kanske går omkring ständigt med 1 ‰ i blodet, så de tål alltså att köra bil med 3 ‰. En läkare som skall göra en klinisk undersökning av sådana människor har ibland själv svårt att avgöra om vederbörande är påverkad trots att han har 3 ‰. Det är helt enkelt en fråga om toleransutveckling.

Riksdagsledamot: Jag fortsätter med en följdfråga: Antalet drograttfyllerifall är lågt. Vad drar du för slutsats av det? Är det för svårt att

upptäcka, borde vi koncentrera oss mer där eller är dessa personer inte inblandade i så många olyckor? Är det inget att koncentrera sig på?

Wayne Jones: Vi vet egentligen inte hur pass vanligt det är att bilförare kör omkring med läkemedel eller narkotika i blodet. I Norge vet vi att förekomsten är betydligt högre än vi hade räknat med, så jag tror det är något som är på uppåtgående, och man bör egentligen satsa forskning på detta med förekomsten av läkemedel och narkotika.

Riksdagsledamot: Jag skulle vilja ställa en fråga till Hans Laurell som, vad jag förstår, var mycket bestämd om nollgränsen. Skulle du närmare kunna specificera hur du anser att prestationsförmågan påverkas vid olika lägre grader av promille?

Leif G W Persson: Det finns ju förvisso ett antal studier som visar rakt motsatta resultat vid de här påverkansgraderna men jag återkommer till vad jag har sagt redan tidigare: Man kan inte enkelt generalisera från de här experimentella studierna och simulatorstudierna till beteendet i den faktiska körsituationen. Den springande punkten är att lagstiftningen icke avser experimentsituationer och simulatorkörningar utan den faktiska körsituationen, och möjligtvis har det varit en stor olycka för trafikforskningen i det här landet att vägtrafikinstitutet har tillgång till en sådan där simulator. Jag vill understryka att det inte finns, som Laurell säger, några klara och entydiga bevis för att körförmågan i den faktiska körsituationen försämras under 0,5 ‰ i den meningen att det skulle ge mätbara effekter av olycksminskningar. Det finns inga sådana data, och om jag ändå får passa på tillfället: När Laurell säger att en ändring av lagstiftningen från 0,5 till 0,0 ‰ skulle vara helt konsekvensfri ur kontrollsynpunkt är det ett fullkomligt befängt påstående. Den öppnar möjligheten för flera miljoner nya brott där relevansen är högst tveksam, och den kommer att straffbelägga personkategorier i storleksordningen flera hundra tusen personer. Konsekvenserna av en sådan skärpning är tvärt emot utomordentligt omfattande, och det innebär att sakskaalen för den också måste vara mycket stark.

Hans Laurell: Det är klart att man har generaliseringsvårigheter att dra de slutsatser som man drar ifrån laboratoriestudier och simulatorstudier. De avspeglar naturligtvis inte till fullo vad som sker ute i trafiken. De är dock det bästa som vi kan åstadkomma när vi inte har möjligheter att få tillräckligt välgrundade data från olycksstatistik. Om prestationsförmågan är nedsatt i vissa som man kan tycka relevanta avseenden när det gäller reaktionstid och bländningskänslighet osv. tycker jag ändå att det finns fullt fog att anta att det kan vara riskabelt även i trafiksammanhanget. Sedan känner jag i och för sig inte igen det där påståendet som Leif tillvitade mig, men det är en annan sak.

Riksdagsledamot: Hur stort säkerhetsavdrag fordrar rättssäkerheten vid utandning resp. blodprovstagning vid misstänkt trafiknykterhetsbrott?

Wayne Jones: Beträffande det nuvarande avdraget är det delvis beroende på vilken promille vederbörande har i provet. Vid 0,5 ‰ tillämpar vi avdraget 0,06, dvs. det krävs att det överstiger 0,56 för att bli straffad. Vid 1,5 ‰ tillämpar vi avdraget 0,09, så 1,58 skulle vara under gränsen och 1,59 precis på gränsen. När det gäller utandningsapparater så tror jag det är lämpligast om Håkan Jaldung svarar på frågan. Enligt vad jag förstår är avdraget 0,15 ‰. En övergång till utandningsprov kommer att ha en viss betydelse när det gäller vilken promille man får ha i blodet när man kör, dvs. med blodprov är gränsen 0,56 ‰, och vid luftprov är gränsen 0,65 ‰.

Riksdagsledamot: Bör enligt din mening detta säkerhetsavdrag lagfästas?

Wayne Jones: Storleksordningen på säkerhetsavdrag är förknippad med de olika felkällorna vid vårt analysförfarande. Om en viss laborant utför en analys vill vi inte att det skall betyda att det blir ett annat resultat än om en annan laborant i stället gjort analysen. Avdraget är alltså helt och hållet beroende på de olika felkällorna vid vårt analysförfarande.

Riksdagsledamot: En fråga till Hans Laurell. Är en sänkning av promillegränsen det mest effektiva sättet att sänka antalet trafikonykterhetsbrott?

Hans Laurell: Det tror jag inte att det är. Det är ett sätt att minska antalet dödade och skadade, och jag sade i mitt anförande att jag inte tror att det är här vi kommer att göra de riktigt stora vinsterna, men det här är en åtgärd som kostar mycket litet, och där vi har möjlighet att göra någonting som ändå uppfattas som en åtgärd som är acceptabel också för förarpopulationen jämfört med många andra åtgärder som skulle vara mycket mera ingripande. Eftersom trafiken ökar och det är det som genererar mera olyckor får vi kanske lov att göra restriktioner beträffande trafikarbetet. I det här fallet har man provat i USA att införa körförbud för unga förare under nätterna. De slår därmed två flugor i en smäll, dels är det en farlig tid att köra, dels sker de flesta alkoholkörningarna vid den tiden, och det har visat sig vara ett verkningsfullt medel. Det är bara någonting som kan finnas med i arsenalen.

Riksdagsledamot: Min fråga anknyter till den förra. Jag tänkte på det här du sade om att man har pekat ut trafiksäkerhetsmål som skall uppnås. Jag föreställer mig att en del olyckor beror på höga hastigheter. Du som forskar på TSV, hur skulle du vilja rikta de här båda åtgärderna? Att sänka till 0 eller att göra någonting åt de höga hastigheterna på vägarna?

Hans Laurell: Jag tror att vi skulle vinna mer på att få ner hastigheterna. Det är min fasta övertygelse. Men det är ju också en åtgärd som det finns mindre stöd för i befolkningen, minst sagt, och det betraktas också som ett sådant ingrepp som man har svårare att acceptera än den här typen av åtgärd, men jag anser att vi behöver göra båda delarna.

Om du tror att man kan komma mycket längre med att jobba med att få ned hastigheten då tycker jag att vi gemensamt borde jobba för att mer få in det i folks medvetande att man faktiskt borde köra långsammare — att man borde inrikta trafiksäkerhetsarbetet ganska mycket på det.

Riksdagsledamot: Jag tror att Wayne Jones skulle kunna svara på det här. Om jag byter ut den där frukostölen mot filmjolk, vindruvor, ett glas juice och kanske punschpraliner till efterrätt, kommer det också att höja alkoholkoncentrationen i blodet hos mig?

Wayne Jones: Svaret är enkelt: Nej.

