

**Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till  
ändring av 23 kap. strafflagen**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås att promillegränsen för grovt rattfylleri sänks från 1,5 promille till 1,2 promille samt att promillegränsen för fylleri i sjötrafik sänks från 1,5 promille till 1 promille.

Dessutom föreslås det att alkoholhalten, som är en förutsättning för de olika trafikfylleriförernas straffbarhet, skall kunna mätas förutom i blodet även i förarens utandningsluft. En

alkoholhalt i blodet på 0,5 promille skulle enligt förslaget motsvara 0,25 milligram, 1,0 promille 0,50 milligram och 1,2 promille 0,60 milligram alkohol per liter utandningsluft.

Ändringarna avses träda i kraft så att det nya stadgandet om fylleri i sjötrafik kan tillämpas redan från ingången av båtsäsongen 1992.

**ALLMÄN MOTIVERING**

**1. Nuläget**

**1.1. Gällande lagstiftning**

Som *rattfylleri* straffas enligt 23 kap. (960/76) 1 § strafflagen framförande av ett motordrivet fordon när förarens alkoholhalt i blodet under eller efter färden är minst 0,5 promille. Straffskalan är böter eller fängelse i högst tre månader.

Som *grovt rattfylleri* (2 §) straffas förande av motorfordon, om alkoholhalten i förarens blod är minst 1,5 promille. En alternativ förutsättning, även om den i praktiken är av liten betydelse, är att förarens förmåga till felfria prestationer är kännbart nedsatt. Bägge förutsättningarna är dessutom förbundna med kravet att omständigheterna skall vara sådana att gärningen är ägnad att äventyra någon annans säkerhet. Straffet för grovt rattfylleri är minst 60 dagsböter eller fängelse i högst två år.

För *fylleri i sjötrafik* (6 §) straffas den som framför ett fartyg efter att ha förtärt alkohol eller intagit något annat rusmedel i en sådan mängd att hans förmåga till de prestationer

som uppgiften kräver är nedsatt eller att alkoholhalten i blodet, medan uppgiften handhas eller därefter, är minst 1,5 promille och omständigheterna är sådana att gärningen är ägnad att äventyra någon annans säkerhet. Som fartyg avses utom registrerade fartyg även motorbåtar som inte är registreringspliktiga samt segelbåtar. Däremot tillämpas stadgandet om fylleri i sjötrafik inte på roddbåtar och små farkoster, t.ex. optimistjollar och segelbräden (3 mom.)

I 1 § lagen om båttrafik stadgas att envar som färdas på vatten för undvikande av olycksfall bl.a. skall iaktta den omsorg och försiktighet som omständigheterna kräver samt förfara så att han inte åstadkommer fara eller skada för andra. Brott mot bestämmelsen skall straffas antingen som oförsiktighet i sjötrafik med fängelse i högst tre månader eller som grov oförsiktighet i sjötrafik då straffet är fängelse i högst två år (4 § i lagen). Straffstadgandet kan i vissa fall tillämpas i situationer där föraren av fartyget inte är på det sättet påverkad av rusmedel att det i sig kan anses vara fylleri i sjötrafik, men där förarens förfarande inte

uppfyller det stadgade kravet att iaktta omsorg.

## 1.2. Praxis

### 1.2.1. Rattfylleri och grovt rattfylleri

År 1990 fick polisen kännedom om 29 759 fall av rattfylleri. År 1989 upptäcktes 28 604 fall av rattfylleri, av vilka 16 963 var grovt rattfylleri. År 1980 fick polisen kännedom om 20 400 rattfylleribrott. Antalet upptäckta fall har sålunda ökat med en tredjedel under en period av tio år.

Vid uppskattningen av rattfylleriets omfattning och utveckling är det skäl att beakta det mycket stora mörkertalet. De ovan nämnda statistikerna angående den rattfylleribrottsligheten som kommit till polisens kännedom påverkas sålunda avsevärt av polisens verksamhet. Antalet uppdagade brott måste ha påverkats av att antalet utandningsprov har ökat från 639 302 år 1985 till 1 002 624 år 1989. Enligt vissa bedömningar har risken att bli fast fördubblats på tio år i och med det ökade antalet alkotester.

På grund av den klart skärpta kontrollen är det omöjligt att bedöma utvecklingen av rattfylleribrottsligheten enbart på grundvalen av antalet upptäckta brott. Hur rattfylleriet utvecklats framgår utom av den statistikförda brottslighet som kommit till polisens kännedom också av bl.a. olycksstatistikerna och olika razziaundersökningar. Sådana undersökningar har under drygt tio års tid utförts av Folkhälsoinstitutet, Helsingfors universitets rättsmedicinska institution och rörliga polisen. Vid dessa undersökningar har alla motorfordonsförare alkotestats på vissa vägsträckor årligen vid samma tider. Det har konstaterats att resultatet för Nyland väl representerar situationen i hela landet. I trafikströmmen har man då kunnat konstatera att de förare som gjort sig skyldiga till rattfylleri utgjorde 0,50 % år 1979, 0,20 % år 1985, 0,25 % år 1988, 0,31 % år 1990 samt 0,19 % år 1991. De förare som gjort sig skyldiga till grovt rattfylleri utgjorde 0,04 % år 1979, 0,04 % år 1985, 0,05 % år 1988, 0,06 % år 1990 samt 0,03 % år 1991.

