

## LAGUTSKOTTETS BETÄNKANDE 21/2002 rd

### Regeringens proposition med förslag till lagar om ändring av 23 kap. strafflagen, 76 § vägtrafiklagen och 7 och 20 § trafikförsäkringslagen

#### INLEDNING

##### *Remiss*

Riksdagen remitterade den 4 september 2002 en proposition med förslag till lagar om ändring av 23 kap. strafflagen, 76 § vägtrafiklagen och 7 och 20 § trafikförsäkringslagen (RP 90/2002 rd) till lagutskottet för beredning.

##### *Lagmotion*

I samband med propositionen har utskottet behandlat en lagmotion med förslag till lag om ändring av 23 kap. 3 § strafflagen (LM 169/2001 rd — Timo Ihamäki /saml), som remitterades till utskottet den 7 februari 2002.

##### *Sakkunniga*

Utskottet har hört

- lagstiftningsråd Lena Andersson, justitieministeriet
- överkommissarie Timo Ajaste, inrikesministeriet
- överinspektör Pekka Koivisto, social- och hälsovårdsministeriet
- äldre regeringssekreterare Eija Maunu, kommunikationsministeriet

- lagman Simo Simola, Åbo hovrätt
- tingsdomare Kari Lappi, Helsingfors tingsrätt
- polisråd Teuvo Veijalainen, Rörliga polisen
- professor Kimmo Kuoppasalmi, Folkhälsoinstitutet
- förman, professor Antti Penttilä, Rättsmedicinska institutionen vid Helsingfors universitet
- forskningschef Sirpa Rajalin, Trafikskyddet
- advokat Jukka Varviala, Finlands Advokatförbund
- juris doktor Matti Tolvanen.

Dessutom har utskottet fått skriftligt utlåtande från Riksåklagarämbetet.

##### *Samband med andra handlingar*

För att propositionerna RP 90/2002 rd, RP 141/2002 rd och RP 223/2002 rd, som behandlas samtidigt i riksdagen, skall kunna samordnas, måste ingressen till det första lagförslaget ändras på grund av RP 141/2002 rd och det tredje lagförslaget förkastas på grund av RP 223/2002 rd.

## PROPOSITIONEN OCH LAGMOTIONEN

### *Proposition*

Regeringen föreslår att strafflagens bestämmelser om trafikfylleri i olika trafikformer ändras.

Lagen föreslås bli ändrad för att också den skall bli dömd för rattfylleri som för ett motor drivet fordon eller en spårvagn efter att ha använt narkotika så att en verksam beståndsdel i någon narkotika eller en ämnesomsättningsprodukt från narkotika finns i blodet under eller efter färden. Bestämmelsen skall dock inte tillämpas om beståndsdel eller ämnesomsättningsprodukten härrör från ett läkemedel som föraren har haft rätt att använda. Samma ändring föreslås i bestämmelserna om fylleri i tågtrafik och i lufttrafik.

Genom propositionen införs en s.k. nollgräns för användning av narkotika i trafiken. Att föra ett motordrivet fordon eller en spårvagn narkotikapåverkad bestraffas i dagsläget som rattfylleri, om narkotikan har nedsatt förarens förmåga till de prestationer uppgiften förutsätter. De gällande bestämmelser om fylleri i tågtrafik och lufttrafik har samma innehåll.

Regeringen föreslår att bestämmelserna om rattfylleri också skall ändras så att en alkoholhalt på 0,5 promille i gärningsmannens blod motsvarar en alkoholhalt på 0,22 milligram per liter i hans utandningsluft i stället för nuvarande 0,25 milligram. Korrelationen mellan alkoholhalten i blodet och alkoholhalten i utandningsluften föreslås bli ändrad på samma sätt också i bestämmelserna om grovt rattfylleri, fylleri i sjötrafik, fylleri i lufttrafik och fylleri i tågtrafik.

I och med att strafflagens bestämmelser revideras föreslås en del smärre följdändringar dels i bestämmelsen om temporärt körförbud i vägtrafiklagen, dels i trafikförsäkringslagen.

Lagarna föreslås träda i kraft så snart som möjligt sedan de har antagits och blivit stadfästa.

### *Lagmotion*

I lagmotion LM 169/2001 rd föreslås att 23 kap. 3 § 2 punkten i strafflagen ändras så att en drog påverkad person skall kunna bli straffrättsligt ansvarig utan hänsyn till villkoret att förarens förmåga till de prestationer uppgiften kräver är nedsatt till följd av droganvändningen.

## UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

### *Allmän motivering*

Bestämmelserna om rattfylleri skrevs om i två revideringar på 1990-talet. År 1994 bestämdes de nuvarande promillegränserna, infördes bestämmelser som tillåter att alkoholhalten fastställs ur förarens utandningsluft samt angavs korrelationen mellan alkoholhalten i blodet och alkoholhalten i utandningsluften.

Bestämmelserna om trafikbrott reviderades 1999 och då flyttades alla bestämmelser om rattfylleri för olika transportsätt till strafflagens 23 kap. I det sammanhanget rubbades varken gränserna för alkoholhalt i blod och utandningsluft eller korrelationen. Däremot upphävdes för vägtrafikens del en särskild straffbestämmelse om körning under påverkan av rusmedel och ändra-

des rekvisiten för rattfylleri och grovt rattfylleri så att också den blir straffad som intagit annat rusmedel än alkohol eller intagit sådant rusmedel och alkohol så att hans förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt.

Det har visat sig svårt i praktiken att bedöma vilken förarens prestationsförmåga är. Regeringen föreslår i ett trafiksäkerhetsförbättrande syfte att en s.k. nolltolerans mot droger införs i trafiken för att det inte längre skall behöva utredas om drogen har påverkat körförmågan eller förmågan att klara av andra trafikrelaterade uppgifter.

Färska forskningsrön visar att den lagfästa korrelationen mellan alkoholhalten i blod och al-

koholhalten i utandningsluft inte är korrekt och därför bör lagen ändras.

Utskottet tillstyrker lagförslagen men med följande anmärkningar och ändringsförslag.

#### *Detektion av droger*

Enligt förslaget kan en person dömas för rattfylleri, fylleri i lufttrafik och fylleri i tågtrafik om han eller hon har använt narkotika så att en verksam beståndsdel i narkotikan eller en ämnesom-sättningsprodukt från den finns i blodet under eller efter färden.

Utskottet anser det vara motiverat att en försättning för straffbarhet är att det kan påvisas att föraren har narkotika i blodet. Droger kan i allmänhet detekteras i blod, i motsats till urin, under en relativt kort tid efter intaget. Exempelvis cannabis kan påvisas i ett blodprov mindre än ett dygn efter det senaste intaget men i ett urinprov t.o.m. efter flera veckor. I och med att nollgränsen gäller blodprov och inte urinprov kommer sådan droganvändning som inte påverkat trafiksäkerheten att falla utanför trafikfylleribestämmelsernas räckvidd.

Polisen gör i samband med trafikövervakning blåsprov enligt 6 kap. 3 § i tvångsmedelslagen för att ta reda på om föraren använt alkohol eller någon annan drog. Det finns för närvarande inga pålitliga och snabba testapparater för detektion av eller skrivning för droger. Eftersom tagande av urin- och blodprov är kroppsbesiktning enligt 5 kap. 9 § i tvångsmedelslagen, får ett sådant prov tas av en person som på sannolika skäl misstänks för rattfylleri eller för ett brott för vilket det strängaste straffet är minst sex månaders fängelse. Avsaknaden av en tillförlitlig narkotikascreeningsmetod gör att det behövs exempelvis en misstanke om brott baserad på förarens sätt att köra för att tvångsmedel skall kunna tillgripas.

Nollgränsen för narkotika gäller inte tillåtna läkemedel. Användningen av sådana är enligt förslaget, precis som nu, straffbar bara om det påverkar förarens prestationsförmåga. Av propositionsmotiven (s. 10—11) framgår tydligt varför denna gränsdragning behövs med tanke på praktiska aspekter.

Utskottet understryker att rättegångsbalkens 17 kap. 1 § 2 mom. ålägger åklagaren att bevisa vilket läkemedel en för rattfylleri misstänkt förare har använt. Den anklagade är inte skyldig att delta i utredningen av sitt eget brott och kan inte påläggas bevisbörda. Men i praktiken är det lättast för den misstänkte att visa att läkemedlet är lagligt genom att exempelvis förete receptet.

En apparat för snabbtestning för narkotika håller på att tas fram. Enligt propositionsmotiven (s. 12 första spalten) kommer apparaterna högst antagligen att introduceras under de närmaste åren. Utskottet instämmer i regeringens uppfattning att tvångsmedelslagen eventuellt måste ses över när apparaterna tas i bruk. Samtidigt bör en ändring av bestämmelserna om temporärt körförbud övervägas, eftersom bestämmelserna bara gäller rattfylleri till följd av alkoholkonsumtion.