Riksdagsledamot: Det är en svår debatt det här för det är mycket känslor inblandade. Det blir ju inte bättre av att experterna är oense och underlagen svagare, säger alla. Jag skulle vilja veta: Olyckor händer ju utan alkohol också, och när man vid ett prov finner att alkohol också är inblandat i en trafikolycka hur bedömer man huruvida trafikolyckan hade hänt ändå eller ej? Hur behandlar man siffrorna statistiskt?

Artur Solarz: I statistiken använder man begreppet att någon är inblandad i en alkoholrelaterad trafikolycka, vilket innebär att en inblandad i en sådan olycka var under påverkan av alkohol eller misstänkt för att vara under sådan påverkan. Däremot är det självklart att orsaken till en olycka är ett komplext fenomen. Det finns flera faktorer som samspelar, och det finns även studier som har försökt beräkna om inte hälften av de inblandade i s.k. alkoholrelaterade trafikolyckor är sådana där det finns andra faktorer som främst har bidragit till olyckan jämfört med alkohol. När det gäller de höga alkoholhalterna är det klarare att alkoholen spelar en viktig roll, eftersom man när man studerar t.ex. lindriga skador och svåra skador med dödlig utgång konstaterar att ju svårare skador desto högre alkoholhalt har man funnit i kroppen.

Riksdagsledamot: Jag vill bara komma underfund med vad statistiken är värd. Jag är alltid rädd när folk så där framt avlivar myter, därför skulle jag vilja ställa en fråga om huruvida alkohol kan verka prestationsförbättrande. För mig kan det aldrig vara begripligt. Vi har ju många olämpliga bilförare, klart uttryckt, vi har folk som egentligen är för nervösa för att köra bil. Kan inte en ringa alkoholhalt få deras nerver att hamna under kontroll? Jag anser egentligen att de inte skulle köra bil, men jag vill ändå ställa frågan, eftersom du så framt avlivade myten förut.

Hans Laurell: Det där problemet har man egentligen inte studerat men om man tänker sig en stresskurva som går från mycket, mycket liten stress till oerhört stark stress, så fungerar vi inte bra när vi har väldigt liten stress på oss. Sedan när stressen ökar ökar också vår prestationsförmåga upp till en viss gräns där den börjar peka neråt igen. Vi kan alltså när stressen blir för hög så att säga hamna under par igen, och i

det läget skulle jag möjligen kunna tänka att alkoholen skulle kunna ta bort en del av den där stressen och få oss att komma aningen närmare par.

Riksdagsledamot: En fråga till Sten Heckscher. Vi fick se i statistiken att 25 % var alkoholberoende. Eftersom det finns sådana siffror skulle jag vilja fråga: Hur många dömdes till straff och hur många till vård? Eftersom det väl förmodligen blir en sänkning kommer vi förhoppningsvis att upptäcka fler som är alkoholberoende. Hur skall då rättsapparaten med vård — för det hoppas jag att det blir — möta den här 0,3-gränsen och de effekter som den uppdagar? Vilka tänkbara möjligheter finns över huvud taget att ta till?

Sten Heckscher: Jag förstod Wayne Jones så att han hade ett närmast biologiskt kriterium på alkoholism, vilket väl betyder att siffran 25 % rimligen är ganska mycket för låg, eller hur? Samtidigt är det, om jag förstått materialet rätt, primärt de höga promillena vi talar om här. Jag menar att hans fördelning ju också låg där uppe där vi alla har talat om att problemen ligger. Ju mer insikten slår igenom om att de som begår den grövre graden av rattfylleribrott, alltså de som i dag döms för rattfylleri och har en promille över 1,5, väldigt ofta har alkoholproblem, desto mer benägna kommer i och för sig domstolarna att bli att döma ut vårdpåföljder. Man kan naturligtvis med lagstiftning stimulera en sådan utveckling, och det är något som vi överväger i det här lagstiftningsärendet. Vi skall alltså ha klart för oss att det är de grupperna vi talar om.

För att vi inte skall föregripa vare sig riksdagens eller någon annans beslut kan vi ju använda hypotesen 0,4 ‰ för det innebär ju en sänkning. Jag föreställer mig att när vi är nere i de promillehalterna är naturligtvis de vårdbehövande avsevärt mycket färre. Det torde väl knappast kunna bli fråga om att gå in med så ingripande påföljder att man ligger på fängelsenivån beträffande dem, utan här talar vi väl om böter och körkortssanktioner.

Riksdagsledamot: I och för sig håller jag med om det, men ändå är det ju så att bland s.k. ständigt återkommande alkoholkonsumenter börjar man alltid i liten skala och stiger successivt. Vad jag vet görs det i dag alltid en undersökning på folk som åker på någon form av fylleribrott, varav det vi nu talar om är ett.

Sten Heckscher: Nu är fylleri avkriminaliserat sedan — tror jag — 13 år så det brottet begås icke längre, men nu är vi inne på grundläggande straffrättsliga principer. Om man vill ingripa mot en människa för att vederbörande har vårdbehov är det inte strafflagstiftningen som är aktuell utan då är det naturligtvis en fråga om vilken tvångslagstiftning vi har i form av LVM osv. Här är ju straffrätten inte relevant för att vi skall kunna använda så ingripande sanktioner att vi ligger på fängelsenivån. Då måste ju utgångspunkten vara att den gärning vederbörande har begått är så allvarlig att ett så pass strängt straff är motiverat. Om

vi sedan ser andra skäl till att människor är olyckliga eller alkoholister eller någonting annat, och vi vill ingripa på något vis, då får vi söka oss andra arenor än straffrätten.

1989/90:JuU2
Bilaga 6

Håkan Jaldung: Rikspolisstyrelsen har ju diskuterat den nedre straffbarhetsgränsen inom det samarbete som sker inom trafiksäkerhetsrådet. I samband med det arbetet har rikspolisstyrelsen anslutit sig till den uppfattning som finns inom trafiksäkerhetsrådet att den nedre straffbarhetsgränsen bör ligga där man kan påvisa att det inträder en fara för trafiksäkerheten. Rikspolisstyrelsen har ju väl känt till att forskarna inte är helt överens om var den nedre straffbarhetsgränsen bör vara någonstans. I avvaktan på att vi får ett underlag som bl.a. trafiksäkerhetsrådet kan ställa sig bakom och som regeringen eventuellt grundar sin proposition på, så har rikspolisstyrelsen inte tagit ställning till var den nedre straffbarhetsgränsen bör vara någonstans. Vi ser med spänning fram emot att få ett underlag som alla kan vara överens om och eniga om när det gäller att fastställa var gränsen bör vara någonstans.

När det gäller upptäcktsrisken och polisens resursfrågor är det väl helt naturligt att ledamöterna är intresserade av vad det finns för möjligheter att bekämpa det här brottet. Flera tidigare talare har varit uppe och nämnt en del om svårigheterna att bekämpa det här brottet. Det är ett stort mörkertal. De siffror eller uppgifter som har lämnats om mörkertal upptäcks efter resursinsatser, och sådant kan vi i stort sett vitsorda. De har ju fått uppgifterna i huvudsak från rikspolisstyrelsen. Det är väl så att vi kanske inte är riktigt så pessimistiska ändå om man nu skulle finna att man måste sänka den nedre straffgränsen. Vi är inte så pessimistiska att vi säger att vi inte kommer att kunna bekämpa brottet. Det är så i dag att det begås över 3 miljoner trafiknykterhetsbrott årligen och av dem upptäcker vi drygt 20 000 varje år. Statsmakterna tycks acceptera att vi upptäcker drygt 20 000 av de här brotten, för man har ju inte på något sätt prioriterat polisens trafikövervakning. Än mindre har man inom ramen för polisens trafikövervakning prioriterat bekämpning av trafiknykterhetsbrott. Där har man sagt att polisen skall prioritera hastighetsövervakningen, vägning av tunga fordon och tillsyn av farligt gods. Den prioriteringen inom ramen för trafikövervakningen söker nu polisen effektuera, och jag tror att vi är på väg att lyckas.