Razziaundersökningarna stöder slutsatsen att trots att bilparken vuxit och trafikarbetet samt alkoholkonsumtionen stadigt ökat fram

till de senaste åren, har rattfylleriet allmänt taget minskat betydligt jämfört med situationen i slutet av 1970-talet. Efter mitten av det senaste decenniet har rattfylleriet dock varit en aning på uppåtgående. Det är dock svårt att göra en klar slutledning om vilken riktning utvecklingen kommer att ta. Detta framgår tydligt av de stora skillnaderna i resultaten från 1988, 1990 och 1991.

Hur farlig rattfylleribrottsligheten är från trafiksäkerhetssynpunkt kan man bedöma utgående från antalet olyckor. Andelen rattfyllerifall som lett till allvarliga olyckor var relativt oförändrad till mitten av 1980-talet. I rattfyllerioluckyor dog 61 personer år 1980, 68 år 1982 och 68 år 1984. Under den senare hälften av årtiondet ökade dock antalet personer som dog i rattfyllerioluckyor: antalet döda uppgick 1986 till 99, 1988 till 97 och 1989 till 125 personer. Under dessa år var det totala antalet trafikdödade ca 600, 650 och 750.

Denna utveckling torde ha varit särskilt ödesdiger för rattfylleristen själv och hans medpassagerare, för en granskning av olycksstatistikerna per trafikantgrupp ger vid handen att det inte har skett någon väsentlig förändring i hur farlig rattfylleristen är för en utomstående. I rattfyllerioluckyor dog nämligen 1980 20, 1982 10, 1984 9, 1986 9, 1988 10 och 1989 17 utomstående.

Vid de rattfyllerifall som har lett till döden var förarens alkoholhalt i blodet i ca 75 % av fallen över 1,5 promille och i ca 20 % av fallen 1,0—1,5 promille.

Hur farlig rattfylleribrottsligheten är för andra trafikanter framgår utom av olycksstatistiken även av uppgifterna om trafikbrott. Enligt dessa dömdes 1979 21 och 1987 17 personer för i en gärning begånget rattfylleri och dödsvalande.

För grovt rattfylleri utdöms vanligen villkorligt fängelsestraff och böter som tilläggsstraff. Straffet beror därvid framför allt på alkoholhalten i blodet. När alkoholhalten i blodet är 1,5—1,89 promille är fängelsestraffet 45—60 dagar och körförbud i ca 9 månader. Vid återfall utdöms vanligen ovillkorligt fängelsestraff. Enligt gällande lag är gärningen i regel rattfylleri när promillemängden är 1,2—1,49, varvid straffet oftast är 40—50 dagsböter och 7 månaders körförbud.

De som gör sig skyldiga till rattfylleri har i allmänhet alkoholproblem och gör sig därför ofta även skyldiga till återfall. Enligt den

undersökning som utförts av Helsingfors universitets enhet för forskning och vård av alkoholsjukdomar och Folkhälsoinstitutet är tredjedelen eller ca hälften av dem som blivit fast för rattfylleri eller grovt rattfylleri storförbrukare av alkohol eller personer med alkoholproblem, beroende på hur stränga bedömningsgrunder som används. Av de drygt 80 000 som hade gjort sig skyldiga till rattfylleribrott och blivit fast åren 1984—87, hade nästan hälften ertappats en eller flere gånger tidigare. Andelen fångar som avtjänar straff för rattfylleri är även betydlig. I början av oktober 1989 fanns det i våra fångelser ca 2 900 straffångar av vilka drygt 500 eller 18 procent var dömda för rattfylleribrott.

### 1.2.2. Fylleri i sjötrafik

År 1989 dog 139 personer i båtolyckor. Av olyckorna inträffade 30 % till havs och 70 % på insjövattnen. Av dem som drunknade i båtolyckor var 70 % påverkade av alkohol och den genomsnittliga alkoholhalten i blodet var 2,1 promille. I de flesta olyckorna i samband med småbåtar på insjövattnen har det varit den berusade föraren själv eller någon berusad ombordvarande som drunknat under omständigheter som snarare kan likställas med drunkning från brygga än drunkning i egentlig båttrafik. Enligt uppskattning kunde drygt 90 % av dem som drunknat vid sjötrafikolyckor ha räddats om de hade använt flytväst.

Vid de s.k. razziaundersökningar som Helsingfors universitets rättsmedicinska institution, Folkhälsoinstitutet och rörliga polisen gemensamt gjort i sjötrafiken under de senaste tio åren har man inte kunnat observera någon ökning av andelen sjöfarare som förtärt alkohol eller som haft en alkoholhalt i blodet som överstiger 1,5 promille.

Enligt den färskaste officiella domstolsstatistiken dömdes 1986 sammanlagt 370 personer till straff för fylleri i sjötrafik. Av dessa dömdes 4 till ovillkorligt och 17 till villkorligt fängelsestraff samt de övriga till böter. Fängelsestraffen var då 1—2 månader. I tio fall utdömdes dessutom 20—40 dagsböter som tilläggsstraff. Av de egentliga bötesstraffen var medelantalet dagsböter 31,5 (medianen 30.0).

