

Nr 262.

Av herr **Andersson** i Rasjön **m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 124, med förslag till förordning om motorfordon m. m.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 124 begäres riksdagens yttrande över förslag till förordning om motorfordon samt förslag till vägtrafikstadga m. m. I jämförelse med hittills gällande förordning om automobiltrafik innehåller den nu föreslagna motortrafikförordningen vissa ändringar och förbättringar, som kunna anses komma att bereda bättre ordning och större säkerhet å våra vägar, under det att å andra sidan eftergifter göras, exempelvis den tillåtna större hastigheten, som kunna medföra ökad olycksrisk och i varje fall försvåra kontrollen över, att motorfordonen framföras med nödig varsamhet och hänsynsfullhet.

Den ojämförligt viktigaste faktor, som man har att räkna med, då det gäller att trygga samfärdseln å vägar och gator och under de särregna förhållanden, som uppkommit i och med automobiltrafikens enorma utveckling, i görligaste mån minska risken för olycksfall, är givetvis kompetensen och pålitligheten hos förarna av motorfordonen. Även beträffande denna omständighet innehåller den föreslagna förordningen i någon mån skärpta bestämmelser, men det synes oss, som om den allmänna välfärden och trafiksäkerheten å våra vägar skulle kräva ytterligare skydd medelst prohibitiva åtgärder och skärpta straffbestämmelser i ett visst, här närmare utvecklat avseende. Vi syfta på önskvärdheten av att förhindra och strängt bestraffa det oskick, som nu ganska opåttalt florerar, att berusade eller eljest av starka drycker påverkade personer såsom förare av motorfordon, särskilt automobiler, utsätta sig själva och andra för risker och livsfara.

Det torde icke behöva särskilt framhållas, hur ytterst olämpligt, ja vådligt det är, att personer, som äro mer eller mindre onyktra, taga någon som helst befattning med framförandet av motorfordon. Faran för dem själva och andra ligger i öppen dag. Det finnes väl knappast någon förrättning, som av sin utövare kräver en sådan grad av uppmärksamhet, påpasslighet och försiktighet som just förandet av motorfordon, speciellt under de svåra trafikförhållanden, som ofta råda i vårt land. Då det är en känd sak, att det är just dessa egenskaper, jämte

de icke mindre viktiga omdömesförmåga och självbehärskning, som först avtrubbas vid berusning, så framstår det som en ofrånkomlig angelägenhet att först och främst söka förebygga det personer, som icke kunna iaktta behärskning i sitt förhållande till rusdryckerna, legitimeras som motorförare och vidare att varje förseelse, där något samband mellan rusdrycker och automobilkörning kan spåras, konsekvent och strängt straffas. I den mån som den tillåtna hastigheten ökas, skärpes vikten av att föraren verkligen är i besittning av sina sinnens fulla bruk och icke genom rusets bedrägliga villa låter förleda sig till oförsiktighet och överdåd. Förarekallet är ofta nog i sig självt ganska fordrande och farligt, men blir det i vida högre grad, om självförvållad indisposition genom berusning tillkommer, då riskmomentet ovedersägligen mångdubblas.

Det övervägande största antalet olyckor, som inträffa med motorfordon, torde också vara direkt orsakade av förarens onykterhet, fastän det vid rättslig undersökning är svårt att få detta fastslaget. Under domstolsförhandlingar rörande automobilolyckor framkommer ofta, att den till olyckan vållande visserligen förtärt rusdrycker vid tillfället, men att efter vittnesutsagor fastställa graden av berusning, så som i gängse lagtolkning förutsättes, är ganska vanskligt, då begreppet berusad i och för sig är mycket tänjbart. Under de senaste åren har dock vid åtskilliga upprörande olyckor, där människor fått sätta till livet, kunnat rättsligt konstateras, att olyckorna skett på grund av förarens onykterhet. I flertalet fall blir emellertid denna viktiga omständighet, till följd av sättet för bevisprövningen, uppklarad.

Med den omfattning, som automobiltrafiken på senaste tid tagit i vårt land och med den prisbillighet som ifrågavarande fordon numera betinga, kan det icke undgås, att många personer, vilkas karaktär och levnadsvanor göra dem ytterst olämpliga som chaufförer, dock komma i besittning av sagda fordon i egenskap av ägare eller förare. Förhållandena på vägarna under sommarmånaderna, särskilt vid helgerna, äro också sådana, att det understundom är förenat med uppenbar fara att där färdas fram. Det är ingalunda ovanligt, att redlost överlastade personer köra bil på vägarna i vildaste fart utan hänsyn till andra trafikanters väl eller ve, och den otillräckliga polismakten står inför sådant vanmäktig och rådlös. Här om någonsin är ett verkligt krafttag från lagstiftarnas sida av nöden.