När det gäller trafiknykterhetsbrott vet vi att det är ett brott som de enskilda polismännen prioriterar högt. Man söker på olika sätt upptäcka trafiknykterhetsbrott, och det torde höra till undantagen att polismän underlåter att ingripa mot trafiknykterhetsbrott när man upptäcker eller när man får ett tips om att ett trafiknykterhetsbrott begås. Därför tror vi att om man exempelvis sänker gränsen någontiondels promille kommer vi att lyckas ganska hyfsat med att bekämpa brottet — i varje fall inte mycket sämre än vad vi lyckas i dag.

Vi vet ju att vi inom ramen för nuvarande system behandlar eller handlägger någonstans mellan 4 000 och 5 000 ärenden utöver de här 20 000, dvs. vi har upptäckt dem ute på fältet och vi har medtagit dem

till polisstation eller till sjukhus för blodprovstagning. De polisiära uppgifterna med eventuell blodprovstagning eller ett utandningsprov har fullgjorts, och vi tror att vi kan medverka till att bekämpa det här brottet även om man sänker gränsen någon tiondels promille.

Vi vill från rikspolisstyrelsens sida passa på att säga att om man nu finner att man bör sänka den nedre straffbarhetsgränsen är det ett par förutsättningar som vi från polisens sida finner det väldigt angeläget att framföra. Det är att den nuvarande resurskrävande blodanalysmetoden måste ersättas med ett nytt system så att vi kan handlägga de här frågorna inom polisen, och det är särskilt angeläget om man sänker gränsen. Vi måste få möjlighet att använda alkoholutandningsprov precis som man gör i andra länder. Om vi får den tekniken tror vi att vi från resurssynpunkt kommer att klara det här bättre. Vi har också tidigare informerat justitieutskottet om den här tekniken. Ni har fått tillfälle att ta del av och pröva den. Vi tror också att man måste se över påföljderna för trafiknykterhetsbrott om man sänker gränsen. Vi tycker att det är rimligt att man tar bort dagsböterna för brott under 0,5 ‰ och använder sig av penningböter så att det skapas möjlighet för polisen att handlägga de här ärendena i ett enda sammanhang, dvs. att det finns möjlighet för polis att använda ordningsbot. Alltså: alkoholutandningsprov och ordningsbot är, om man sänker promillegränsen, nästan nödvändiga förutsättningar för att det här skall fungera.

Vi vill också framhålla att det finns osäkerhet när det gäller den nedre promillenivån, det finns osäkerhet bl.a. från bekämpningssynpunkt. Vi har diskuterat möjligheten att, i likhet med vad som var fallet när man införde lagen om alkoholutandningsprov, pröva om man kan ha något slags provisorisk lagstiftning under några år där man sänker promillegränsen och utvärderar och utreder frågan ytterligare för att hamna på den gräns som man då bör hamna på, dvs. där det inträder en fara för trafiksäkerheten, om det nu är så att vi inte kan enas om var den här gränsen bör vara. Vi vill också framhålla att den senaste tidens kunskap om hur mycket alkohol man kan dricka innan man kommer upp i straffbara promille innebär att man vet att man måste dricka ganska mycket för att komma upp i 1,5 ‰, dvs. den övre straffbarhetsgränsen, och den övre straffbarhetsgränsen är minst lika intressant när det gäller bekämpning av trafiknykterhetsbrott.

Nils Jareborg: Jag hade tänkt säga någonting om principer för kriminalisering och hur vår nuvarande nykterhetslagstiftning går ihop med dem. Ämnet är kanske egentligen alldeles för stort för att tas upp här så min framställning blir mer en innehållsförteckning än någon argumentation.

När det gäller principer för kriminalisering kan man säga att i huvudsak använder man tre olika bedömningsdimensioner när man försöker avgöra hur allvarlig en brottstyp är. Den *ena dimensionen* gäller värdet, intresset som kränks. Hur viktigt är ett intresse som skall skyddas? I de sammanhang vi nu befinner oss är ju mänskliga liv inblandade, och därmed vet vi också att de är det viktigaste av alla

intressen inom strafflagstiftningen som är berört. En *andra dimension* gäller närheten till en kränkning av intresset, alltså i det här fallet närheten till dödsfall och allvarliga kroppsskador osv. Där brukar man ha en kategoriindelning i fyra grupper i stort sett, vilket innebär att man kan finna små variationer inom dessa. Om vi skall vara kortfattade kan vi tala om fyra nivåer. Den första är skadenivån, då dödsfall inträffar, den andra är faronivån, då någon utsätts för en verklig fara att bli dödad. Den tredje är risktagandenivån, då det från gärningsmannens synpunkt framstår som en farlig situation, men han inte själv kan avgöra om det finns en verklig fara inblandad. Ett exempel i biltrafiken är att man kör på fel sida av vägen före en kurva. Då kan man ju inte se om det finns någon på andra sidan kurvan, och det är först då om det finns någon där som det finns en verklig fara för en kollision. Den fjärde och sista nivån är då det inte ens finns ett risktagande, man utsätter alltså inte t.ex. en person för en skaderisk, men man överträder ändå en bestämmelse som har tillkommit av säkerhetsskäl eller ordningsskäl. När det gäller den här sista typen av straffbara gärningar är de ganska vanliga, men de är kanske vanligast när det gäller ordningsföreseelser i förhållande till statens allmänna verksamhet. När det gäller mera privata intressen är det i allmänhet bara när det är viktiga värden inblandade som man över huvud taget har någon kriminalisering på den här nivån. Den *tredje dimensionen* är skulddimensionen eller skuldfrontsfrågan — skall det vara uppsåt eller oaktsamhet — något som alltså påverkar brottets svårighet.

Den lagstiftning vi har att utgå från, om vi nu snabbt försöker placera in vår lagstiftning i det här schemat, är trafiklagstiftningen från 1972 och den mycket föråldrade trafikbrottslagen från 1951. I vägtrafikkungörelsen finns det två bestämmelser som är särskilt viktiga ur trafiksäkerhetssynpunkt. Det är den allmänna bestämmelsen om anpassning av hastighet i 60 §, enligt vilken man är skyldig att anpassa hastigheten efter de förhållanden som råder i trafiken just vid det tillfället. Vidare är det 19 § som säger att man inte får köra fordon om man av trötthet, sjukdom, berusning eller annan orsak är olämplig som bilförare. Båda dessa trafikregler, som är grundläggande, är icke försedda med sanktion i vägtrafikkungörelsen. De hastighetsföreseelser som man får böter för enligt vägtrafikkungörelsen gäller alla överträdelser av hastighetsgränsen, inte den här allmänna, dvs. hastighetsförsummelsen.