### 1.3. Bestämmandet av alkoholhalten

Bedömningen av om en förare gjort sig

skyldig till trafikfylleribrott baserar sig på en med sållningsinstrument (s.k. alkometer) gjord mätning av utandningsluftens alkoholhalt och på den efter sållningen gjorda egentliga undersökningen där man med blodprov fastställer om den som på grundvalen av utandningsprovet misstänks vara skyldig till trafikfylleri i sitt blod har haft en alkoholhalt som överskrider straffbarhetsröskeln.

Enligt 6 kap. 3 § tvångsmedelslagen (450/87) kan en förare eller den som utför något annat uppdrag som nämns i 23 kap. strafflagen åläggas att genomgå ett prov för att konstatera om han möjligen förtärt alkohol. I praktiken består provet av ett test med s.k. alkometer. Enligt lagen kan provet göras — och det görs också numera — rutinmässigt t.ex. under trafikövervakningen, och det förutsätts inte att det föreligger misstanke om att föraren gjort sig skyldig till brott.

När föraren vägrar att lämna utandningsprov är han skyldig att underkasta sig ett blodprov. Det har varit nödvändigt att nämna rattfylleri särskilt i stadgandena i tvångsmedelslagen, eftersom förutsättningen för att kroppsbesiktning skall kunna genomföras är att det strängaste straff som stadgas för brottet är fängelse i mer än sex månader. På tagningen av blodprov tillämpas stadgandena om kroppsbesiktning i 5 kap. tvångsmedelslagen, enligt vilka blodprovet endast får tas av läkare.

När resultatet av det utandningsprov som görs med sållningsinstrumentet överstiger gränsen för straffbar alkoholhalt, för polispatrullen vanligen den misstänkte till en hälsocentral där blodprov tas. Det av läkaren tagna blodprovet och de nödvändiga handlingarna tillställs polisen Folkhälsoinstitutets laboratorium förseglat. I laboratoriet analyseras alla blodprov centraliserat. Alkoholhalten bestäms i blodet från båda blodprovsrören och vid behov görs ytterligare en kontrollbestämning. Det slutliga resultatet fås genom att räkna ut medelvärdet och dra av säkerhetsavdraget.

För kostnaderna för proceduren svarar den dömd. Beloppet var i december 1991 i genomsnitt 300 mk ifall det inte i samband med blodprovet undantagsvis även gjordes ett kliniskt prov.

Enligt lagen bedömer domstolen fritt och självständigt i sin helhet de omständigheter som kommit fram i ärendet. Enbart sållningsinstrumentets resultat har inte ansetts vara ett tillräckligt tillförlitligt bevis, utan en fällande

dom i trafikfyllerifall baserar sig på blodprovresultatet. Bevisningen kan även erhållas genom svarandens och vittnenas berättelser samt på grundval av iakttagelser, t.ex. beträffande den mängd alkohol som föraren förtärt, förarens körsätt och beteende.

Sällningsinstrumentets resultat som sådant har ansetts vara en tillräcklig grund för att tillsvidare indra körkortet till dess blodprovresultatet erhålls.

## 2. Ändringsgrunder

### 2.1. Straffbarheten vid grovt rattfylleri och fylleri i sjötrafik

Förslaget baserar sig på den kriminalpolitiska utgångspunkten att det är möjligt att även genom straffrättsliga åtgärder påverka beteenden som äventyrar trafiksäkerheten. Det straffrättsliga systemet påverkar människornas beteende på många olika sätt. Det centralaste av dessa är att man genom lagstiftarens åtgärder kan upprätthålla och befästa negativa attityder gentemot skadliga eller farliga beteendemönster. Det är tydligt att de fördömande attityderna gentemot rattfylleri har haft en betydande andel i den ovan beskrivna minskningen av rattfylleriet. I utvecklingen av denna attityd har åter lagstiftningen varit av mycket stor vikt.

Avsikten är att genom de nu föreslagna lagändringarna fortsättningsvis utnyttja den ovan nämnda mekanismen genom att särskilt stärka den negativa attityden gentemot de slags allvarliga former av trafikfylleri som förorsakar olyckor. Det är inte längre möjligt att motarbeta rattfylleri genom att öka risken för att bli fast i samma utsträckning som på 1980-talet. Syftet med ändringen är att ytterligare betona för medborgarna hur förkastlig och farlig kombinationen alkohol och trafik är. Avsikten är att nå detta mål genom att klassificera även förande av fordon i ett onyktert tillstånd med en alkoholhalt på 1,2—1,49 promille i blodet som grovt rattfylleri i stället för rattfylleri och genom att sänka promillegränsen för fylleri i sjötrafik från 1,5 promille till 1,0 promille.

Beträffande fylleri i sjötrafik sammanhänger ändringsbehovet även med den märkbara ökningen av sjötrafiken och hastigheterna, vilket även ställer större krav på förarens prestations-

förmåga. Genom att sänka den nuvarande promillegränsen visar man att berusning och båtliv inte hör ihop.

Beträffande fylleri i sjötrafik påverkas positionen också av att trots att den gällande lagen ger möjlighet att ingripa även vid onyktighet när alkoholhalten understiger 1,5 promille, har lagen till denna del ändå blivit en död bokstav. I det praktiska övervakningsarbetet har gränsen 1,5 promille blivit så gott som det enda kriteriet som tillämpats för fylleri i sjötrafik eftersom det alternativa kriteriet, ”nedsatt prestationsförmåga”, har visat sig vara svårt att tillämpa. Dessutom är den felaktiga uppfattningen allmän att förande av fartyg i onyktert tillstånd inte över huvudtaget är straffbart om alkoholhalten i blodet understiger 1,5 promille.

