Justitieutskottets betänkande 1986/87:24

om ändring i lagen om straff för vissa trafikbrott, m. m.

(prop. 1986/87:81 jämte motioner)

JuU
1986/87:24

Sammanfattning

I detta betänkande tillstyrker utskottets majoritet regeringens förslag att möjliggöra förverkande i vissa fall av motorfordon som har använts vid trafikbrott. Mot beslutet reserverar sig (m).

Vidare tillstyrker utskottet en föreslagen dispensregel som skall möjliggöra experimentell forskning kring de prestationsnedsättande effekterna av droger.

Dessutom behandlar utskottet ett antal motionsyrkanden med anknytning till trafikbrottsligheten. Dessa gäller promillegränserna, gränsvärde för narkotika i blodet, straffskärpning vid återfall, kontraktsvård, kriminalisering av s. k. efterförtäring samt möjligheterna att upptäcka rattfyllerister. Utskottet avstyrker bifall till samtliga motioner. Reservationer och särskilt yttrande har avgetts av de borgerliga partierna i flera av frågorna.

Propositionen m. m.

I proposition 1986/87:81 har regeringen (justitiedepartementet) föreslagit riksdagen att anta ett genom propositionen framlagt förslag till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Rörande propositionens huvudsakliga innehåll hänvisas till vad som anförs i det följande under rubriken Utskottet på s. 4.

I samband med propositionen behandlas

dels de med anledning av propositionen väckta motionerna 1986/87:Ju103 av Bengt Harding Olson (fp), 1986/87:Ju104 av Karin Ahrland m. fl. (fp), 1986/87:Ju105 av Anna Wohlin-Andersson (c) och Kjell A. Mattsson (c), 1986/87:Ju106 av Bertil Fiskesjö m. fl. (c), 1986/87:Ju107 av Björn Körlof m. fl. (m) och 1986/87:Ju108 av Lars Werner m. fl. (vpk),

dels de under den allmänna motionstiden 1987 väckta motionerna 1986/87:Ju224 av Siw Persson (fp), 1986/87:Ju612 av Bengt Westerberg m. fl. (fp), 1986/87:Ju622 av Barbro Nilsson m. fl. (s), 1986/87:Ju625 av Karin Israelsson (c), 1986/87:Ju628 av Rune Thorén m. fl. (c, fp), 1986/87:Ju634 av Arne Svensson (m) och 1986/87:Ju642 av Elving Andersson m. fl. (c).

Motionsyrkandena redovisas på s. 3–4.

Det vid propositionen fogade lagförslaget har följande lydelse.

1 *Riksdagen 1986/87. 7 saml. Nr 24*

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 § 3 mom. skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 7 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
4 § 3 mom.[1]	
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.
	7 § *Ett fordon som har använts vid brott enligt denna lag får förklaras förverkat, om det är uppenbart att detta behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet och förverkande inte är oskäligt.*

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1987.

[1]Senaste lydelse 1978:92.

Motionerna

Motioner väckta med anledning av propositionen

I motion 1986/87:Ju103 av Bengt Harding Olson (fp) hemställs att riksdagen hos regeringen begär förslag till sådan ändring i förslaget till lag om ändring av trafikbrottslagen att möjligheten att ta ett fordon i beslag begränsas till de fall där det föreligger sannolika skäl för förverkande.

I motion 1986/87:Ju104 av Karin Ahrland m. fl. (fp) hemställs att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts angående en utvärdering av den föreslagna möjligheten att förverka fordon.

I motion 1986/87:Ju105 av Anna Wohlin-Andersson (c) och Kjell A. Mattsson (c) hemställs att riksdagen beslutar avslå proposition 1986/87:81 såvitt avser föreskrifter om förverkande av motorfordon.

I motion 1986/87:Ju106 av Bertil Fiskesjö m. fl. (c) hemställs att riksdagen *beslutar hos regeringen begära en utvärdering av effekterna av de i* propositionen 1986/87:81 föreslagna åtgärderna mot trafikbrott att föreläggas riksdagen senast under hösten 1989.

I motion 1986/87:Ju107 av Björn Körlof m. fl. (m) hemställs

1. att riksdagen avslår proposition 1986/87:81 såvitt avser den särskilda regeln om förverkande av fordon vid trafikbrott,

2. att riksdagen hos regeringen begär förslag om straffskärpande påföljder vid upprepade återfall i trafikbrott i enlighet med vad i motionen anförs.

I motion 1986/87:Ju108 av Lars Werner m. fl. (vpk) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförs i motionen rörande förverkande av fordon och s. k. kontraktsvård.

Motioner väckta under den allmänna motionstiden 1987

I motion 1986/87:Ju224 av Siw Persson (fp) hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om undersökning för att få veta var de misstänkta rattfylleristerna anträffas,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om rätt för enskild polisman att besluta om nödvändig kontroll för att säkra bevis vid rattfylleri.

I motion 1986/87:Ju612 av Bengt Westerberg m. fl. (fp) hemställs, såvitt nu är i fråga,

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag till en ny lägsta promillegräns vid vilken ansvar för trafikonykterhet inträder (yrkande 1),

2. att riksdagen hos regeringen begär förslag om kontraktsvård som påföljd för vissa trafiknykterhetsbrott (yrkande 2).

I motion 1986/87:Ju622 av Barbro Nilsson m. fl. (s) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om sänkning av straffbarhetsgränsen vid rattonykterhet.

I motion 1986/87:Ju625 av Karin Israelsson (c) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts angående straffbarhet när alkoholförtäring skett i samband med bilkörning enligt motionens intentioner.

I motion 1986/87:Ju628 av Rune Thorén m. fl. (c, fp) hemställs att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts angående sänkning av nuvarande promillegräns för rattonykterhet.

I motion 1986/87:Ju634 av Arne Svensson (m) hemställs att riksdagen hos regeringen begär förslag till lagstiftning gällande en högsta gräns för narkotikakoncentration i en förares blod under eller efter färden.

I motion 1986/87:Ju642 av Elving Andersson m. fl. (c) hemställs, såvitt nu är i fråga, att riksdagen av regeringen begär förslag till ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (yrkande 1).