De straffbestämmelser som anknyter till 60 och 19 §§ finns i trafikbrottslagen, framför allt i 1 § som handlar om vårdslöshet i trafik. Vårdslöshet i trafik kan kort beskrivas som att man gör ett otillåtet risktagande i trafiken. Graderingsmässigt befinner vi oss alltså på den näst lägsta nivån. Om det som finns i vägtrafikkungörelsen är att betrakta som säkerhetsbestämmelser, är alltså den motsvarande kriminaliseringen förlagd på nivån ovanför: det krävs ett risktagande. Trots det är straffet för vårdslöshet i trafik i allmänhet bara böter. Det skall vara fråga om grov vårdslöshet, och det är någonting mycket allvarligt, för att man skall komma i fråga för fängelse.

Redan med denna reglering finns det sanktioner för att man kör bil i berusat tillstånd. Det är helt enkelt vårdslöshet i trafik om man på grund av att man är berusad tar en risk som är otillbörlig, men sanktionen skulle då i allmänhet bli endast böter om man tillämpar denna bestämmelse, och det skulle inte bli fråga om automatiskt hinder att ha körkort. Det sker först när det är fråga om grov vårdslöshet i trafik. Av historiska skäl och teknologiska skäl har en av grunderna för olämplighet som bilförare särbehandlats. Man har alltså plockat ut berusningsfallet ur den här uppräkningsen av olämplighet. Man har gjort en särskild brottstyp, rattfylleribestämmelsen.

4 § i trafikbrottslagen har ju i sin huvudformulering en direkt kriminalisering av vad som står i 19 § vägtrafikkungörelsen. Brottet består i att man kör bil eller fordon av den typ som är aktuell och att man på grund av berusningen är olämplig för detta. Det är alltså en ren överföring av innehållet i 19 §. Skillnaden mot att behandla det som vårdslöshet i trafik är alltså att man får med fall där det inte sker ett faktiskt risktagande. Det är också så att säga en omvänd presumtion att straffskalan är gjord med fängelse som minimum; det är bara mildrande omständigheter som kan föranleda till höstesstraff. Här finns redan på ett tidigt stadium en påtaglig särbehandling i bedömningen av vissa typer av olämpliga bilförare.

Den här olikheten att sanktionera tar sig uttryck på olika sätt. Man har infört en bevispresumtion, som är omöjlig att vederlägga. Det är alltså bindande för domstolen om man har 1,5 ‰ alkohol i blodet. Då skall man anses vara olämplig som bilförare, men fortfarande är det så att det icke behövs något risktagande i verkligheten. Man kan begå det här brottet, trots att man inte kan flytta bilen t.ex. mer än en halv meter. Jämfört med huvudbestämmelsens relation till bestämmelsen om vårdslöshet i trafik kommer här in ytterligare fall då det inte föranleder något risktagande, för naturligtvis är korrelationen inte 100 % även om den är väldigt hög — den är inte 100 % mellan en viss alkoholhalt i blodet och olämplighet som bilförare.

Efter hand har det sedan införts ytterligare en brottstyp som inte är konstruerad på samma sätt, utan den är konstruerad enbart som ett rekvisit för fällande dom när man har 0,5 ‰ i blodet. Det ingår både böter och fängelse i straffskalan. De korrelationer som nu har nämnts kan väl inte sägas vara särskilt märkvärdiga i och för sig, de godtas världen över. När vi kommer ner så här lågt är det svårt att följa med. Det går nämligen inte att göra en jämförelse som börjar med promillehalten för berusning via olämplighet som bilförare till vårdslöshet i trafik utan här kommer att finnas väldigt många fall där brottets karaktär så att säga består inte i ett risktagande utan i en ren förseelse, en överträdelse av en säkerhetsbestämmelse men inte skapande av någon farlighet.

Om man försöker sammanfatta den här alldeles för korta presentationen kan man säga att det mönster som framträder är att man särbehandlar en typ av bristfällighet som förare, man inför ett presumptionstänkande som strider mot alla andra tankar i straffrätten där man är van vid att vara mycket noga med det personliga ansvaret. Många

betraktas alltså som brottslingar i den mån de jämföras med personer som är vårdslösa i trafiken, vilket gör dem straffmässigt t.o.m. grovt vårdslösa — det blir en kollektiv behandling av en grupp. Tillhörighet till denna grupp presumeras vara likvärdig med någonting mycket värre. Nu kan man ha stor förståelse för den här tekniken, för de här brottslingarna eller misstänkta brottslingarna sitter ju inte precis still, och polisen har vissa svårigheter att använda regler om vårdslöshet i trafik m.m. Det är svårt att göra en individuell utredning om bevis om olämplighet osv. Med den nuvarande trafikvolymen måste man säkert använda schabloner på olika sätt, och det man då från systematisk synpunkt kan klaga på är kanske inte några promillegränser.

Det spelar ingen roll om det är 0,3 eller 0,5 ‰. Vi vet att på en uppåtgående blodalkoholkurva med 0,3 ‰ bör man absolut inte köra bil. Hur det är med en nedåtgående alkoholkurva är en helt annan sak, och det tappar man gärna bort i debatten. Det är nog åtskilliga som är psykologiskt tämligen nyktra och goda som bilförare, särskilt om de är erfarna bilförare som kör dagen efter och råkar ha en viss alkoholhalt i blodet som inte på något sätt är korrigerad med någon ökad grad av farlighet. Vad som är störande utifrån värderingssynpunkt är att man kopplar väldigt stränga sanktioner till ett förfarande som i sig inte framstår som lika farligt som andra brott med sådana sanktioner. Redan i lagstiftningen ser man den automatiska körkortsindragningen vid rattonykterhet medan man vid vårdslöshet i trafik inte har någon automatisk körkortsindragning, trots att vårdslöshet i trafik definitionsmässigt är ett värre brott.

För egen del kan jag väl säga att en gräns på 0,3 ‰ är utmärkt bara man förser den med böter, men indragning av körkort måste ske vid en individuell prövning av om personen i fråga bör bli av med körkortet. Att koppla en automatisk indragning av ett körkort till den nivån är så pass ingripande att det är stötande. Jag tror också att man vid en, som jag hoppas snart kommande, revision av trafikbrottslagen kan sänka den övre gränsen. Den internationella gränsen för ett allvarligt trafiknykterhetsbrott, där man kan ha en rimlig koppling till ett risktagande, ligger nog mera vid 1,0 än vid 1,5 ‰ och möjligtvis skulle man med en sådan åtgärd kanske kunna styra debatten mot de mer svåra fallen där debatter i justitieutskottet hör hemma.

Lars Bentelius: Advokatsamfundet har i sitt remissvar intagit ståndpunkten att den lagstiftning vi nu har i varje fall på forskningens nuvarande ståndpunkt är vad som behövs och vad som är tillräckligt och tillrädligt. Vi har alltså inte funnit att det finns stöd för att gå ut och sänka den lägsta nu gällande promillegränsen. Jag tycker det är litet oroande när man från trafiksäkerhetsverket säger att har man en promille som är under 0,5 i lagens mening skulle man vara nykter. Så är det visst inte, utan det finns alla möjligheter att även i dag straffa alkoholpåverkade personer som har under 0,5 ‰.