### 2.2. Bestämmandet av alkoholhalten

Det har visat sig att det nuvarande systemet för konstaterande av alkoholhalten fungerar och fyller rättssäkerhetskraven. Att ta och att analysera blodprov är dock arbetsdryga och tidskrävande åtgärder. Det sysselsätter bl.a. polisen som skall transportera den misstänkte till läkarundersökning och vänta på att blodprovet skall tas samt hälsocentralläkarna som tar provet. I synnerhet i avsides trakter och vid kontrollen av fylleri i sjötrafik har det arbetskrävande systemet orsakat problem. Väntetiden och osäkerheten i samband härmed är inte heller önskvärda.

Om det vore möjligt att avstå från blodprov som bevismedel vid rattfylleri, skulle polisens resurser frigöras för t.ex. annan trafikövervakning och hälsocentralernas belastning minskas. Ärendet har en stor praktisk betydelse eftersom det är fråga om nästan 30 000 fall om året. Trots dessa fördelar har det tidigare inte varit möjligt att genomföra ändringen utan att äventyra den för brottet misstänktes rättskydd, eftersom det inte funnits tillgång till andra exaktare och tillförlitligare apparater än de sällningsinstrument som nu används, s.k. bevisinstrument. Nu finns dock sådana apparater att få, och bl.a. i Sverige har de visat sig så tillförlitliga att de kan användas vid sidan av de apparater som används för bestämning av alkoholhalten i blodet. Bevisinstrument används även i flera av USA:s delstater.

Mellan olika individer är korrelationen mel-

lan blodets och utandningsluftens alkoholhalt inte absolut konstant. Det är likväl möjligt att ersätta blodprovet med utandningsprov, eftersom det mellan dessa finns en mycket hög korrelation. Det kan anses att det mellan blodets och utandningsluftens alkoholkoncentration finns ett sådant förhållande att som alternativ till en alkoholhalt i blodet på 0,5 promille kan användas 0,25 milligram, till 1,0 promille 0,50 milligram, till 1,2 promille 0,60 milligram och till 1,5 promille 0,75 milligram alkohol per liter utandningsluft.

Med stöd av det som anförts ovan föreslås det att straffbarhetsgränsen för rattfylleri utom på grundvalen av alkoholhalten i blodet även skall kunna fastställas på grundvalen av alkoholhalten i utandningsluften. Kriterierna är avsedda att användas som alternativ.

Såsom ovan anförts, bestäms alkoholhalten i blodet genom att man först räknar ut medelvärdet för alkoholhalten i de två blodprovsrören och sedan gör ett s.k. säkerhetsavdrag. Den uppgivna alkoholhalten räknas för närvarande enligt följande schema: den i utlåtandet nämnda alkoholhalten (o/oo) = alkoholhalten i provet  $\times 0,94 - 0,02$  (o/oo). Eftersom säkerhetsavdraget i Finland inte är konstant, är dess på detta sätt beräknade inverkan proportionerligt det samma vid alla alkoholhalter. I Sverige användes ett säkerhetsavdrag om 0,06 promille när promillegränsen för rattfylleri var 0,5. När straffbarheten bestäms på grundvalen av alkoholhalten i utandningsluften är det i Sverige använda säkerhetsavdraget 0,07 milligram per liter utandningsluft.

Storleken av det säkerhetsavdrag som krävs för svarandens rättsskydd beror på tillförlitligheten hos den analysmetod och de apparater som används. Något säkerhetsavdrag för blodprovets del har därför inte stadgats i lag och avsikten är inte heller att i lag stadga om ett sådant avdrag vid bestämningen av alkoholhalten i utandningsluften. Det säkerhetsavdrag som skall göras kommer att bero på de apparater som anskaffas och avsikten är att det skall fastställas i samråd med Fokhälsoinstitutet och rättsmedicinska institutionen vid Helsingfors universitet. I princip är det i sista hand domstolarnas sak att med stöd av en fri bevisprövning bedöma om säkerhetsavdraget är tillräckligt, i fall avdragets tillräcklighet bestrids. Vid bevisvärderingen stöder sig domstolen naturligtvis i denna fråga på den vetenskapliga expertisen.

För att bestämningen av alkoholhalten på grundvalen av utandningsluften skall kunna anses vara lika tillförlitlig som blodprovet, skall höga kvalitetskrav ställas på apparaterna. De måste även underkastas en kontinuerlig funktionskontroll. Avsikten är att apparaterna skall godkännas av inrikesministeriet och att ministeriet utvecklar funktionskontrollen. Inrikesministeriet skall för planeringen av systemet tillsätta en arbetsgrupp bestående av representanter för inrikes-, trafik- och justitieministeriet samt justitiekanslersämbetet och Folkhälsoinstitutet och rättsmedicinska institutionen vid Helsingfors universitet. Det ankommer även på inrikesministeriet att sköta om skolningen av den personal som skall använda bevisinstrumenten och ta utandningsproven samt att utfärda behövliga direktiv för förfarandet.