Utskottet

Inledning

Hösten 1984 förelades riksdagen genom regeringens proposition 1984/85:21 om trafiknykterhetsbrotten flera olika förslag med anknytning till straffbestämmelserna om rattfylleri och rattonykterhet i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (TBL). Propositionen, vars lagförslag hade granskats av lagrådet, återkallades sedermera av regeringen (skr. 1984/85:91, rskr. 26).

De två förslag som tas upp i den nu föreliggande propositionen ingick också i 1984 års proposition. Det ena förslaget avser möjlighet att under vissa förutsättningar förverka ett fordon som har använts vid brott mot TBL. Det andra förslaget avser att möjliggöra viss forskning kring prestationsnedsättande effekter av droger.

Den föreslagna regleringen om fordonsförverkande bygger på ett förslag i betänkandet (Ds Ju 1983:6) Trafiknykterhetsbrotten och remissbehandlingen av det. Underlaget i övrigt utgörs av en framställning från statens väg- och trafikinstitut, som också har remissbehandlats.

Utskottet tar i detta betänkande upp – förutom förslagen i propositionen och de med anledning av propositionen väckta motionerna – vissa frågor rörande åtgärder mot trafiknykterhetsbrotten som har framställts i motioner väckta under den allmänna motionstiden i år.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att ett fordon som har använts vid brott enligt TBL skall få förklaras förverkat, om det är uppenbart att detta behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet och förverkande inte är oskäligt.

Förverkanderegeln föreslås bli införd i en ny paragraf, 7 §, i TBL.

Vidare föreslås att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer skall få möjlighet att ge dispens från trafiknykterhetsreglerna för vetenskapliga eller därmed jämförliga undersökningar. Syftet bakom dis-

pensregeln, som föreslås införd i 4 § 3 mom. TBL, är att förbättra möjligheterna att utföra experimentella försök inom ramen för forskningen kring de prestationsnedsättande effekterna av droger.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 1987.

Förverkande av motorfordon (7 § TBL)

Bakgrund

I TBL finns regler om straffansvar för vårdslöshet i trafik (1 §), olovlig körning (3 §), rattfylleri och ett lindrigare brott, s. k. rattonykterhet (4 §) samt s. k. smitning (5 §).

Regler om förverkande på grund av brott finns både i 36 kap. brottsbalken (BrB) och i en rad specialstraffrättsliga bestämmelser (se t. ex. jaktlagen, lagen om rätt till fiske, vapenlagen). Förverkande är enligt brottsbalkens terminologi inte en brottspåföljd utan en särskild rättsverkan av brott. Beslut om förverkande kan avse att viss egendom förklaras förverkad (sakförverkande) eller också, vanligen, att värdet av viss egendom förklaras förverkat (värdeförverkande). Olika syften kan ligga bakom förverkande; ett vanligt syfte är att förebygga brott (se 36 kap. 2 och 3 §§ BrB). Förverkande får enligt 36 kap. 5 § BrB, som gäller även inom specialstraffrätten, ske – förutom hos gärningsmannen eller annan som medverkat vid brottet – hos den i vars ställe gärningsmannen eller annan medverkande var, hos den som genom brottet beretts vinning samt hos den som förvärvat egendomen efter brottet genom vissa familjerättsliga fång, genom gåva eller på annat sätt och därvid varit i ond tro i fråga om brottet. Enligt 36 kap. 16 § BrB får förverkande underlåtas om det är uppenbart oskäligt.

Enligt 27 kap. 1 § rättegångsbalken (RB) får föremål, som skäligen kan antas vara förverkat genom brott, tas i beslag. Bestämmelsen gäller förverkande såväl enligt BrB som enligt specialstraffrättsliga regler. Beslut om beslag får meddelas av undersökningsledaren eller åklagaren. Om det är fara i dröjsmål får åtgärden vidtas av polisman. Vidare får domstol i vissa fall förordna om beslag. Om beslaget har verkställts utan rättens förordnande får den som drabbats av beslaget begära rättens prövning av detta. Därvid inträder skyldighet för rätten att inom viss kortare tid pröva beslaget vid en förhandling.

Propositionen

I propositionen föreslås att TBL kompletteras med en regel, 7 §, enligt vilken ett fordon som har använts vid brott enligt lagen får förklaras förverkat, om det är uppenbart att detta behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet och förverkande inte är oskäligt.

Departementschefen framhåller i fråga om tillämpningen bl. a. att bestämmelsen skall kunna användas enbart i brottsförebyggande syfte och att den tar sikte på situationer där föraren har visat uppenbar hänsynslöshet främst genom upprepade återfall. En mycket restriktiv tillämpning förutsätts. Detta markeras i den föreslagna lagtexten genom kravet att det skall vara

uppenbart att förverkande behövs, genom att redan den omständigheten att förverkande framstår som "oskäligt" skall hindra förverkande och slutligen genom att bestämmelsen inte ger utrymme för något värdeförverkande (prop. s. 10 f).

Motionerna

I två motioner, 105 och 107, yrkas avslag på den föreslagna förverkanderegeln. I båda motionerna framhålls att regeln kan komma att drabba mycket olika och slumpmässigt, ibland en oskyldig tredje man, och det förespråkas i stället straffskärpningar vid återfall i trafikbrott. I motion 107 påtalas också – med anledning av ett i propositionen återgivet uttalande av lagrådet – att förverkande i betydande grad kan komma att ersätta de gängse påföljderna.

I två motioner, 104 och 106, begärs att effekterna av den nya förverkandebestämmelsen skall utvärderas efter viss tid.

I motion 108 begärs, såvitt nu är i fråga, ett tillkännagivande till regeringen om en mycket restriktiv tillämpning av den nya förverkandebestämmelsen.

I motion 103, slutligen, tas upp frågan om vilka förutsättningar som skall gälla för beslag av ett fordon som eventuellt skall förverkas.

Utskottets bedömning

Det förslag till lagregel om *förverkande av motorfordon* som läggs fram i propositionen syftar till att förebygga fortsatt upprepad trafikbrottslighet av allvarlig art. Detta syfte är enligt utskottets mening angeläget. Visserligen kan – när det gäller trafiknykterhetsbrott – andra medel, t. ex. vårdinsatser mot alkoholmissbruk, vara ägnade att bättre än förverkande av fordonet motverka fortsatt trafikbrottslighet. Men detta hindrar inte att ett fordonsförverkande – rätt använt – kan komma att medföra positiva verkningar, främst för trafiksäkerheten men också för den enskilde fordonsföraren. Utskottet vill understryka den brottsförebyggande effekt den föreslagna regleringen således får.