Sedan är det väl så inom det här området, vilket framgått av de forskningsresultat som har presenterats, att det inte finns några absoluta sanningar. De relevanta frågor som skall ställas är vad man vill åstad-

komma om man nu har tankar på att sänka och vad man *kan* åstadkomma om man nu sänker promillehalten. Det är på den senare punkten som vi inom Advokatsamfundet, när vi har funderat på det här, säger oss att vi inte tror att det är möjligt att nå några effekter med detta. Man kommer att stämpla ett stort antal personer som brottsliga trots att de inte är farliga i trafiken. Vi tycker också att detta är en aning pretentiöst att hävda om man nu är inne på tanken att sänka från 0,5 till 0,4 eller 0,3 ‰. Vi hörde tidigare att om en kvinna dricker en folköl får hon ungefär 0,3 ‰. Varje tiondel skulle alltså betyda att man hamnar någonstans mellan en lättöl och en folköl, och jag tror att det i allmänhetens ögon ter sig en aning löjeväckande om man är inne på de nivåerna. Vi menar från Advokatsamfundets sida att man vid en utvidgning av det straffbara området måste veta vad man gör. Man skall inte leka med lagstiftningen och inte heller ha en övertro på vad man kan åstadkomma med den. Vi tror att om man nu från polisens sida säger att vi skall sänka gränsen under 0,5 ‰ får vi lita till alkoholutandningsprov och ordningsbot. Då menar vi att rättssäkerheten inte är fullt betryggande, än så länge i varje fall. Alkoholutandningsprovet är inte lika säkert som blodprovet än så länge. Ordningsbot är ett betydligt mer trubbigt instrument än andra former av straff.

Vi tycker också att om man börjar prata om tiondelar neråt på det här sättet framhåller man på något sätt den här gränsen mellan 0 till 0,5 ‰ såsom varande litet mer farlig än vad andra kategorier i trafiken är. Hur är det med åldringar och deras körskicklighet? Skall vi straffbelägga gamla personer som ger sig ut i trafiken? Deras reaktionsförmåga är ju minst sagt farligare, kanske många gånger farligare än när vi kommer ner till gränsen 0,2 och 0,3 ‰.

Vad som bara har berörts litet grann här, nämligen körkortsfrågan, är ju för många körkortsinnehavare av oerhört stor betydelse. Om man börjar fingra på körkortet när man ligger nere i de nivåer där en person inte är trafikfarlig, men ändå straffas, är man riktigt illa ute när det gäller rättssäkerheten. Man kan inte se promillen isolerad utan måste även titta på bieffekter av att ändra på promillegränsen. Mitt intryck är att debatten i viss mån har präglats litet mer av tro och något inslag av populism än av vetande, och i så fall skall man avstå från att gå ifrån den lagstiftning som nu finns. Vi tror heller inte att den utvidgning som jag nämnde skulle ha stöd i allmänna opinionen.

Anitha Bondestam: Jag tänkte tala om vad det skulle betyda i körkorts-hänseende om den nedre promillegränsen sänks och ge en bakgrund med siffror. Den största länsrätten av Sveriges 24, alltså länsrätten i Stockholm, fick förra året in sammanlagt 6 500 körkortsmål varav 2 000 eller ca 30 % gällde körkortsingripanden på grund av trafiknykterhetsbrott. Av de 2 000 körkortsåterkallelser för trafiknykterhetsbrott som länsrätten i Stockholm avgjorde 1988 överklagades 13,5 %, och kammarrätten i Stockholm, som inte bara överprövar mål från länsrätten i Stockholm utan också har länsrätterna i Södermanlands, Upplands, Västmanlands och Gotlands län, fick förra året in 700 överklaga-

de körkortsingripanden på grund av trafiknykterhetsbrott. Av dem gällde 124 rattonykterhet, 200 rattfylleri och 384 interimistiska körkortsåterkallelser, där datorn inte skiljer mellan rattonykterhet och rattfylleri. Andelen körkortsmål på grund av trafiknykterhetsbrott i relation till det totala antalet mål 1988 var ungefär 6,5 % i länsrätten i Stockholm, och det skall man ställa i relation till att det totala antalet mål om tvångsomhändertagande av barn, av alkoholister, narkomaner och liknande tillsammans utgjorde 4,1 % vid länsrätterna i Sverige.

Det är således en stor grupp mål det här, och kammarrätten i Stockholm handlade 4 % av det totala antalet mål som var sådana här återkallelser på grund av trafiknykterhetsbrott. Dessutom prövar kammarrätten resp. länsstyrelses beslut om att vägra körkortstillstånd för dem som inte har något körkort. Hur många av dem som har vägrats på grund av trafiknykterhetsbrott finns det ingen uppgift om i datorn. Här ligger ju i alla fall de 33 % trafiknyktra förarna utan körkort som Wayne Jones talade om.

Vad skulle det betyda i körkortshänseende om man sänker promillegränsen? Det är ju naturligtvis helt beroende av hur många man fångar in som ligger under 0,5 ‰ och var gränsen sätts. Hårtill sade Håkan Jaldung att av den procent av dem som grips vid en poliskontroll så är det redan i dag 4 000 till 5 000 som man plockar med sig till stationen som sedan inte visar sig ha någon straffbar promille. Då skulle det ju här bli fråga om en väldigt liten grupp om man sänkte till 0,3 ‰, t.ex., för de som man tar med har ju vid ett rutinemässigt prov visat en påverkan som ligger vid gränsen för den här linjen på ballongen. Den ligger vid ca 0,7 ‰, så det är de som ligger precis strax under den straffbara gränsen i dag som hör till de 4 000 till 5 000. Det skulle alltså bli ett markant antal ytterligare mål i länsrätten och i kammarrätten. Det kan man i vart fall utgå ifrån redan vid en liten sänkning av den nedre promillegränsen och att det blir på det sättet har vi facit på när det gäller riksdagens beslut för något år sedan att införa obligatorisk körkortsåterkallelse vid en överträdelse av hastighetsgränserna på 30 km. Det har gjort att det har blivit en enorm anstormning av mål till såväl länsrätter som kammarrätter, för — det har många sagt här i dag — för dem betyder körkortet mera än böterna.

Vad skulle då den här anhopningen av ett flertal ytterligare mål i länsrätterna och kammarrätterna betyda? Från allmänna kriminalpolitiska synpunkter är det naturligtvis för oss domare misslyckat med en kriminalisering som inte är beroende på en individuell bedömning av att någon kör illa, utan den får då precis de effekter vi har talat om här i dag. Det går en inflation i vad som är brott, och då tappar människor respekten även för annan typ av brottslighet. Detta är på sikt någonting mycket allvarligt. Vi bör också fråga oss: Vad är det vi skall utnyttja domarnas resurser till? Det är inte bara polisens resurser som här kommer att tas i anspråk för någonting som kanske inte är lika prioriterat som annat. I domstolen skulle vi få en ökad omloppstid på ett flertal mål på grund av anhopningen av den här typen av ärenden, liksom naturligtvis de som får sina körkort återkallade också

får vänta betydligt längre på detta. I allmänhet menar man ju att den påföljd som är straffrättslig såväl när det gäller trafiksäkerhetens intresse som annars skall komma i så nära anslutning som möjligt till den förseelse man gjort sig skyldig till. Detta skulle inte bli lika snabbt som i dag, och det är inte särskilt lyckat från rättssäkerhetssynpunkt.