Avsikten är brottsbeskrivningarnas promillegränser och möjligheten att ta blodprov skall finnas kvar. När en förare vägrar att lämna alkoholutandningsprov är det i praktiken omöjligt att tvinga honom att mot sin vilja lämna provet. Blodprov behövs även, om den misstänkte på grund av sjukdom eller skada inte kan lämna ett utandningsprov eller om han misstänks för körning under påverkan av rusmedel eller då det görs invändning om s.k. efterförtäring eller det måste göras en s.k. tillbakaräkning för att bestämma alkoholhalten. Möjligheten att ta blodprov är också nödvändig tills polisen fått så många bevisinstrument som behövs i hela landet.

Såsom ovan påpekats, stadgas i 6 kap. 3 § tvångsmedelslagen om rätt för polisen att ta rutinmässiga utandningsprov. Enligt paragrafens 3 mom. skall provet tas på ett sådant sätt och med en sådan metod att det inte medför onödig eller oskälig olägenhet för den som undersöks. Stadgandet bör tolkas så att provet måste tas på platsen. Stadgandena i 17—20 §§ förundersökningslagen förpliktar inte heller föraren att följa med till en polisstation, i fall det inte finns skäl att misstänka honom för brott. Föraren av ett motorfordon kan alltså inte förpliktas att följa med till en polisstation för att lämna ett rutinmässigt utandningsprov med ett där befintligt bevisinstrument, ifall det finns misstanke om brott. Föraren kan förpliktas här till endast om det på grund av t.ex. ett utandningsprov som tagits på platsen med ett sällningsinstrument finns sannolika skäl att misstänka att han gjort sig skyldig till rattfylleri. Utandningsprov är nämligen en form av

kroppsbesiktning. Om förutsättningarna för kroppsbesiktning stadgas i 5 kap. 11 § tvångsmedelslagen.

### 2.3. Trafikförsäkringslagen

I 7 § (374/79) trafikförsäkringslagen stadgas om de grunder på grund av vilka trafikskaders ersättningar kan jämkas eller förvägras. Enligt 3 mom. är fordonets förare berättigad till ersättning från fordonets försäkring endast om synnerligt skäl härtill finns bl.a., om alkoholhalten i förarens blod under eller efter färden var minst 1,5 promille. Detsamma gäller även en passagerare om han visste eller borde ha vetat att föraren befann sig i ett sådant tillstånd.

I 20 § 1 mom. (374/79) stadgas om trafikförsäkringsbolagets regressrätt mot skadevällaren, då bolaget betalat ersättning på grund av en trafikförsäkring. Bl.a. om föraren av ett motorfordon orsakat skadan vid förande av fordon i sådant tillstånd att alkoholhalten i hans blod under eller efter färden var minst 1,5 promille och försäkringsbolaget i ett sådant fall betalar i ersättning ett belopp, som mottagaren har rätt att kräva av den skadeståndsskyldige, övergår denna rätt till bolaget.

En sänkning av promillegränsen i dessa stadganden till 1,2 promille kan i praktiken leda till oskäligheter. Stadgandena skall därför förbli oförändrade.

## 3. Lagstiftningen i Norden

De nordiska länderna, fränsett Danmark, tillämpar för *grovt rattfylleri* promillegränsen 1,5 promille. Sveriges regering har i år tillsatt en utredning för att dryfta bl.a. förutsättningarna för straffbarheten för grovt rattfylleri. I Danmark är promillegränsen för grovt rattfylleri 1,2 promille.

Internationellt är den i Finland tillämpade promillegränsen för *fylleri i sjötrafik* en mycket ovanlig lösning. Oftast, t.ex. fortfarande i alla de andra nordiska länderna, har stadgandena byggts upp så att förutsättningen för straffbarhet är nedsatt prestationsförmåga till följd av onykterhet.

Det stadgande om fylleri i sjötrafik som tidigare gällde i Sverige var av samma typ som det stadgande som var i kraft i Finland före

reformen 1977. Genom den lagändring som trädde i kraft den 1 juli 1991 delades straffstadgandet i Sverige upp i sjöfylleri och grovt sjöfylleri. Straffskalan för sjöfylleri är böter eller fängelse i högst sex månader och vid grovt sjöfylleri fängelse i högst ett år. Med grovt sjöfylleri avses i Sverige sådant sjöfylleri

— där gärningsmannen i hög grad varit påverkad av alkohol eller ett annat rusmedel;

— om det uppdrag som gärningsmannen utfört har varit särskilt krävande med beaktande av fartygets egenskaper eller andra omständigheter eller

— om förandet av fartyget har betytt uppenbar fara för trafiksäkerheten.

I samband med den lagändring som gällde sjöfylleri dryftades i Sverige även behovet att införa promillegränser, men grunden för beredningen ansågs inte ännu vara tillräcklig för att fatta beslut i frågan. Frågan särskiljdes för mera omfattande utredning.