I flera av motionerna uttalas emellertid farhågor för att ett beslut om förverkande enligt den föreslagna regeln kan komma att drabba alltför slumpmässigt. I motionerna 105 och 107 begärs av detta skäl avslag på propositionen i denna del. I motion 108 begärs av bl. a. samma skäl ett tillkännagivande om en restriktiv tillämpning.

Utskottet vill först framhålla att alla regler som förutsätter en skälighetsbedömning naturligen innebär ett visst mått av skönsmässighet. I propositionen framhålls dock, som har redovisats tidigare, att den nya regeln skall få en mycket restriktiv tillämpning. Denna restriktivitet har också kommit till klart uttryck i den föreslagna lagtexten. I den särskilda frågan huruvida tredje man, t. ex. en make till gärningsmannen, kan komma att drabbas orättvist av att fordonet förverkas vill utskottet framhålla de uttalanden som görs i propositionen (s. 11). Där sägs att det vid bedömningen av om det är oskäligt att förverka fordonet skall beaktas bl. a. om någon annan medlem av gärningsmannens familj använder fordonet och har ett starkt behov av det. Här kan också hänvisas till den tidigare lämnade redogörelsen för BrB:s

regler om förutsättningarna att förklara förverkat ett fordon som tillhör någon annan än gärningsmannen. Sammantaget innebär regleringen enligt utskottets bedömning att oönskade effekter av ett fordonsförverkande bör kunna undvikas. Utskottet delar därför inte motionärernas farhågor.

Vad därefter särskilt gäller den i motion 107 påtalade konsekvensen att ett beslut om förverkande skulle kunna komma att ersätta vanliga påföljder vill utskottet endast framhålla att det i de fall som här är aktuella rör sig om mycket allvarlig brottslighet och situationer där föraren genom upprepade brott eller på annat påtagligt sätt visat en uppenbar hänsynslöshet. Med de påföljder som då tillämpas kommer den risk som motionärerna ser knappast någonsin att förverkligas.

Med det anförda avstyrker utskottet bifall till motion 105 och motion 107 i här aktuell del och tillstyrker den av regeringen föreslagna förverkandebestämmelsen. Motion 108 får i vad den avser ett tillkännagivande om bestämmelsens tillämpning anses tillgodosedd genom utskottets uttalanden.

Med anledning av önskemålen i motionerna 104 och 106 om en *utvärdering* av den föreslagna förverkanderegelns tillämpning vill utskottet erinra om att chefen för justitiedepartementet i proposition 1986/87:100, bil. 4, (s. 4) har redovisat att det inom departementet har påbörjats en aktivitet för att fortlöpande utvärdera lagstiftning som har varit i kraft någon tid. Utskottet, som i likhet med motionärerna finner goda skäl tala för att effekterna av den nya förverkanderegeln utvärderas, förutsätter att en utvärdering kommer att ske inom ramen för detta fortlöpande arbete. Motionerna 104 och 106 bör därför inte föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

Enligt vad som framgår av propositionen (s. 11) är den nya förverkanderegeln avsedd att utgöra underlag för *beslag* enligt de allmänna reglerna i 27 kap. RB.

I motion 103 föreslås att regeringen skall lägga fram förslag till en särskild regel om beslag att föras in i den nya förverkandebestämmelsen i TBL. Motionären anser att kravet "skäligen kan antas", som gäller enligt 27 kap. RB, är för lågt ställt med hänsyn till de risker för rättssäkerheten som är förknippade med det nya förverkandeinstitutet. Villkoret för beslag i dessa fall bör därför höjas och uttryckas genom kravet att "sannolika skäl" skall föreligga för att förverkande kommer att ske.

Utskottet gör inledningsvis den bedömningen att den nya förverkanderegelns effektivitet och trovärdighet förutsätter att det också finns möjlighet att ta ett fordon i beslag och detta redan i samband med polisingripandet. Samtidigt måste naturligtvis regelsystemet motverka att egendom tas i beslag som sedan inte anses kunna förklaras förverkad vid domstolens bedömning.

Förutsättningarna för förverkande enligt den nya regeln i TBL är, som har framhållits tidigare, mycket restriktiva; därmed är också förutsättningarna för beslag begränsade på motsvarande sätt. Härtill kommer att den som drabbas av ett beslag har möjlighet att inom en mycket kort tid få beslaget prövat av domstol. Mot denna bakgrund finner utskottet det inte erforderligt att i dessa situationer kräva en högre grad av sannolikhet för att förverkande kommer att ske än som regelmässigt gäller i andra motsvarande fall. Med det anförda avstyrker utskottet bifall till motion 103.

I propositionen föreslås att det i 4 § TBL tas in en bestämmelse om att straffreglerna i paragrafen – som reglerar trafiknykterhetsbrotten – inte skall gälla när det är fråga om en körning som ingår som ett led i en vetenskaplig eller därmed jämförlig undersökning och regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer har lämnat tillstånd till undersökningen.

Utskottet tillstyrker förslaget.

Andra frågor med anknytning till TBL

I ett antal motioner väckta under den allmänna motionstiden men också i några motionsyrkanden med anledning av propositionen tas upp vissa frågor som inte direkt berör regeringens förslag men som har anknytning till trafikbrottslagstiftningen. Dessa frågor gäller promillegränserna, gränsvärde för narkotika i blodet, straffskärpning vid återfall, kontraktsvård, kriminalisering av s. k. efterförtäring samt möjligheterna att upptäcka rattfyllerister.

I flera av dessa frågor har departementschefen redovisat sin syn på det aktuella läget i den i ärendet föreliggande propositionen (s. 8 ff).

Promillegränserna m. m.

I motionerna 612, 622 och 628 tas upp frågan om en sänkning av den lägsta promillegränsen vid vilken ansvar för rattonykterhet inträder, dvs. för närvarande 0,5 ‰ alkohol i blodet. I motion 612 anförs att 0,4 ‰ är en för hög gräns, i motion 628 begärs en ny gräns vid 0,2 ‰ och i motion 622 diskuteras en s. k. "nollgräns".