De möjligheter som lagstiftningen förfogar över för att i någon mån råda bot på dessa påtalade missförhållanden äro att finna dels i skärpta bestämmelser för innehavet av körkort och dels och framförallt i ett straffhot med förebyggande verkan och som är så utformat i lagen, att

bevisning rörande graden av berusning icke behöver åvägbringas. I fråga om körlicens kan det icke hjälpas, att ingripandet i de flesta fall måste komma i efterhand i form av återkallandet av körkort, då det nämligen får anses så gott som omöjligt för den beviljande myndigheten att vid förhandsprövningen utesluta alla olämpliga aspiranter. Vad återigen straffhotet angår så kunna verkningarna av detsamma komma att skönjas omedelbart för att fortbliva och stegras i den mån som domar komme att avkunnas till varnande exempel för vissa predisponerade individer.

Om man jämför den svenska lagstiftningen på detta område med med andra länders, så finner man t. ex. den danska automobilförordningen »Lov om kørsel med motorkøretøje» i här åsyftade hänseende vara vida strängare än vad som här i vårt land gällt eller nu föreslås att gälla, oaktat som bekant den danska lagstiftningen mot alkoholmissbruket ej är på långt när så deciderad som vår. Vi anse att förhållandet snarare borde vara det motsatta med hänsyn till det oerhörda självsvåld och övermod, som tyvärr kännetecknar berusade svenskar.

I paragraf 15 i den nu föreslagna förordningen om motortrafik kräves i mom. 1, e att sökande för erhållande av körkort skall förete intyg om att han gjort sig känd för nykterhet, ordentlighet och ett hänsynsfullt uppträdande, men med kännedom hur lättvindigt sådana intyg många gånger utfärdas kan man ha all anledning att frukta, att sovringen bland de sökande i detta avseende blir ganska ofullständig. Man måste därför mer lita till stadgandena i 3 momentet samma paragraf där det heter, att länsstyrelse under vissa förhållanden skall återkalla körkort för viss tid, minst 2 månader och högst 2 år, efter vilken tid frågan om vederbörandes kompetens som förare kan bli föremål för förnyad prövning. Den föreslagna formuleringen innebär en uppmjukning i viss grad av nu gällande stadganden, där indragning av körkort för alltid finnes som maximum, en möjlighet som också i rätt många fall kommit till användning. Även om en modifikation av denna bestämmelse kan anses rimlig och av behovet påkallad i andra fall, så synes det oss som om förlust av körkort för alltid dock borde drabba den, som fört motorfordon i berusat tillstånd. En sådan uppfattning står väl i överensstämmelse med ovan åberopade stadgande i mom. 1 i meranämnda paragraf, då det där påfordrade intyget om nykterhet och ordentlighet svårigen bort kunna givas någon, som till den grad vårdslösar sin ställning som automobilförare, att han låter fylleri under utövningen av sin befattning komma sig till last. I den danska lagen stadgas att den som i berusat tillstånd fört motorfordon skall mista

körrätten för alltid och att endast särskilda omständigheter berättiga honom att först efter 2 år få sin sak till förnyad prövning. Vi anse en liknande bestämmelse synnerligen väl motiverad och nödvändig även i vår svenska lagstiftning och föreslå därför ett tillägg i detta syfte till moment 3 i 15 paragrafen.

Emellertid är det icke tillfyllest att ingripande sker i de fall då berusning i samband med motorkörning konstaterats, utan myndigheternas uppmärksamhet på de med körkompetens utrustade medborgarna bör kunna utsträckas till att omfatta deras vandel även vid andra tillfällen än vid motorkörning. Det kan väl starkt ifrågasättas, huruvida exempelvis en person som bötfälles för fylleri i vanlig bemärkelse, kan anses besitta den grad av pålitlighet och självkontroll, som förarskapet kräver. Även härvidlag är det utan vidare klart, att ett intyg som åsyftas i mom. 1, e i förslagets 15 paragraf ej gärna kan givas till en person, som måste straffas på grund av sitt förhållande till berusningsmedlen, varföre konsekvensen fordrar, att jämväl ett dylikt förhållande bör diskvalificera personen i fråga till fortsatt innehav av redan erhållet körkort. Åtminstone bör möjlighet givas att på denna grund suspendera en förare för viss tid. Till åstadkommande av en dylik möjlighet föreslå vi ett tillägg till moment 3 i nyssnämnda paragraf under framhållande av, att underrättelseskyldighet för domstolarna rörande bestraffningar enligt kap. 18 § 15 strafflagen (vanligt fylleri) redan föreskrivits i Kungl. Maj:ts förslag.

Vidkommande lämpligheten att genom stränga straffbestämmelser söka förebygga missförhållanden och händelser av här omhandlad innebörd, så innehåller den danska lagen ganska långt gående och synbarligen effektiva bestämmelser. Sålunda stadgas bland annat, att den som i berusat tillstånd har fört motorfordon straffas med fängelse eller under förmildrande omständigheter med böter, även om han icke gjort sig skyldig till annan förseelse mot förordningen. Vi ansluta oss tillfullo till den uppfattning, som häri kommit till uttryck, och som innebär, att ett så allvarligt åsidosättande av förarekallets förpliktelser icke bör få sonas med lindrigare straff än fängelse, varföre vi föreslå ett tillägg i sådant syfte till paragraf 41 med straffmaximum satt till tre månader och med möjlighet att ådöma böter under särskilt förmildrande omständigheter.