I Sverige trädde en lagändring i kraft den 1 juli 1989 som gjorde det möjligt att använda *alkoholhalten i utandningsluften* parallellt med alkoholhalten i blodet som bevismedel. Den undre gränsen för rattfylleri är för närvarande 0,2 promille alkohol i blodet eller 0,10 milligram alkohol per liter utandningsluft och gränsen för grovt rattfylleri är 1,5 promille eller 0,75 milligram alkohol per liter utandningsluft. Den arbetsgrupp som efter lagändringen utvärderat reformen och nyligen avgett sin rapport (Rikspolisstyrelsen: Alkoholutandningsprov som rättsligt bevismedel, RFS Rapport 1991:2 Pb I) konstaterade att systemet fungerat tillfredsställande.

Den norska lagstiftningen har år 1988 ändrats så att rattfylleri definieras även på grundval av utandningsluftens alkoholhalt. Lagen har emellertid inte ännu trätt i kraft.

## 4. Ärendets beredning

I statsrådets principbeslut av den 21 mars 1991 angående åtgärder för främjande av säkerheten i väg- och sjötrafik gavs justitieministeriets strafflagsprojekt i uppgift att, som ett led i beredningen av nya stadganden om trafikbrott, särskilt vad gäller trafikfylleri utreda om den gällande promillegränsen för grovt rattfylleri och fylleri i sjötrafik är ändamålsenlig. I beslutet gavs justitieministeriet också i uppgift att bereda de nödvändiga stadgandena

för att ta ibruk alkoholutandningsprov som bevismedel för rattfylleri vid sidan av alkoholhalten i blodet.

I programmet av den 26 april 1991 för statsminister Esko Ahos regering sägs det att "trafiksäkerheten förbättras genom att trafikövervakningen görs effektivare, genom attitydfostran samt genom att stadgandena om rattfylleri och fylleri i sjötrafik ses över."

Propositionen har i justitieministeriet beretts som tjänsteuppdrag i samråd med inrikesministeriet och trafikministeriet.

## **5. Propositionens organisatoriska och ekonomiska verkningar**

### **5.1. Utvidgningen av straffbarheten vid grovt rattfylleri och fylleri i sjötrafik**

Bedömningen av reformens kostnader baserar sig på antagandet att domstolarnas straffpraxis vid de nya fallen av grovt rattfylleri ändras så, att den motsvarar nuvarande straffpraxis vid grovt rattfylleri. Nettopriset för en fängelsedag har uppskattats till ca 500 mk. Sänkningen av promillegränsen för grovt rattfylleri till 1,2 promille ökar de fall som skall dömas som grovt rattfylleri i stället för rattfylleri med 3 500—4 100 fall om året. Uppskattningen baserar sig på den stabila fördelning av alkoholhalten i blodet som Folkhälsoinstitutets undersökningar utvisar. I ca 14 % av fallen är alkoholhalten 1,2—1,49 promille.

Enligt nuvarande praxis är straffet för grovt rattfylleri i allmänhet fängelse, som i ca tredjedelen av fallen är ovillkorligt. Enligt detta skulle ca 1 150—1 360 nya ovillkorliga fängelsestraff utdömas årligen. Om det fängelsestraff som skall avtjänas i genomsnitt är 35 dagar (två tredjedelar av 45—60 dagar), kan man beräkna att reformen på lång sikt ökar kostnaderna för fångvården med ca 20 milj. mk om året. Om blir möjligt att döma till samhällstjänst i hela landet utan att nämnvärt öka kriminalvårdens resurser blir kostnadsökningen något lägre.

Rattfylleriåtal kan i motsats till de mål som gäller grovt rattfylleri behandlas med endomarsammansättning. Sänkningen av promillegränsen för grovt rattfylleri och den ökning i antalet grova rattfyllerifall som detta leder till ökar antalet trafikfyllerimål som skall behandlas med fulltalig sammansättning med ett antal som nästan motsvarar ökningen av antalet grova rattfyllerifall. Detta belastar resurserna särskilt i rådstuvurätterna, där dessa mål behandlas i en sammansättning bestående av tre yrkesdomare.

Sänkningen av promillegränsen för fylleri i sjötrafik från 1,5 promille till 1,0 promille kan på grundvalen av utförda razziaundersökningar antas leda till att antalet straffbara sjöfyllerifall fördubblas. Antalet fängelsestraff kommer knappast att öka nämnvärt på grund av reformen.

### **5.2. Övergången till utandningsprov**

Övergången till utandningsprov betyder skaffningskostnader för nya apparater. Enligt kostnadsnivån 1990 kostar en apparat ca 70 000 mk. Avsikten är att apparaterna skall skaffas småningom under flera år. När blodproven slopas minskar å andra sidan dessa kostnader och polis- och hälsovårdspersonal frigörs för andra uppgifter. Trafikfylleriarbetsgruppen (justitieministeriets lagberedningsavdelnings publikation 5/1985) uppskattade 1985 att transporten av trafikfyllerimisstänkta, väntan på undersökningarna och förhören binder 48 årsverken. I dag tar övervakningen av trafikfyllerilagstiftningen inte längre så mycket resurser i anspråk, eftersom man avstått från det kliniska provet. Då man beaktar att det inte är möjligt att helt avstå från blodproven, kan man uppskatta att övergången till utandningsprov minskar polisens arbetsbörda med ca 10—15 årsverken. Inbesparingen av hälsocentralernas resurser är betydligt lägre.