I propositionen erinrar departementschefen om ett förslag som ingick i den på hösten 1984 återkallade propositionen och som gick ut på att den nedre straffbarhetsgränsen vid trafiknykterhetsbrott skulle sänkas från 0,5 till 0,4 ‰. Detta förslag synes dock, enligt departementschefens bedömning, inte i nuvarande läge ha samma aktualitet. Härvid hänvisar han till två faktorer. Dels tillämpar statens rättskemiska laboratorium fr. o. m. oktober 1986 ett lägre avdrag än tidigare från alkoholhalter som uppmätts i blodet från misstänkta förare; detta har enligt departementschefen kommit att innebära en betydande faktisk utvidgning av straffbestämmelsernas tillämpningsområde. Dels pågår aktiva strävanden att finna ett system enligt vilket blodproven i väsentlig utsträckning skall kunna ersättas med alkoholutandningsprov; innan resultatet av dessa strävanden och konsekvenserna av dem kan överblickas finns det enligt departementschefen inte anledning att överväga en sänkning av den nedre promillegränsen.

Departementschefen kommenterar i sammanhanget också tanken på att övergå till en s. k. nollgräns, dvs. att lagstiftningen inte skulle tillåta någon som helst alkoholkoncentration i blodet i samband med förande av motorfordon. Han anför därvid:

Med tanke på det stora allmänna intresset av att inskärpa att alkohol och bilkörning inte hör ihop har detta uppslag otvivelaktigt stora förtjänster ur pedagogisk synvinkel. Eftersom å andra sidan rättsliga ingripanden inte

rimligen kan aktualiseras vid helt obetydliga alkoholhalter, torde denna ordning medföra behov av att man på annat sätt fastställer en gräns till ledning för de rättstillämpande myndigheternas bedömning av om lagföring bör ske. Ett sådant system föreslogs också på sin tid i betänkandet (SOU 1963:72) Nykterhet i trafik, men förslaget möttes av mycket starkt motstånd vid remissbehandlingen. Man menade bl. a. att regleringen skulle bli missvisande om lagen i princip stipulerade ett totalförbud medan en annan gräns i praktiken användes av de rättstillämpande myndigheterna. Denna invändning synes fortfarande ha en betydande styrka och det är uppenbart att en eventuell övergång till ett system av detta slag – som för övrigt saknar motsvarighet i västeuropeisk lagstiftning – kräver noggranna överväganden.

Avslutningsvis anför ministern att han inte är främmande för att längre fram, sedan bl. a. erfarenheterna föreligger av eventuell ny teknik för alkoholanalys, ta upp överväganden om en "nollgräns".

Utskottet konstaterar, mot bakgrund av de uppgifter som sålunda har lämnats i propositionen, att frågan om en sänkning av den nedre promillegränsen vid trafiknykterhetsbrott inte är mogen för ställningstagande från riksdagens sida. Utskottet vill dock rent allmänt framhålla att det onekligen finns skäl som talar för att trafiksäkerheten skulle kunna främjas genom en reform i sådan riktning.

Med detta uttalande avstyrker utskottet bifall till motionerna 612 i här aktuell del, 622 och 628.

En fråga med anknytning till promillegränserna i TBL tas upp i motion 634. I motionen begärs förslag till lagstiftning om en högsta gräns för narkotikakoncentrationen i en förares blod under eller efter färden på samma sätt som gäller i fråga om alkoholkoncentrationen.

Enligt gällande regler (4 § 1 mom. andra stycket TBL) inträder ansvar såsom för rattfylleri när föraren har varit så påverkad av annat berusningsmedel än alkohol att det kan antas att han inte har kunnat föra fordonet på betryggande sätt (s. k. drograttfylleri). För dessa fall saknas motsvarighet till den presumtionsregel i TBL som bygger enbart på alkoholkoncentrationen i förarens blod, dvs. promilleregeln.

År 1984 behandlade utskottet motioner i vilka togs upp problemet med narkotikapåverkade förare i trafiken. Utskottet förklarade sig dela motionärernas oro över det av allt att döma tilltagande bruket av olika narkotiska medel hos fordonsförare. Vidare fann utskottet det angeläget att detta allvarliga problem ges tillbörlig uppmärksamhet i arbetet på att förbättra trafiknykterheten. Utskottet uttalade vidare:

Som framgått av redogörelsen i det föregående är det förenat med stora svårigheter att uppdaga och utreda sådana överträdelser av trafikbrottslagen som innebär att föraren har varit påverkad av annat än alkohol; bl. a. är kunskaperna om vilka preparat som – ensamma eller i kombinationer – kan försämra körförmågan ofullständiga, och tillräckligt utvecklade analysmetoder för att praktiskt kunna bestämma koncentrationen av andra än ett fåtal ämnen i kroppen finns ännu inte. Problem som hänger samman med de nu behandlade frågorna rörande påverkade förare i trafiken är aktuella såväl i Sverige som på många andra håll i världen, och de är fortlöpande föremål för forskning och utvecklingsarbete. Mot denna bakgrund anser utskottet, som inte tar ställning till frågan om det är lämpligt att införa en sådan gräns som

motionärerna förespråkar, att det saknas anledning för riksdagen att ta sådana initiativ som begärs i motionerna.

Utskottet avstyrkte bifall till motionsyrkandena. Riksdagen följde utskottet (JuU 1983/84:24).

Vid Nordiska rådets 32:a–33:e session den 4–8 mars 1985 i Reykjavik antog rådet en rekommendation till ministerrådet att låta utreda omfattningen av drogproblemet i trafiken i de nordiska länderna och att utveckla metoder för snabb och effektiv analys av förekomsten i organismen av narkotika såsom cannabis och andra medel som verkar på det centrala nervsystemet. Samtidigt ställde sig rådet tveksamt till om det var möjligt, eller ens önskvärt, att fastställa en koncentrationsgräns för andra droger efter samma modell som promillegränserna för alkohol. Bl. a. skulle – vilket hade påpekats av många remissinstanser – en indirekt verkan kunna bli att en viss mängd narkotika i kroppen som låg under gränsvärdet skulle kunna uppfattas som acceptabel (redog. 1985/86:4 s. 36).