#### *Detaljmotivering*

### **1. Lag om ändring av 23 kap. strafflagen**

*12 §. Definitioner.* Bestämmelsen föreslås bli kompletterad med en ny 1 a punkt med definition på narkotika.

Den föreslagna bestämmelsen bör samordnas med det sjätte lagförslaget i proposition RP 141/2002 rd. Där föreslås det att bl.a. denna samma paragraf skall ändras. Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2003.

Trafikutskottet har tillstyrkt lagförslaget i sitt betänkande (TrUB 19/2002 rd). Lagutskottet föreslår i samordningssyfte att 12 §, som ändrats utifrån proposition RP 141/2002 rd, kompletteras med en ny 1 a punkt enligt den nu föreliggande propositionen. Följaktligen bör lagförslagets ingress ses över.

### **3. Lag om ändring av 7 och 20 § trafikförsäkringslagen**

Trafikförsäkringslagens 7 och 20 § föreslås bli ändrade också i proposition RP 223/2002 rd, som för närvarande behandlas i riksdagen. I denna proposition har regeringen föregripit de alko-

holhalter i blod respektive utandningsluft som föreslås i 1—7 § i den föreliggande propositionens första lagförslag. Trafikutskottet har tillstyrkt lagförslaget i sitt betänkande (TrUB 12/2002 rd). Det tredje lagförslaget är följaktligen onödigt och bör förkastas.

Den av lagutskottet föreslagna samordningen av propositionerna kräver att de lagar som stiftas utifrån respektive propositioner träder i kraft samtidigt.

### **Lagmotionen**

Utskottet konstaterar följande om den behandlade lagmotionen:

Lagutskottet föreslår att 23 kap. 3 § i strafflagen ändras utgående från propositionen. Av ut-

skottets ståndpunkt följer att lagmotionen bör förkastas.

### **Förslag till beslut**

Med stöd av det ovan sagda föreslår lagutskottet

*att det andra lagförslaget godkänns utan ändringar,*

*att det tredje lagförslaget förkastas,*

*att det första lagförslaget godkänns med ändringar (Utskottets ändringsförslag) och*

*att lagmotion LM 169/2001 rd förkastas.*

### **Utskottets ändringsförslag**

## **1.**

## **Lag**

### **om ändring av 23 kap. strafflagen**

I enlighet med riksdagens beslut ändras i strafflagen av den 19 december 1889 (39/1889) 23 kap. 3—7 §, sådana de lyder i lag 545/1999 samt fogas till kapitlets 12 §, sådan den lyder i (*utesl.*) lag /200 , en ny 1 a-punkt, som följer:

3—7 och 12 §  
(Som i RP)

Ikraftträdelsebestämmelsen  
(Som i RP)

Helsingfors den 26 november 2002

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Henrik Lax /sv  
vordf. Matti Vähänäkki /sd  
medl. Sulo Aittoniemi /alk  
Leena-Kaisa Harkimo /saml  
Erkki Kanerva /sd  
Toimi Kankaanniemi /kd  
Seppo Lahtela /cent  
Annika Lapintie /vänst  
Kari Myllyniemi /cent

Kirsi Ojansuu /gröna  
Veijo Puhjo /vänst  
Tero Rönni /sd  
Mauri Salo /cent  
Petri Salo /saml  
Timo Seppälä /saml  
Marja Tiura /saml  
Harry Wallin /sd.

Sekreterare var

utskottsråd Timo Tuovinen.

## RESERVATION 1

### **Motivering**

Vid grovt rattfylleri bör gränsen för alkoholhalten i blod och utandningsluft i enlighet med LM 137/2000 rd vara 0,8 promille och 0,40 milligram.

### **Förslag**

Med stöd av det ovan anförda föreslår jag

*att 4 § i det första lagförslaget i lagutskottets betänkande godkänns med följande ändringar:*

### 4 §

#### *Grovt rattfylleri*

Om vid rattfylleri

- 1) alkoholhalten är minst *0,8 promille* i gärningsmannens blod eller minst *0,40 milligram* per liter i hans utandningsluft eller
- 2) gärningsmannens förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är kännbart nersatt eller
- 3) gärningsmannen har intagit annat rusmedel än alkohol eller intagit sådant rusmedel och alkohol så att hans förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är kännbart nedsatt, och omständigheterna är sådana att brottet är ägnat att äventyra någon annans säkerhet, skall gärningsmannen för *grovt rattfylleri* dömas till minst 60 dagsböter eller till fängelse i högst två år.