## DETALJMOTIVERING

### 1. Lagförslaget

#### SL 23 kap. Trafikfylleri

1 §. Det föreslås att rattfylleriparagrafen ändras så att förarens intag av alkohol skall kunna bestämmas förutom i blodet, också i utandningsluften. Som en ny alternativ straffbarhetsförutsättning föreslås minst 0,25 milligram alkohol per liter utandningsluft.

2 §. Det föreslås att paragrafen om grovt rattfylleri ändras så att gränsen för grovt rattfylleri på 1,5 promille sänks till 1,2 promille.

Det föreslås att även denna paragraf, ändras så att förarens intag av alkohol kan bestämmas förutom i blodet också i utandningsluften. Straffbarheten skulle då förutsätta minst 0,60 milligram alkohol per liter utandningsluft.

Formuleringen i paragrafen föreslås bli ändrad så att den motsvarar det skrivsätt som iakttas vid totalrevideringen av strafflagstiftningen. Tillämpningen av stadgandet skulle likväl inte förutsätta en helhetsbedömning utan i stället skulle stadgandet, liksom för närvarande, innehålla ett farekriterium.

4 § och 5 §. Även paragraferna om trafikfylleri i spårbunden trafik och fylleri i lufttrafik föreslås bli ändrade så att förarens intag av alkohol skall kunna bestämmas förutom i blodet även i utandningsluften. Dessutom föreslås det att paragraferna skrivs på det sätt som

iakttas i totalrevideringen av strafflagen och att brottets svenskspråkiga benämning ändras.

6 §. Det föreslås att 1 mom. i paragrafen som gäller fylleri i sjötrafik ändras så att straffbarhetsförutsättningen 1,5 promille sänks till 1,0 promille. Stadgandet föreslås även bli ändrat så att alkoholhalten kan bestämmas i utandningsluften. Straffbarheten skulle då förutsätta att alkoholhalten är minst 0,50 milligram alkohol per liter utandningsluft. Dessutom föreslås det att straffstadgandet i paragrafen skrivs på det sätt som iakttas i totalrevideringen av strafflagen.

Av ändringen följer att den sänkta promillegränsen även gäller de personer som avses i paragrafens 2 mom.

De föreslagna ändringarna inverkar även på tillämpningen av 7 § som gäller överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad person.

### 2. Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft så att det nya stadgandet om fylleri i sjötrafik kan tillämpas redan från ingången av båtsäsongen 1992. Till den del som straffbarheten definieras genom en hänvisning till alkoholhalten i utandningsluften skall de nya stadgandena tillämpas först när det system som nämns i avsnitt 2.2. tagits i bruk.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs Riksdagen följande lagförslag:



## Lag

### om ändring av 23 kap. strafflagen

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras 23 kap. 1, 2, 4 och 5 §§ samt 6 § 1 mom. strafflagen, sådana de lyder i lag av den 10 december 1976 (960/76), som följer:

#### 23 kap.

##### Om trafikfylleri

###### 1 §

Den som för ett motordrivet fordon efter att ha förtärt alkohol i sådan mängd att alkoholhalten under eller efter färden är minst 0,5 promille i hans blod eller minst 0,25 milligram per liter i hans utandningsluft, skall för *rattfylleri* dömas till böter eller fängelse i högst tre månader.

###### 2 §

##### Om vid rattfylleri

1) alkoholhalten är minst 1,2 promille i gärningsmannens blod eller minst 0,60 milligram per liter i hans utandningsluft, eller

2) gärningsmannens förmåga till felfria prestationer är kännbart nedsatt,

och omständigheterna är sådana att brottet är ägnat att äventyra någon annans säkerhet, skall gärningsmannen för *grovt rattfylleri* dömas till minst sextio dagsböter eller fängelse i högst två år.

###### 4 §

Den som för ett tåg, en spårvagn eller något annat maskindrivet spårfordon eller fullgör en uppgift med väsentlig inverkan på spårtrafik-säkerheten efter att förtärt alkohol eller intagit

något annat rusmedel i sådan mängd att

1) alkoholhalten medan uppgiften fullgörs eller därefter är minst 0,5 promille i hans blod eller minst 0,25 milligram per liter i hans utandningsluft, eller

2) hans förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt, skall för *spårtrafikfylleri* dömas till böter eller fängelse i högst två år.

###### 5 §

Den som styr ett luftfartyg eller arbetar som medlem av dess besättning eller som flygledare eller fullgör någon annan på flygsäkerheten inverkande uppgift efter att ha förtärt alkohol eller intagit något annat rusmedel i sådan mängd att

1) alkoholhalten medan uppgiften fullgörs eller därefter är minst 0,5 promille i hans blod eller minst 0,25 milligram per liter i hans utandningsluft, eller

2) hans förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt, skall för *fylleri i lufttrafik* dömas till böter eller fängelse i högst två år.

###### 6 §

Framför någon ett fartyg efter att ha förtärt alkohol eller intagit något annat rusmedel i sådan mängd att

- 1) alkoholhalten medan uppgiften fullgörs eller därefter är minst 1,0 promille i hans blod eller minst 0,50 milligram per liter i hans utandningsluft, eller
- 2) hans förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt, och är omständigheterna sådana att gärning-
- en är ägnad att äventyra någon annans säkerhet, skall han för *fylleri i sjötrafik* dömas till böter eller fängelse i högst två år.
- 
- Denna lag träder i kraft den 19 .