Då finns det många som säger så här till mig: Det kanske inte är så farligt om man inte skulle dra in körkortet för den som ligger under 0,5 ‰, utan man skulle kunna ge dem en varning i stället. Att ge en obligatorisk varning till alla under 0,5 ‰ var man nu än lägger den nedre gränsen är tveksamt. Dock skall ju enligt den nuvarande tanken dömas för trafiknykterhetsbrott, medan vi på grund av den nuvarande lagstiftningen obligatoriskt drar in körkortet för alla som har kört 30 km för fort. Det framstår som ologiskt och otillfredsställande. En sänkt promillegräns bör ju naturligtvis grunda sig på vetenskapliga belägg för att det faktiskt är ett ökat riskbeteende i trafiken när man har ett lägre alkoholintag än som är tillåtet i dag. Men om det verkligen beläggs bör ju varning i stället för återkallelse vid trafiknykterhetsbrott liksom i dag förekomma bara om omständigheterna i det enskilda fallet är mildrande, t.ex. vid flyttning av en bil inom ett garageområde eller vid akut körning till sjukhus. Även om man skulle bestämma att de med en alkoholkoncentration som ligger under 0,5 ‰ obligatoriskt skulle få en varning, måste målen behandlas av länsrätten i alla fall. Det är ju bara länsrätten som meddelar varning, och det skulle innebära en markant målökning i alla fall. Däremot skulle naturligtvis överklagandena till kammarrätterna minska.

Jag vill bara slutligen säga att jag tycker att det är mycket intressant det som Nils Jareborg talade om här, nämligen att skall man gå ner i gränserna utan att ha något belägg för att det faktiskt påverkar trafikbeteendet, då borde man kanske bryta loss den här typen av beteenden från trafikbrottslagen och anse dem vara mera av förseelsekaraktär och alltså ge ordningsbot. De kommer då i körkortsregistret men inte enbart på grund av att alkoholintaget skulle medföra att man skall göra ett körkortsingripande utan först vid återfall, ungefär som vid en lägre hastighetsöverträdelse i dag. Då skulle det alltså vara på grund av nonchalans mot trafikreglerna och inte på grund av riskbeteendet som körkortet skulle återkallas.

Benny Ruus: De idédrivna folkrörelserna har i Sverige haft en förankring sedan mycket lång tid tillbaka. Många är de exempel där folkrörelserna som spjutspetsar verkat för förändring i avsikt att bygga ett bättre samhälle. Detta är den idébundna rörelsens uppgift. Somliga ser t.o.m. folkrörelserna som grunden för dagens demokratiska samhälle. Människor med djup sakkunskap i olika frågor har alltid funnits och finns alltså i leden, och därmed har också en stor tyngd bort kunna tillmätas de idébundna rörelserna.

MHF, Motorförarnas helnykterhetsförbund, är en av dessa organisationer. MHF har under hela sitt drygt 60-åriga liv kämpat för en förbättrad trafiksäkerhet inom olika områden och där trafiknykterheten varit en central del av ärendet. Målsättningen har varit att skapa

debatt, skapa opinion för att förändra t.ex. lagstiftningen och se till att trafiksäkerheten hålls på en hög nivå. Jag står här i dag som representant för 150 000 medlemmar i en motor- och trafiksäkerhetsorganisation, men jag anser mig i dag när vi diskuterar promillefrågan kunna representera en betydligt större skara. Många är de människor i vårt land som anser att alkohol och trafik inte hör ihop. De här människorna kräver en principiell nollgräns.

Den SIFO-undersökning som gjordes av MHF under hösten 1987 bland svenskar över 16 år gav vid handen att mer än 75 % av svenska folket är för en nollpromillegräns. När man i en följdfråga till dem som förklarat sig vara emot en nollgräns frågar om deras inställning därest nollgränsen tillåter att man dricker lättöl och cider var nästan hälften av dessa beredda att acceptera en nollpromillegräns. Det här innebär att över 80 % av svenska folket är för en principiell nollpromillegräns. Jag kan också säga i detta sammanhang att en liknande undersökning är gjord av IMU på uppdrag av en kvällstidning så sent som i mars 1989, och den undersökningens resultat bekräftar den tidigare gjorda undersökningen.

En rad myndigheter och organisationer kräver i dag en nollgräns. Dit hör trafiksäkerhetsmyndigheter, NTF, motororganisationer som är representerade i bilriksdagen, svensk trafikmedicinsk förening, fackliga organisationer och politiska företrädare inom samtliga politiska partier. När det gäller farorna med alkohol i trafiken kan man se promillefrågan ur två synvinklar: dels genom att beräkna riskerna ur ett statistiskt material, dels genom att studera prestationsförmågan vid olika alkoholkoncentrationer i blodet. När det gäller förekomsten av alkohol i trafikolyckor finns många felkällor i den statistik som finns att tillgå, eller, om man vill vända på det, statistiken säger inte heller hela sanningen. Låt mig ta ett exempel. De personer som i dag har mindre än 0.5 ‰ försvinner mer eller mindre ur statistiken därför att de anses som nyktra. Det betyder alltså att det finns ett stort mörkertal i sammanhanget. Alkoholens inblandning och orsak till trafikolyckor har därför en långt större skuld än vad SCB:s siffror vill göra gällande. Detta resonemang stöds från många håll, inte minst från försäkringsbranschen.

Vad som däremot blir av ett större intresse är de undersökningar som gjorts på prestationsförmågan vid olika blodalkoholkoncentrationer. Där har undersökningar och rapporter sagt att redan vid mycket små mängder påverkas prestationsförmågan påtagligt. Det finns som vi ser det med andra ord stöd för en principiell nollgräns. MHF menar att i diskussionen om en principiell nollgräns skall också ingå en diskussion om säkerhetsavdraget. Felmarginalen skall anpassas till den apparatur som brukas.

Det finns som vi ser det varken vetenskapliga, tekniska, rättssäkerhetsmässiga eller andra komplikationer med införandet av en principiell nollgräns. Vad frågan handlar om är ett politiskt ställningstagande där ansvaret ligger på er att slutgiltigt avgöra en viktig trafiksäkerhetsfråga.

Riksdagsledamot: Jag skulle egentligen vilja ställa ett slags summeringsfråga till Leif G W Persson, som så att säga kan hjälpa mig att ta mig fram här, efter allt jag har fått höra.

1989/90:JuU2

Bilaga 6

Riksdagsledamot: Det finns ju väldigt många olika uppfattningar, och det har ju framkommit här i dag också om påverkansgraden och riskerna vid de lägsta promillehalterna. Det gör att man kan fråga sig om det står någonting att vinna på en sänkning. Det kanske låt litet kryptiskt, men jag menar så här. Skulle man kunna tänka sig att en sänkning av promillehalterna i det lägsta skiktet, kanske ner till noll eller någonting ditåt, kan innebära något av det här som några har varit inne på, nämligen att den markeringen får folk att sluta dricka så mycket att de rent av inte heller hamnar i de övre skikten? Som ett exempel: En människa som åker på en fest tar med sig bilen av den enkla anledningen att han tänker: "Gränsen är 0,5 ‰ så jag kan i alla fall ta litet vin till maten och kanske litet till." Men vad som ibland inträffar är att när han har druckit det här lilla som han tänkte dricka från början, blir det lätt så att han dricker litet till och litet till, och sedan är han ju långt över det där som han så att säga från början tänkte dricka. Det resulterar i att han ändå tar bilen med sig hem och hamnar i det övre promilleskiktet. Vad anser Leif G W Persson som kriminolog om det. Skulle man kunna tänka sig att en sådan här sänkning till 0,2, 0,1 eller 0,0 ‰ innebär att folk tänker så här: "Nej, jag kan inte ta bilen med mig för jag kan ju knappast ens dricka ett glas vin till maten." Då kommer han alltså inte att ta bilen med sig. Då kommer alltså inte heller den där rattfyllan i det högre skiktet att inträffa.

