

Motion till riksdagen

1989/90:Ju3

av Britta Bjelle m.fl. (fp)

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

Folkpartiet har sedan en lång tid tillbaka envetet drivit tesen att alkohol och trafik inte hör ihop. Vårt budskap i valrörelser och debatter har varit "Noll promille bakom ratten". Vi anser att det är oerhört väsentligt att signalen är klar och entydig. Lagstiftningen har för närvarande en utformning som kan tolkas som att lagstiftaren "bjuder" på en viss alkoholkonsumtion.

Folkpartiet har i flera olika sammanhang i riksdagen, nu senast i partimotion som väcktes i januari 1989 och i motion i anledning av regeringens proposition 1988/89:118, anfört att *all* alkoholförtäring i samband med bilkörning bör vara förbjuden. Mot denna bakgrund bör gränsen sättas så nära noll som det är möjligt med hänsyn till de säkerhetsmarginaler som erfordras av rättssäkerhetsskäl.

Senare tiders forskning och undersökningar har klart visat att den undre gräns för straffbar alkoholpåverkan vid bilkörning som Sverige för närvarande har är alldeles för hög. Detta har även regeringen sent omsider insett.

Regeringen hade i den föreliggande propositionen haft möjlighet att förändra lagstiftningens signal till svenska folket. Regeringen säger i propositionen att detta är syftet med ändringen av trafikbrottslagen. Tyvärr nödgas vi konstatera att man inte lyckats i sitt uppsåt.

Det lagförslag som presenterats uppfyller inte de krav som måste ställas. Det finns en rad svagheter i regeringens förslag. Den s.k. promilleregeln blir huvudregel – det uppmuntrar till "promilletänkande", dvs. till kalkylering från bilförarnas sida om hur mycket de kan dricka utan att uppnå den straffbara gränsen. Regeln om s.k. kliniskt rattfylleri har samma utformning som tidigare. Det innebär, som lagrådet påpekat i sitt yttrande över lagrådsremissen, att det inte sker någon mer vidsträckt kriminalisering än vad som gäller för närvarande. Det är anmärkningsvärt.

Vidare föreslås inte någon större förändring av det kriminaliserade området för det grövre brottet, nu benämnt grovt rattfylleri. Även detta finner vi förvånande framför allt som föredragande statsrådet själv konstaterar att "mellan 1,0 och 1,2 promille torde praktiskt taget varje individ ha så nedsatt körförmåga att han är direkt olämplig att föra motorfordon". Regeringen drar emellertid inte konsekvenserna av det resonemanget och föreslår en sänkning av gränsen för grovt rattfylleri.

I den föreliggande propositionen argumenterar justitieministern utförligt mot en principiell nollgräns. Med tanke på denna långa plädering är det när-

mast förvånande att något förslag om förändrad lagstiftning över huvud taget läggs fram.

På s. 27 säger statsrådet att " — — — samstämmiga forskningsresultat klart visar att riskökningen vid låga alkoholkoncentrationer är obetydlig — om ens någon — i förhållande till den drastiskt höjda olycksrisk som finns vid höga koncentrationer. — — — Mot den bakgrund som jag nu tecknat anser jag att den pedagogiska effekten av en nollgräns inte kan antas vara sådan att den kan motivera ett avsteg från sedvanliga lagstiftningsprinciper."

Sedan gör föredraganden helt om för att ändå motivera sitt eget förslag: "Det är också särskilt viktigt att hos unga inskräpa att alkohol och trafik inte hör ihop, eftersom det kan förväntas att deras attityd i saken kommer att prägla deras trafikbeteende senare i livet. — — — Mot den bakgrunden anser jag för egen del att gränsen för det straffbara området nu bör bestämmas till 0,3 promille i blodet. Det torde nämligen stå klart att en sådan alkoholhalt innebär en nedsättning av körförmågan för många förare åtminstone i mer komplicerade trafiksituationer."

Om nu målet är att påverka bilister att inte använda alkohol i samband med bilkörning, vore det naturligt att hävda lagstiftningens normgivande betydelse i stället för att argumentera emot en principiell nollgräns.

Enligt folkpartiets mening bör en principiell nollgräns vara utgångspunkt för lagstiftningen. Den bör därför ges en annan utformning än i regeringens förslag.

Som vi tidigare framhållit, bör den *sociala* normen vara "ingen alkohol i blodet vid bilkörning". Den *straffrättsliga* normen bör ligga så nära denna norm som möjligt av medicinska, praktiska och rättssäkerhetsmässiga skäl.

Vidare anser vi det väsentligt från trafik- och rättssäkerhetssynpunkt att reglerna om kliniskt rattfylleri får en tillfredsställande utformning. Härvidlag är regeringens förslag oacceptabelt — det är viktigt med en klar signal och en låg tröskel. Vårt förslag innebär att om minsta fara för trafiksäkerheten kan antas föreligga så skall föraren dömas för rattfylleri. Den skall alltså inte behöva bevisas föreligga i det enskilda fallet utan det skall vara fråga om en helhetsbedömning.

Var den lägsta gränsen för straffbar blodalkoholhalt bör ligga är enligt regeringen oklart. Vi anser att starka skäl talar för att det medelvärde som redovisas vid analysen av blodproven används som underlag vid den straffrättsliga bedömningen. Traditionellt har emellertid därutöver gjorts ett avdrag som motsvarar de med analysförfarandet förenade felmöjligheterna. Med teknikens utveckling blir detta avdrag allt mindre och följaktligen också mindre betydelsefullt. En nollgräns ställer emellertid höga krav på säkerhet i fråga om det värde som läggs till grund för den rättsliga bedömningen.

Mot denna bakgrund bör nedre gränsen för det straffbara området bestämmas till 0,2 promille. Inom denna gräns faller sålunda den marginal som erfordras för ett fullgott hänsynstagande till individens rättssäkerhet.

Avslutningsvis anser vi det av stor vikt att den nedre gränsen för grovt rattfylleri bestäms till 1.0 promille.

Vi föreslår att trafikbrottslagens bestämmelser om rattfylleri utformas på följande sätt:

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.

Första och andra styckena 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 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 bedömning om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. föraren har 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. förandet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Det är av stor vikt att möjlighet ges att genomföra olycksriskundersökningar värda namnet. Därför anser vi att det bör vara obligatoriskt att vid varje trafikolycka som undersöks av polisen kontrollera eventuell förtäring av alkohol hos de inblandade förarna.

Folkpartiet har föreslagit att en haverikommission skall inrättas i syfte att mer noggrant undersöka vissa trafikolyckor. Kommissionen skulle då ytterligare kunna klarlägga sambandet mellan alkoholförtäring och förekomsten av trafikolyckor.

För att den förändring av trafikbrottslagen som vi förordar skall bli effektiv måste polisen ges förstärkta resurser för trafikövervakning.

Hemställan

Med hänvisning till vad som anförts i motionen hemställs

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 kon-

troll av alkoholförtäring regelmässigt skall företas vid trafikolycka
som utreds av polisen.

Mot. 1989/90

Ju3

Stockholm den 18 oktober 1989

Britta Bjelle (fp)

Lars Sundin (fp)

Kjell-Arne Welin (fp)

Bengt Harding Olson (fp)