Helsingfors den 13 mars 1992

**Republikens President**  
**MAUNO KOIVISTO**

Minister *Kauko Juhantalo*

## Lag

### om ändring av 23 kap. strafflagen

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras 23 kap. 1, 2, 4 och 5 §§ samt 6 § 1 mom. strafflagen, sådana de lyder i lag av den 10 december 1976 (960/76), som följer:

*Gällande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### 23 kap.

#### Om trafikfylleri

##### 1 §

Den som framför motordrivet fordon, sedan han förtärt alkohol i sådan mängd, att alkoholhalten i hans blod under eller efter färden uppgår till minst 0,5 promille, skall för *rattfylleri* dömas till böter eller till fängelse i högst tre månader.

##### 2 §

Uppgår alkoholhalten i blodet hos ovan i 1 § avsedd person till minst 1,5 promille eller är hans förmåga till felfria prestationer kännbart nedsatt och är omständigheterna sådana, att gärningen är ägnad att äventyra annans säkerhet, skall han för *grovt rattfylleri* dömas till fängelse i högst två år eller minst sextio dagsböter.

##### 4 §

Den som framför tåg, spårvagn eller annat med maskinkraft drivet, spårbundet fortkaffningsmedel eller handhar uppgift, som väsentligt inverkar på tågtrafiksäkerheten, sedan han förtärt alkohol eller intagit annat rusmedel i sådan mängd, att hans förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt eller alkoholhalten i hans blod medan uppgiften handhas eller därefter är minst 0,5 promille, skall för *trafikfylleri i spårbunden trafik* dömas till böter eller till fängelse i högst två år.

##### 1 §

Den som för ett motordrivet fordon *efter att ha* förtärt alkohol i sådan mängd att alkoholhalten under eller efter färden är minst 0,5 promille i hans blod *eller minst 0,25 milligram per liter i hans utandningsluft*, skall för *rattfylleri* dömas till böter eller fängelse i högst tre månader.

##### 2 §

*Om vid vid rattfylleri*

1) alkoholhalten är minst 1,2 promille i *gärningsmannens blod eller minst 0,60 milligram per liter i hans utandningsluft*, eller

2) *gärningsmannens* förmåga till felfria prestationer är kännbart nedsatt,

och omständigheterna är sådana att brottet är ägnat att äventyra *någon* annans säkerhet, skall *gärningsmannen* för *grovt rattfylleri* dömas till minst sextio dagsböter eller fängelse i högst två år.

##### 4 §

Den som för ett tåg, en spårvagn eller något annat *maskindrivet spårfordon* eller *fullgör en uppgift med väsentlig inverkan på spårtrafiksäkerheten efter att ha* förtärt alkohol eller intagit något annat rusmedel i sådan mängd att

1) alkoholhalten medan uppgiften *fullgörs* eller därefter är minst 0,5 promille i hans blod *eller minst 0,25 milligram per liter i hans utandningsluft*, eller

2) hans förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt,

skall för *spårtrafikfylleri* dömas till böter eller fängelse i högst två år.

## Gällande lydelse

## 5 §

Den som styr luftfartyg eller verkar såsom medlem av dess besättning eller såsom flygledare eller handhar annan på flygsäkerheten inverkan uppgift, sedan han förtärt alkohol eller intagit annat rusmedel i sådan mängd, att hans förmåga till de prestationer uppgiften kräver är nedsatt eller alkoholhalten i hans blod medan uppgiften handhas eller därefter är minst 0,5 promille, skall för *fylleri i lufttrafik* dömas till fängelse i högst två år eller till böter.

## 6 §

Framför någon fartyg, sedan han förtärt alkohol eller intagit annat rusmedel i sådan mängd, att hans förmåga till de prestationer uppgiften kräver är nedsatt eller alkoholhalten i hans blod medan uppgiften handhas eller därefter är minst 1,5 promille, och är omständigheterna sådana, att gärningen är ägnad att äventyra annans säkerhet, skall han för *fylleri i sjötrafik* dömas till böter eller till fängelse i högst två år.

## Föreslagen lydelse

## 5 §

Den som styr *ett* luftfartyg eller *arbetar som* medlem av dess besättning eller *som* flygledare eller *fullgör någon* annan på flygsäkerheten inverkan uppgift *efter att ha* förtärt alkohol eller intagit *något* annat rusmedel i sådan mängd att

1) alkoholhalten medan uppgiften *fullgörs* eller därefter är minst 0,5 promille i hans blod eller *minst 0,25 milligram per liter i hans utandningsluft*, eller

2) hans förmåga till de prestationer *som* uppgiften kräver är nedsatt, skall för *fylleri i lufttrafik* dömas till böter eller fängelse i högst två år.

## 6 §

Framför någon *ett* fartyg *efter att ha* förtärt alkohol eller intagit *något* annat rusmedel i sådan mängd att

1) alkoholhalten medan uppgiften *fullgörs* eller därefter är minst 1,0 promille i hans blod eller *minst 0,50 milligram per liter i hans utandningsluft*, eller

2) hans förmåga till de prestationer *som* uppgiften kräver är nedsatt, och är omständigheterna sådana att gärningen är ägnad att äventyra *någon* annans säkerhet, skall han för *fylleri i sjötrafik* dömas till böter eller fängelse i högst två år.