Då frågan om ett gränsvärde för narkotika nu på nytt har aktualiserats nödgas utskottet konstatera att det alltjämt föreligger brister i kunskaperna om hur olika droger påverkar körförmågan och i metoderna för att analysera koncentrationen av droger i blodet. I någon mån bör dock dessa brister kunna avhjälpas som följd av att praktisk forskning nu möjliggörs genom den nya dispensregeln i 4 § TBL som utskottet har behandlat i det föregående och som har till syfte just att kartlägga de prestationsnedsättande effekterna av droger av olika slag.

Mot den nu redovisade bakgrunden anser utskottet att det saknas anledning för riksdagen att ta sådana initiativ som begärs i motionen. Utskottet avstyrker bifall till motion 634.

Straffskärpning vid återfall

Enligt vad som anförs i motionerna 107 och 642 bör upprepad trafikbrottslighet, främst trafiknykterhetsbrott, medföra skärpning av straffet. Förslag till skärpt lagstiftning efterlyses.

Påföljden för rattfylleri är enligt 4 § 1 mom. TBL fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna är mildrande, böter, dock lägst tjugofem dagsböter. Påföljden för rattonykterhet är enligt 4 § 2 mom. TBL böter, dock lägst tio dagsböter, eller fängelse i högst sex månader. För olovlig körning är enligt 3 § första stycket TBL påföljden böter eller, om brottet är att anse som grovt, fängelse i högst sex månader.

I den på hösten år 1984 återkallade propositionen om trafiknykterhetsbrotten föreslogs bl. a. en ökad användning av fängelse för återfall i trafiknykterhetsbrott i förhållande till nuvarande ordning.

Därefter har fängelsestraffkommittén i betänkandet (SOU 1986:13–15) Påföljd för brott mer generellt behandlat frågan om och i så fall på vilket sätt hänsyn vid straffmätningen bör tas till att ett brott utgör återfall. Betänkandet har remissbehandlats och övervägs för närvarande i regeringskansliet.

I den nu aktuella propositionen anför departementschefen att han har för avsikt att återkomma till frågan om straffskärpning vid återfall i trafikbrott i

samband med att ställning tas till förslagen i fängelsestraffkommitténs betänkande.

Mot bakgrund av att frågan om återfallets betydelse för straffmätningen sålunda är under övervägande i ett större sammanhang inom regeringskansliet anser utskottet det inte lämpligt att riksdagen nu tar ställning i fråga om en speciell brottstyp. Pågående överväganden bör avvaktas. Utskottet avstyrker bifall till motionerna 107 och 642 i här aktuella delar.

Kontraktsvård vid trafiknykterhetsbrott

I motionerna 108 och 612 begärs att s. k. kontraktsvård skall införas som påföljd för vissa trafiknykterhetsbrott. I motionerna framhålls att det ofta är alkoholproblem som medför trafiknykterhetsbrott och att därför påföljdssystemet måste ge möjligheter till nykterhetsvårdande insatser som alternativ till fängelse.

I en nyligen till riksdagen avlämnad proposition (prop. 1986/87:106) har regeringen (justitiedepartementet) föreslagit ändringar i BrB som syftar till att göra det möjligt att använda en form av s. k. kontraktsvård som en ny variant av kriminalvård i frihet och som ett alternativ till fängelsestraff. Förslaget tar sikte på fall där det kan antas att missbruk av beroendeframkallande medel eller något annat särskilt förhållande som påkallar vård och behandling har bidragit till att någon har begått brott. Förslaget i övrigt innebär sammanfattningsvis följande.

Om den tilltalade förklarar sig villig att undergå lämplig behandling enligt en för honom uppgjord plan och behandlingen kan anordnas, skall den nya påföljdsvarianten kunna användas. Den tilltalade åläggs därvid att genomgå den avsedda behandlingen.

Kontraktsvård skall ådömas genom en kvalificerad form av föreskrift vid skyddstillsyn. Om den planerade behandlingen i avgörande grad har bidragit till att påföljden bestämts till skyddstillsyn, skall rätten i domslutet ange hur långt fängelsestraff som skulle ha ådömts, om fängelse i stället hade valts som påföljd. Den institution eller liknande som svarar för behandlingen skall i sådana fall kunna åläggas att anmäla till åklagarmyndigheten och skyddskonsulenten, om den dömde inte fullföljer behandlingen enligt planen. Skyddstillsynen kan då ersättas med fängelse.

När kontraktsvård ådöms, skall domstolen kunna föreskrivas att den dömde skall stå under övervakning under längre tid än vad som normalt gäller vid skyddstillsyn. Vidare föreslås att domstolen, när skyddstillsyn undanröjs och ersätts med fängelse, skall kunna förordna att den dömde skall vara omhändertagen, till dess att beslutet vinner laga kraft. Tiden för sådant omhändertagande skall räknas som verkställighetstid.

Den föreslagna påföljdsvarianten är inte specifikt inriktad på rattfylleri men avses, enligt vad som utvecklas närmare i propositionen (s. 58 ff), kunna få betydelse även vid sådan brottslighet. Den nya lagregleringen om kontraktsvård föreslås träda i kraft den 1 juli 1987.

Propositionen om s. k. kontraktsvård kommer att behandlas av utskottet och därefter av riksdagen senare under innevarande riksmöte. Med hänsyn härtill finner utskottet inte anledning att närmare gå in på frågan om

kontraktsvård för rattonykterhetsbrott i detta sammanhang. Utskottet avstyrker därför bifall till motionerna 108 och 612 i här aktuella delar.

Möjligheterna att upptäcka rattfyllerister

I motion 224 lämnas en beskrivning av hur rutinerna hos polisen kan vara i ett fall av misstänkt rattfylleri. Motionären påtalar att det tar alltför lång tid att genomföra blodprovstagning och att detta förhållande gör att polismännen kan dra sig för att ingripa då de befinner sig långt ifrån polisstationen, särskilt i polisdistrikt med stor yta och liten bemanning. Det bör därför göras en undersökning om var rattfyllerister grips, menar motionären, som också föreslår att en enskild polisman inte skall behöva vända sig till vakthavande befäl utan få rätt att själv besluta om blodundersökning.