Leif G W Persson: Ja, jag tror att vanligt folk kan tänka så. Det som skiljer vanligt folk från ovanligt folk, det är just att vanligt folk tänker på det där viset. Jag vill understryka en sak. Det här problemet som vi diskuterar nu, alltså alkoholrelaterade trafikolyckor, vållas inte av vanligt folk som dricker en folköl eller två folköl, utan de vållas av ovanligt folk som ger fullkomligt fadderullingen i den lagstiftning vi redan har.

Jag vill erinra om den här kurvan som visades tidigare. Den kurvan ser ut som ett bakochframvänt L. Den visar nämligen var de här olyckorna ligger någonstans. De ligger hos folk med mycket apart bakgrund — mycket dålig anpassning och mycket hög berusning. Vi håller på att diskutera den andra ändpunkten på L-et, där vi helt enkelt inte hittar några olyckor.

Utan att vara alltför orättvis eller tillspetsad kanske man kan säga att vi håller på att diskutera en fråga som är mindre relevant för det här problemet. Men jag håller med dig om att vi sannolikt skulle få en påverkan av den typen du talar om. Det vore då ytterligare ett exempel på en relevant påverkan.

Men det innebär avslutningsvis från min sida att den typiska rattfylleristen egentligen inte är den vanlige medborgaren. Den typiske

rattfylleristen som förekommer i skadestatistiken skiljer sig i alla väsentliga avseenden från den typiske skötsamme medborgaren och bilisten.

1989/90:JuU2
Bilaga 6

Riksdagsledamot: Anitha Bondestam öppnade intressanta perspektiv, tycker jag. Om det enligt vägtrafikkungörelsen är förbjudet med alkohol, och man sedan sätter en annan gräns vid 0.3 eller 0.4 ‰, är det av förseelsekaraktär och påföljden blir varning. Körkortsindragning bör komma först ovanför en sådan gräns. Vad kommer det att innebära dels för polisen, dels för lagstiftningen om vi sänker den övre gränsen, med de perspektiv vi nu har fått om att kunna få ökad tillgång till någon typ av rehabilitering för människor med alkoholbesvär? Kommer det att bli en ökad belastning även på polissidan, och hur kommer det att påverka domstolarna?

Anitha Bondestam: Varning är en med återkallelse likställd åtgärd. Det är bara det att det i trafiksäkerhetens intresse ibland kan sägas vara tillräckligt med en varning. Det är ungefär som med fängelse och skyddstillsyn. Därvidlag är det samma som gäller. Vad jag syftade till var att man möjligen skulle kunna tänka sig att bryta loss en körning med ett mindre alkoholintag, någonstans under 0.5 ‰, från det straffbara området i trafikbrottslagen. Därmed skulle man kunna tänka sig att behandla överträdelse av det här slaget snarare som en ordningsförseelse, dvs. att man över huvud taget har druckit när man har kört bil. För att göra det enkelt kan man jämföra med en lägre hastighetsöverträdelse, mellan 0 och 15 km, som i dag anses som en ordningsförseelse. Man får ett ordningsföreläggande som man skriver under på platsen, man betalar sina böter, det kommer in i körkortsregistret, men det föranleder inget ingripande från det allmännas sida förrän det har upprepats. Och då har man fått ett memorandum genom att man har betalat böter för det här en gång. Nästa gång det händer någonting då åker körkortet. Och det är först då det hamnar i domstol, vilket betyder att det skulle minska resurskraven på domstolarna. Det skulle alltså inte vara vid första tillfället som det här inträffade utan först när man hade en dokumenterad nonchalans mot rättsreglerna.

Riksdagsledamot: Jag skulle vilja fråga Sten Heckscher: Det har sagts ett par gånger här i dag att den som har under 0,5 ‰ försvinner i statistiken därför att man då betraktas som nykter. Men är det inte så att man kan bli dömd även om man har under 0,5 ‰ i vissa fall?

Sten Heckscher: Jo, det kan man.

Riksdagsledamot: Jag vill fråga Benny Ruus: Tycker du att åtgärden att sänka promillegränsen är viktigare än att försöka komma åt de höga hastigheterna?

Benny Ruus: Vi skulle inte på något sätt från vår sida bortse från problemet med de människor som dricker stora mängder alkohol. Där måste man ju gå in med andra åtgärder. Det är ett jätteproblem, men det är en helt annan fråga. Där är det frågan om att kunna vidta

åtgärder för att hjälpa människor som är i stort behov av hjälp. Den fråga vi i dag diskuterar är den nedre gränsen, och där är vi fullt medvetna om att vi inte kommer att nå några stora resultat med detta, men vi kommer att nå resultat.

Riksdagsledamot: Min fråga riktar sig närmast till Anitha Bondestam, och den grundar sig på att Ruus sade att 75–80 % av svenska folket anser att alkohol och bilkörning icke hör ihop. Det är en bra inställning. Det är ett mycket bra utgångsläge för människors attityder i de här frågorna. Till det är också kopplat att det är en social katastrof för Medelsvensson att bli fälld för rattonykterhet eller rattfylleri. Riskerar vi inte med en principiell nollgräns att den här respekten för bilkörning och alkohol tunnas ut och att vi egentligen når ett sämre resultat på litet sikt?

Anitha Bondestam: Jag tror inte att vi åstadkommer att respekten för att köra bil alkoholpåverkad blir mindre, men jag tror att respekten för straffregler över huvud taget minskar, dvs. man kommer inte längre att tycka att det är katastrof att någon är dömd för rattonykterhet. Det är inte bra, det är ungefär som att behålla en straffregel mot att gå mot röd gubbe, som ingen respekterar. Det får spinoff-effekter på hela det straffrättsliga området. Men utgångspunkten att alkohol och bilkörning inte hör ihop, där tror jag att vi alla är ense.

Riksdagsledamot: Här används begrepp som nollgräns och principiell nollgräns. Har jag fattat saken rätt, Benny Ruus, om din inställning till nollgräns är att när ni talar om principiell nollgräns menar ni en nollgräns plus säkerhetsavdraget.

Benny Ruus: Ja, vi menar att det inte skall vara tillåtet att köra bil med alkohol i kroppen. Man skall alltså inte tillföra alkohol till kroppen, men i det sammanhanget skall ett säkerhetsavdrag också diskuteras.

Riksdagsledamot: Om det är på det viset att ni med en principiell nollgräns menar att det skall vara nollgräns plus ett säkerhetsavdrag, innebär det alltså — med nuvarande analysmetoder — att er principiella nollgräns är 0,06 ‰.

Benny Ruus: Det vill jag inte kommentera, för vi har inte tillräcklig kunskap om vad säkerhetsgränsen skall vara. Vi har sagt att det är viktigt att det finns ett säkerhetsavdrag i sammanhanget, men var och hur stort avdraget skall vara får andra svara på.