Helsingfors den 26 november 2002

Sulo Aittoniemi /alk

## RESERVATION 2

**Motivering**

I propositionen ändras 23 kap. 3 § i strafflagen så att en förare gör sig skyldig till rattfylleri när alkoholhalten i hans eller hennes utandningsluft är minst 0,22 milligram per liter mot 0,25 milligram i den gällande lagen. Samma obetydliga ändring föreslås för den grova gärningsformen. Lagutskottet godkänner i sitt betänkande de föreslagna ändringarna.

Rattfylleri är ett allvarligt brott. Trafiksäkerheten måste absolut förbättras. Ett sätt är att skärpa gränsen för rattfylleri på samma sätt som bl.a. Sverige gjort. Många sakkunniga, bl.a. den verkliga experten på området, Trafikskyddet, har utifrån rön som gjorts föreslagit att promillegränsen skall sänkas.

År 2001 dog i alkoholrelaterade trafikolyckor i vårt land 21 procent fler människor än året innan. Antalet döda uppgick till 114.

Alkoholkonsumtionen började stiga brant 2000. Den totala konsumtionen per person 2001 var 9,2 liter ren alkohol jämfört med det föregående årets 8,8 liter. Konsumtionen har fortsatt att öka 2002. Den förestående uppluckringen av importrestriktionerna för alkohol 2004 och Estlands sannolika EU-medlemskap kommer att sänka priserna på alkoholdrycker och få konsumtionen att öka kraftigt. Följden är en lång rad alkoholrelaterade skadeeffekter. En av de allvarligaste är en ökad rattfyllerifrekvens. Följden blir fler döda, fler skadade och större ekonomiska förluster. Det stora antal dödsrockor som rattfulla ungdomar under 20 år förorsakar utgör ett kapitel för sig. Förebyggande insatser krävs omgående.

Det finns all anledning att sänka den nuvarande gränsen för rattfylleri, 0,5 promille, till 0,2 promille. Tyvärr var lagutskottet inte med på noterna, utan förkastade efter omröstning en lång rad motioner och ändringsförslag.

Lagutskottet har gått in för samma linje som regeringen i propositionen, nämligen att en nollgräns för narkotika inte behövs i sjötrafik. Flera

sakkunniga har förundrat sig över propositionen på denna punkt. Det är straffbart att använda droger, men det går bra att exempelvis köra snabba och effektiva båtar drogpåverkad. Så kan det inte vara. Lagförslagets 5 § måste ändras. Bara på det sättet signalerar lagstiftaren att drog-användning inte är acceptabel under några som helst förhållanden och tryggar säkerheten till sjöss på denna punkt.

**Förslag**

Med stöd av det ovan sagda föreslår vi

*att 3 och 5 § i det första lagförslaget i utskottets betänkande godkänns med följande ändringar:*

## 3 §

*Rattfylleri*

Den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha förtärt alkohol i en sådan mängd att alkoholhalten under eller efter färden är minst 0,2 promille i hans blod eller minst 0,10 milligram per liter i hans utandningsluft skall för rattfylleri dömas till böter eller till fängelse i högst sex månader.

(2 och 3 mom. som i LaUB)

## 5 §

*Fylleri i sjötrafik*

Den som manövrerar ett fartyg eller som i ett fartyg sköter en uppgift som väsentligt påverkar fartygets trafiksäkerhet, efter att ha

1) förtärt alkohol i en sådan mängd att alkoholhalten medan uppgiften utförs eller därefter är minst 1,0 promille i hans blod eller minst 0,44 milligram per liter i hans utandningsluft, eller att hans förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt, eller

**LaUB 21/2002 rd — RP 90/2002 rd**

2) intagit annat rusmedel än alkohol eller in-  
tagit sådant rusmedel och alkohol (*utesl.*)

(2 mom. som i LaUB)

(*utesl.*) skall för *fylleri i sjötrafik* dömas till  
böter eller till fängelse i högst två år.

Helsingfors den 26 november 2002

Toimi Kankaanniemi /kd  
Sulo Aittoniemi /alk

Vi instämmer i reservationens 5 §.

Kari Myllyniemi /cent  
Mauri Salo /cent  
Seppo Lahtela /cent