Utskottet gör för sin del den bedömningen att det säkerligen är riktigt, som motionären anför, att det ibland kan ta avsevärd tid att få blodprov taget på en misstänkt rattfyllerist. För att i någon mån råda bot på detta missförhållande, som alltså inte är obekant för utskottet, infördes år 1974 (prop. 1974:154, JuU 37, rskr. 352) möjlighet för legitimerade sjuksköterskor att – förutom läkare – ta blodprov. I vad mån denna reform har haft avsedd verkan är emellertid ovisst. Som motionären själv antyder kommer dock de nuvarande problemen att elimineras eller i vart fall begränsas avsevärt, om alkoholutandningsprov – såsom är att förvänta – i en framtid kan användas som bevismedel. Utskottet hänvisar här till vad utskottet har redovisat i denna fråga under ett tidigare avsnitt. Där framgår att arbete för närvarande pågår med att få fram tillförlitliga mätningsmetoder. Utskottet anser att resurserna bör koncentreras på detta utvecklingsarbete och kan inte förespråka en undersökning av den innebörd och omfattning som motionären önskar.

Vad därefter gäller motionärens önskemål att den enskilde polismannen skall ha rätt att besluta om blodprovstagning får utskottet redovisa följande. Enligt 28 kap. RB, som behandlar bl. a. det processuella tvångsmedlet kroppsbesiktning, får blodprov tas vid kroppsbesiktning, om det erfordras. Beslut om tvångsmedel enligt kapitlet fattas enligt huvudregeln av undersökningsledaren eller åklagaren. Enligt 28 kap. 13 § första stycket RB får dock bl. a. kroppsbesiktning beslutas av polisman, om det är fara i dröjsmål. Härigenom måste motionärens önskemål i tillräcklig grad anses vara tillgodosett. Utskottet avstyrker med hänvisning till det anförda bifall till motion 224.

Kriminalisering av s. k. efterförtäring

I motion 625 anförs att s. k. efterförtäring, dvs. alkoholkonsumtion mellan körningens slut och blodprovstagningen, medför att även förare med höga halter alkohol i blodet blir frikända vid rättegången. Motionären hänvisar till en regel i norsk lag enligt vilken det under vissa förutsättningar är straffbart att förtära alkohol under sex timmar efter körningens slut. En motsvarande regel borde införas i Sverige anser motionären.

De s. k. promillereglerna i TBL (4 § 1 mom. tredje stycket och 2 mom.) förutsätter att föraren har fört fordonet efter att ha förtärt alkohol och det i

sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till visst angivet promilletal. Förtäring som sker efter färdens slut är däremot inte straffbelagd och kan, om den förekommer, medföra att analysresultatet av ett därefter taget blodprov blir oanvändbart som bevismedel.

Sedan år 1960 gäller i Norge en ansvarsbestämmelse mot efterförtäring. Bestämmelsen innebär i huvudsak att en förare av ett motorfordon inte får använda alkohol eller annat berusningsmedel de första sex timmarna efter avslutad körning när han inser eller borde inse att han kan bli föremål för polisutredning på grund av körningen. Straffskalan för detta brott är lika sträng som för rattfylleri enligt norsk lag.

Frågan om kriminalisering av efterförtäring har behandlats även i Sverige vid flera tillfällen. Den behandlades sålunda av 1949 års trafiknykterhetsutredning (SOU 1953:20 s. 172 ff), 1957 års trafiknykterhetskommitté (SOU 1963:72 s. 73 ff) samt av 1966 års trafiknykterhetsbrottskommitté (SOU 1970:61 s. 155 ff).

1949 års kommitté föreslog en presumtionsregel av innebörd att det skulle ankomma på den tilltalade att styrka att en påstådd efterförtäring i sin helhet hade skett efter färdens slut; i annat fall skulle det presumeras att hela förtäringen hade skett före färdens slut. Förslaget ledde inte till lagstiftning.

1957 års kommitté avvisade tanken på en motsvarande presumtionsregel, eftersom den skulle innebära ett klart avsteg från den grundläggande principen om åklagarens skyldighet att styrka åtalet.

Också 1966 års kommitté tog på liknande grunder avstånd från tanken på att införa en presumtionsregel. Däremot föreslog kommittén en regel som under vissa förutsättningar skulle kriminalisera alkoholförtäring efter färden som ett särskilt brott. Denna tanke hade behandlats också av 1949 års och 1957 års kommittéer men avvisats av dessa. Som skäl mot en sådan reglering anfördes därvid främst att den skulle komma att peka på möjligheten att genom öppen förtäring efter färden undgå ansvar för rattfylleri och därmed ersätta ett hotande fängelsestraff med en lindrigare påföljd.

Inte heller förslaget av 1966 års kommitté har lett till lagstiftning. Av remissvaren i det lagstiftningsärendet framgår att flertalet remissinstanser uttryckte stark tveksamhet mot förslaget. Det var tre argument som därvid främst fördes fram. För det första ansågs det att en regel av föreslagen innebörd skulle strida mot en allmän princip som gäller inom straffrätten, nämligen att det inte är straffbart att försöka dölja sin egen brottslighet. För det andra ansågs problemet med s. k. efterförtäring vara litet. För det tredje anfördes oro för att regeln skulle kunna medföra att även oskyldiga personer dömdes till ansvar.

Utskottet gör nu följande bedömning.

Frågan om kriminalisering av efterförtäring har behandlats grundligt vid tre olika tillfällen utan att leda till lagstiftning. I likhet med vad som har framförts från olika håll i dessa tidigare ärenden gör utskottet den bedömningen att problemet med påstådd efterförtäring torde vara relativt sett litet i förhållande till samtliga förekommande trafiknykterhetsbrott. Även de invändningar av straffrättsteoretisk natur och av rättssäkerhetsnatur, som

tidigare har framförts mot införandet av en regel av nu aktuellt slag, finner utskottet vara tungt vägande.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet bifall till motion 625.

Övrigt

Utöver vad som anförts i det föregående föranleder propositionen och motionerna inte något uttalande från utskottets sida.