Riksdagsledamot: Benny Ruus, Motormännens helnykterhetsförbund, har ju jobbat väldigt aktivt för en nollgräns. Kan du helt kort bara säga vilka insatser ni gör i övrigt för att få folk nyktra i trafiken, och kanske då speciellt de motormän som har spritproblem?

Benny Ruus: För det första försöker vi hela tiden föra en debatt och plocka fram den undersökning, den statistik och den forskning som finns i rampljuset och se till att folk som sysslar med de här frågorna

skall få ännu mer underlag. Sedan har vi en ganska omfattande verksamhet runt om i hela landet i form av lokalaavdelningar som ägnar sig åt upplysning och direkt ungdomsarbete.

Riksdagsledamot: Till Lars Bentelius: Jag noterade fyra påståenden som du gjorde och undrar vari de har sin grund. Det finns inte stöd, sade du, i allmänna opinionen för en principiell nollgräns eller nollgräns. Hur ser du då på SIFO-undersökningen som visar att 75–80 % är för det? Åldriga åldringar, sa du, är farligare i trafiken än de som kör med alkohol i blodet under 0,5 ‰. Du underkände vidare ordningsbot, något som vi hörde här att rikspolisstyrelsens representant ansåg vara ett medel. Du sade att det var ett trubbigt instrument. Du sade också att alkoholutandningsprov inte var tillräckligt trovärdigt.

Lars Bentelius: Jag har trott att vad vi pratar om här i dag är frågan om huruvida vi skall utvidga det straffbara området eller inte — inte om man skall dricka alkohol i samband med bilkörning eller inte. Därom är vi ense i den sista delen. Jag ansluter mig till vad som har sagts tidigare om att vad som behövs i så fall är mera upplysning om alkohol och trafik. Åldringar tog jag som exempel på att vad man egentligen vill nå med en utvidgad strafflagstiftning är att komma åt de brister i körförmåga och körskicklighet som man menar ligger hos en person som har druckit alkohol, och då pekar jag även på andra kategorier. Jag kan ta ytterligare någon: drogpåverkan över huvudet. Vi hörde att det var 600 av 22 000 som fastnade i de här kontrollerna. Jag är förvissad om att det talet är betydligt högre. Om nu lagstiftaren väljer att lagstifta inom det här speciella området 0–0,5 ‰, då menar jag att det är en signal ifrån lagstiftaren att detta är betydligt farligare än andra riskområden inom trafiken såsom äldre personer som kör och kanske inte borde köra, eller personer som är påverkade av andra droger än alkohol och inte heller borde köra.

Ordningsbot tog du härnäst. Ja, det är ju ett trubbigare instrument därför att det inte sker någon egentlig prövning i det enskilda fallet utan det är generella normer man använder. Vi har ju hört att det under alla förhållanden innebär en prickning som sedan kan komma att få betydelse i körkortsfrågan. Även där är det ju stereotypiskt så till vida att har man en försummelse och gör sig skyldig till ytterligare en, dras körkortet in. Vad slutligen gäller alkoholutandningsprovet stöder jag mig enbart på att det ännu i dag inte är ett lika fint och beprövat instrument som blodalkoholprovet.

Riksdagsledamot: Har jag fattat synpunkterna från Advokatsamfundet rätt, att ni tydligtvis har synpunkter på att åldringar inte skall ha körkort i den utsträckning de har i dag?

Lars Bentelius: Du är politiker i den frågeställningen. Jag menar att börjar man tala om farlighet och gradera farlighet finns det skäl att titta på andra områden också. Det är ju så, och det är väl en upprepning av vad som har sagts tidigare, att vi har resurser att inte bara tänka på polis och andra direkt berörda utan på rättsvårdande myndigheter över huvudet taget. Vill vi nu nå effekten med att få ner

trafikolyckorna, får vi, tycker jag, titta på många andra områden där man kanske kunde nå större effekter med de begränsade resurser som samhället har.

1989/90:JuU2

Bilaga 6

Riksdagsledamot: Jag har mycket stor respekt för dem som vill få folk att sluta att kalkylera med hur mycket man kan dricka för att klara sig undan de gränser som finns. Benny Ruus, du som var inne på det, tror du att man kommer undan det med det som i debatten kallas för en principiell nollgräns men som ändå skall ha något slags marginal över den? Den ger ju också utrymme för ett kalkylerande, och detta tillsammans med tiden får ju precis samma effekter som om man sätter gränsen vid 0,2, 0,3, 0,4 eller 0,5 ‰. Kalkylerandet kommer man inte riktigt ifrån. Kan du kommentera det här?

Benny Ruus: Vi menar att det är viktigt att hålla isär begreppen, och på det här viset tror vi att vi når en kategori av människor.

Riksdagsledamot: Vilka begrepp är det du håller isär då?

Benny Ruus: Att alkohol och trafik inte hör ihop.

Riksdagsledamot: I lagstiftningen är gränsen det straffbara området. Det här säkerhetsavdraget tycker jag att ni tvärtom inte håller isär. Jag har inte fått riktigt klart för mig hur ni tänker där.

Benny Ruus: Vi säger så här: Det skall inte vara tillåtet att köra bil med alkohol i kroppen utöver ett fastställt säkerhetsavdrag, och säkerhetsavdrag finns det ju redan i dag.

Riksdagsledamot: Det är ju dock icke fastställt i lag, såvitt jag förstår. Så ni menar att det här skall fastställas i lagen?

Benny Ruus: Jag vill återigen säga att det inte ankommer på oss att avgöra hur rättssäkerhetsprinciperna skall tillämpas och vem som skall fastställa dem. Det är inte vår skyldighet. Vi talar om utgångslägen i vårt resonemang och om principer. Där säger vi bl.a. att det bör finnas ett säkerhetsavdrag. Hur detta skall utformas finns det människor som är betydligt mer kunniga än vi på att avgöra.

Innehållsförteckning

1989/90:JuU2

Sammanfattning	1
Propositionen m.m.	2
Motionerna	2
Motioner väckta med anledning av proposition 1989/90:2	2
Motioner väckta med anledning av proposition 1988/89:118	4
Motioner väckta under allmän motionstid	5
Utskottet	7
Inledning	7
Allmän bakgrund	7
Närmare om bakgrunden till de nu aktuella för- slagen	8
Utfrågning m.m.	9
Propositionens huvudsakliga innehåll	9
Gällande bestämmelser	10
<i>Trafiknykterhetsbrotten</i>	10
<i>Körkortsreglerna</i>	11
Utskottets överväganden	11
Allmänna utgångspunkter	11
Straffbarhetsgränsen	16
Straffbestämmelsernas uppbyggnad m.m.	19
Körkortsfrågor	27
Övriga frågor	28
<i>Tidpunkten för ikraftträdande</i>	28
<i>Vissa andra frågor</i>	29
Övrigt	31
Utskottets hemställan	32
Reservationer	35
Bilaga 1 Regeringens lagförslag	46
Bilaga 2 Av utskottet föreslagna ändringar i regeringens lagförslag	56
Bilaga 3 Av reservanterna föreslagna ändringar i regering- ens lagförslag	58
Bilaga 4 Trafikutskottets yttrande	63
Bilaga 5 Medverkande vid utskottets utfrågning i promille- frågan den 25 maj 1989	68
Bilaga 6 Anföranden vid utfrågningen	69