Som i inledningen framhållits, är det emellertid ofta svårt att åvägabringa tillfredsställande bevisning om, att berusning i lagens mening vid ett visst tillfälle förelegat. I riktig känsla härav och för att betaga de felande möjligheten att i brist på bevisning undgå ett välförtjänt straff har man i den danska lagen upptagit en bestämmelse av vittgåen-

de principiell innebörd. Där stadgas nämligen, att en förare av motorfordon, som ställes till ansvar för någon förseelse mot motorförordningen, straffas med fängelse eller böter, om det under sakens behandling framkommer, att han har förtärt rusdrycker på sådan tid och i sådan myckenhet, att han därav under körningen kunnat vara påverkad och detta oavsett hur saken i övrigt avlöper. Som avskräckningsmoment torde ett dylikt straffhot ha en stor psykologisk effekt och formuleringen av stadgandet synes oss på ett radikalt och lyckligt sätt ge ordningsmakten just det vapen i händerna, som behöves för att bekämpa det nu rådande oeffterrättlighetstillståndet på detta område. Vi tveka därför icke att påyrka, att bestämmelsen i fråga införlivas även med vår motorförordning, och föreslå att en ny paragraf i detta syfte tillfogas. Även om bestämmelsen kan synas rigorös, så må dock erinras, att genom densamma medborgarnas rätt att förfoga över rusdryckerna icke inskränkes för andra tillfällen än då de utöva förarskap för motorfordon och icke i annan mån än som är absolut betingat av omsorgen om deras egen och andra trafikanters säkerhet. Det kan med allt fog sägas, att den länder dem själva till stort gagn och ingen annan till skada.

Utöver vad här föreslagits torde för den kategori av automobilförare, som skall betjäna allmänheten i yrkesmässig trafik, böra stadgas en ytterligare påföljd nämligen, att sådan förare, som förvunnits saker till förseelse mot vad härovan föreslagits stadgat, skall för all framtid förlora rätten att tjänstgöra som yrkesförare. En sådan skärpning av kvalifikationerna för dessa förare är fullt berättigad med hänsyn till det ansvar en dylik står i för passagerarnas säkerhet och den är att betrakta som en minimifordran vis à vis sådana personer. Det riktiga vore givetvis att föreskriva absolut nykterhet för alla yrkesförare, men då en sådan bestämmelses efterlevnad vore svår att kontrollera, ha vi nöjt oss med vad som här föreslagits.

På grund av vad ovan anförts och med hänsyn till att en allmän och stadgad opinion kräver verkliga kraftåtgärder från statsmakternas sida för att stävja det oskick, som bedrives på vägar och gator av berusade motorförare, få vi föreslå, det riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 124 måtte uttala, att följande tillägg till det framlagda förslaget till förordning om motortrafik måtte göras, innan detsamma utfärdas som lag:

1. att till paragraf 15 moment 3 första stycket göres följande tillägg: »Har återkallandet skett på grund av att förare varit berusad, må fråga om utfärdandet av nytt körkort icke upptagas förrän efter 2 år och sådant då beviljas endast om särskilda

omständigheter föreligga och sökanden icke tidigare straffats för förseelse mot denna förordning. Har person, som innehar körkort, ådömts straff för fylleri enligt 18 kap. 15 § strafflagen, må länsstyrelse även på den grund kunna återkalla för honom utfärdat körkort.»

2. att till paragraf 41 fogas följande: »Den som i berusat tillstånd har fört motorfordon å allmän väg straffas, även om han icke gjort sig skyldig till annan förseelse mot denna förordning eller allmän lag, med fängelse i högst tre månader. Om förmildrande omständigheter föreligga, dömes till böter, lägst 500 och högst 1,000 kronor.»
3. att under nr 51 införes en ny paragraf av följande lydelse: »Ställes någon till ansvar för förseelse mot denna förordning och det under sakens behandling styrkes, att den tilltalade har förtärt rusdrycker på sådan tid och i sådan myckenhet, att han därav vid förseelsens begående kunnat vara påverkad, straffes denne med fängelse eller böter som i § 41 sista stycket säges.»
4. att till § 29 moment 2 göres följande tillägg: »Har förare av automobil i yrkesmässig trafik jämligt § 15 mom. 3 fråntagits körkort för längre tid än 6 månader, skall tillstånd att föra automobil i yrkesmässig trafik fränkännas honom för all framtid. Likaså om sådan förare ådömts straff enligt andra eller tredje stycket i § 41 eller enligt § 51.»

Stockholm den 5 april 1923.

Gustaf Andersson
i Rasjön.

Felix Hamrin.

Axel Andersson.

Aug. Sävström.

Gust. Pettersson.

A. J. Johansson,
Bro.

A. J. Bårg
i Katrineholm.

Eskil Hans Hansson,
Bäck.

Eric Rydström.

J. P. Igel.

A. Olsson
i Mora.

A. W. Pettersson,
Köping.

Verner Karlsson,
Grängesberg.

Emil Gustafson.

O. Johansson,
Edsbyn.

Eric Björnberg.

C. O. Johanson,
Huskvarna.

Carl Johanson,
Hörninge.

Viktor Herou.