Utskottets hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *förverkande av motorfordon*
att riksdagen med avslag på motion 1986/87:Ju105, motion 1986/87:Ju107 i denna del (yrkande 1) och motion 1986/87:Ju108 i denna del antar det genom proposition 1986/87:81 framlagda förslaget till lag om ändring i lagen (1951:649) om vissa trafikbrott såvitt gäller 7 §,

2. beträffande *utvärdering av förverkanderegeln*
att riksdagen avslår motion 1986/87:Ju104 och motion 1986/87:Ju106,

3. beträffande *beslag av motorfordon*
att riksdagen avslår motion 1986/87:Ju103,

4. att riksdagen antar det under moment 1 nämnda lagförslaget i övrigt,

5. beträffande *promillegränserna*
att riksdagen avslår motion 1986/87:Ju612 i denna del (yrkande 1), motion 1986/87:Ju622 och motion 1986/87:Ju628,

6. beträffande *gränsvärde för narkotika*
att riksdagen avslår motion 1986/87:Ju634,

7. beträffande *straffskärpning vid återfall*
att riksdagen avslår motion 1986/87:Ju107 i denna del (yrkande 2) och motion 1986/87:Ju642 i denna del (yrkande 1),

8. beträffande *kontraktsvård*
att riksdagen avslår motion 1986/87:Ju108 i denna del och motion 1986/87:Ju612 i denna del (yrkande 2),

9. beträffande *undersökning angående rattfyllerister m. m.*
att riksdagen avslår motion 1986/87:Ju224,

10. beträffande *kriminalisering av efterförtäring*
att riksdagen avslår motion 1986/87:Ju625.

Stockholm den 7 april 1987

På justitieutskottets vägnar

Karin Ahrland

Närvarande: Karin Ahrland (fp), Lars-Erik Lövdén (s), Hans Pettersson i Helsingborg (s), Björn Körlof (m), Helge Klöver (s), Ulla-Britt Åbark (s), Hans Göran Franck (s), Hans Petersson i Röstånga (fp), Arne Svensson (m), Birthe Sörestedt (s), Elving Andersson (c), Eva Johansson (s), Göran Ericsson (m), Sven-Olof Nordlund (s), Ingbritt Irhammar (c)

1. Förverkande av motorfordon (mom. 1)

Björn Körlof (m), Arne Svensson (m) och Göran Ericsson (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som börjar på s. 6 med "Det förslag" och slutar på s. 7 med "utskottets uttalanden" bort ha följande lydelse:

Utskottet vill inledningsvis erinra om att det är ett erkänt problem att finna adekvata påföljdsformer för notoriska återfallsförbrytare inom trafikbrottsområdet, främst för dem som gör sig skyldiga till olovlig körning och rattfylleri. Flera gånger har det därför i den allmänna debatten och i andra sammanhang ventilerats möjligheterna att rikta åtgärderna mot brottsredskapen, dvs. fordonen, så att brotten därigenom förhindras. Och det skall erkännas att den allmänpreventiva effekten av sådana åtgärder naturligtvis inte skulle vara ringa.

Invändningarna mot en sådan ordning har dock varit många. Den främsta invändningen – som är av principiell natur – är enligt utskottets mening att förverkandeinstitutet inte skall användas i bestraffande syfte. Förverkande kan vara en särskild rättsverkan av brott men inte en påföljd i sig för brottet. Det föreslagna förverkandeinstitutet skulle i betydande grad kunna komma att minska användningen av de gängse påföljderna på ett sätt som står i strid med legalitetsprincipen i straffrätten.

Härtill kommer enligt utskottets bedömning – vilken överensstämmer med vad som framförts i flera motioner – att riskerna inte är försumbara för att förverkande enligt förslaget i propositionen kan komma att drabba slumpmässigt och ekonomiskt mycket ojämnt, även med de betydande begränsningar som är inlagda i förslaget. Utskottet anser också att det finns risk för att ett inslag av kollektiv bestraffning inte går att undvika även om oskälighetsrekvisitet i den föreslagna lagbestämmelsen synes sätta vissa hinder härför.

Utskottet har också beaktat att remissinstanserna i yttrande över lagförslaget har varit mycket tveksamma. Utskottet vill här särskilt understryka vad fängelsestraffkommittén, Sveriges domareförbund och Föreningen Sveriges statsåklagare anfört om att användningsområdet för den föreslagna regeln i praktiken kommer att bli ytterligt begränsat. Utskottet delar denna bedömning och vill understryka att en så principiellt vittgående regel som den föreslagna inte rimligen bör sättas i kraft mot en så ytterligt begränsad grupp lagöverträdare som det skulle bli fråga om i praktiken.

Enligt utskottets mening hade det varit mer motiverat att lösa påföljdsproblemen för dessa notoriska och farliga trafikbrottslingar genom att söka sig fram efter linjen med successiva straffskärpningar vid återfall och häri ingående möjligheter till frihetsberövande påföljder. Det synes utskottet vara mer adekvat att enligt gällande principer för straffrätten beröva den som notoriskt återfaller i trafikbrott friheten än att förverka fordonet. Mycket talar dessutom för att den kategori som den föreslagna regeln siktar på inte kommer att avhållas från fortsatt brottslighet av olika slag enbart genom ett fordonsförverkande. Utskottet återkommer till frågan om straffskärpning vid återfall i ett följande avsnitt av betänkandet.

Med hänvisning till vad utskottet sålunda har anfört – främst med anledning av motion 107 – avstyrker utskottet bifall till den av regeringen föreslagna förverkandebestämmelsen.

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

1. beträffande *förverkande av motorfordon*

att riksdagen med bifall till motion 1986/87:Ju107 i denna del (yrkande 1) och med anledning av motion 1986/87:Ju105 och motion 1986/87:Ju108 i denna del avslår det genom proposition 1986/87:81 framlagda förslaget till lag om ändring i lagen (1951:649) om vissa trafikbrott såvitt gäller 7 §.

2. Utvärdering av förverkanderegeln (mom. 2)

Karin Ahrland (fp), Hans Petersson i Röstånga (fp), Elving Andersson (c) och Ingbritt Irhammar (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 7 som börjar med "Med anledning" och slutar med "riksdagens sida" bort ha följande lydelse:

I motionerna 104 och 106 har begärts en utvärdering av den föreslagna förverkanderegelns tillämpning vad avser såväl rättssäkerhetsaspekterna som effekterna på trafikbrottsligheten.

Utskottet finner i likhet med motionärerna starka skäl tala för att tillämpningen av den nya förverkanderegeln utvärderas. Resultatet av utvärderingen, som enligt utskottets mening bör kunna påbörjas inom två år efter ikraftträdandet, bör regeringen redovisa för riksdagen i lämpligt sammanhang. Vad utskottet sålunda har anfört med anledning av motionerna 104 och 106 bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

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

2. beträffande *utvärdering av förverkanderegeln*

att riksdagen med anledning av motion 1986/87:Ju104 och motion 1986/87:Ju106 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört i detta hänseende.

3. Promillegränserna (mom. 5)

Karin Ahrland (fp) och Hans Petersson i Röstånga (fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 9 som börjar med "Utskottet konstaterar" och slutar med "och 628" bort ha följande lydelse:

Utskottet vill inledningsvis framhålla att starka skäl uppenbarligen talar för att trafiksäkerheten skulle främjas genom en sänkning av den tillåtna nedre promillegränsen vid trafiknykterhetsbrott. Utskottet, som inte har erforderligt underlag för att ta ställning till vilket promilletal som därvid bör väljas, anser därför att tiden nu är mogen att hos regeringen begära förslag till en ny lägsta promillegräns vid vilken ansvar för trafikonykterhet inträder. Detta bör riksdagen som sin mening med bifall till motion 612 i här aktuell del och i linje med motionerna 622 och 628 ge regeringen till känna.

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

5. beträffande *promillegränserna*
att riksdagen med bifall till motion 1986/87:Ju612 i denna del (yrkande 1) och med anledning av motion 1986/87:Ju622 och motion 1986/87:Ju628 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört i detta hänseende.

4. Gränsvärde för narkotika (mom. 6)

Björn Körlof (m), Arne Svensson (m) och Göran Ericsson (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 10 som börjar med "Då frågan" och slutar med "motion 634" bort ha följande lydelse:

Utskottet har i det föregående tillstyrkt förslaget i propositionen till en ny dispensregel i 4 § TBL. Genom bestämmelsen möjliggörs praktisk forskning om de prestationsnedsättande effekterna av olika droger. Härigenom blir det enligt utskottets mening också möjligt att fastställa en högsta godtagbar koncentration av narkotika i en förares blod på samma sätt som gäller för alkohol. De hinder som tidigare har ansetts föreligga mot en presumtionsregel om narkotikakoncentrationens betydelse för körförmågan av samma typ som de nuvarande promillereglerna avseende alkohol i TBL utgör måste därmed vara undanröjda. Utskottet delar motionärens uppfattning att det är hög tid att ta itu med problemet med narkotikaberusade motorfordonsförare. Utskottet anser därför att regeringen nu skyndsamt bör utarbeta ett förslag till lagstiftning gällande ett högsta tillåtet gränsvärde för narkotika i en förares blod och återkomma till riksdagen härmed. Farhågorna för att ett sådant gränsvärde skulle så att säga legitimera förekomsten av en viss mängd narkotika i blodet kan lätt mötas om gränsvärdet bestäms enbart med hänsyn till de med förfarandet förenade felmöjligheterna. Detta bör riksdagen med anledning av motion 634 ge regeringen till känna.

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

6. beträffande *gränsvärde för narkotika*
att riksdagen med anledning av motion 1986/87:Ju634 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört i detta hänseende.

5. Straffskärpning vid återfall (mom. 7)

Karin Ahrland (fp), Björn Körlof (m), Hans Petersson i Röstånga (fp), Arne Svensson (m), Elving Andersson (c), Göran Ericsson (m) och Ingbritt Irhammar (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 11 som börjar med "Mot bakgrund" och slutar med "aktuella delar" bort ha följande lydelse:

Utskottet har i ett föregående avsnitt framhållit att det är motiverat att nu söka sig fram efter linjen med successiva straffskärpningar vid återfall i trafikbrott och ta till vara de därmed följande möjligheterna till frihetsberövande påföljder. Detta är i och för sig något som kan åstadkommas inom ramen för tillämpningen av gällande regler. Utskottet anser det emellertid vara påkallat med lagstiftningsåtgärder för att snabbt nå en effektiv ordning. Det finns härvidlag inte anledning att avvakta de överväganden i fråga om återfallets betydelse för straffmätningen i allmänhet som pågår inom

regeringskansliet och som departementschefen har hänvisat till som skäl för ett ytterligare dröjsmål. Det bör därför ankomma på regeringen att redan nu vidta de åtgärder som behövs för att säkerställa den önskade utvecklingen.

Vad utskottet sålunda anfört bör riksdagen med anledning av motionerna 107 och 642 i här aktuella delar ge regeringen till känna.

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

7. beträffande *straffskärpning vid återfall*

att riksdagen med anledning av motion 1986/87:Ju107 i denna del (yrkande 2) och motion 1986/87:Ju642 i denna del (yrkande 1) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört i detta hänseende.

Särskilt yttrande

Kontraktsvård (mom. 8)

Karin Ahrland (fp), Björn Körlof (m), Hans Petersson i Röstånga (fp), Arne Svensson (m), Elving Andersson (c), Göran Ericsson (m) och Ingbritt Irhammar (c) anför:

Vi vill markera att vi inte godtar det förslag till s. k. kontraktsvård som regeringen har lagt fram i proposition 1986/87:106 och som har beskrivits i detta utskottsbetänkande. Våra synpunkter på förslaget har vi utvecklat närmare i tre motioner (1986/87:Ju113, Ju117 och Ju120) som har väckts med anledning av propositionen om kontraktsvård.

Innehållsförteckning

Sammanfattning 1
Propositionen m. m. 1
Lagförslag 2
Motionerna 3
Utskottet 4
Inledning 4
Propositionens huvudsakliga innehåll 4
Förverkande av motorfordon 5
Bakgrund 5
Propositionen 5
Motionerna 6
Utskottets bedömning 6
Dispensregeln 8
Andra frågor med anknytning till TBL 8
Promillegränserna 8
Straffskärpning vid återfall 11
Kontraktsvård vid trafiknykterhetsbrott 11
Möjligheterna att upptäcka rattfylleriester 12
Kriminalisering av s. k. efterförtäring 12
Övrigt 14
Utskottets hemställan 14
Reservationer 15
1. Förverkande av motorfordon (mom. 1) (m) 15
2. Utvärdering av förverkanderegeln (mom. 2) (fp, c) 16
3. Promillegränserna (mom. 5) (fp) 16
4. Gränsvärde för narkotika (mom. 6) (m) 17
5. Straffskärpning vid återfall (mom. 7) (m, fp, c) 17
Särskilt yttrande 18
Kontraktsvård (mom. 8) (m, fp, c) 18

gotab Stockholm 1987 12756