

Nr 21.

Av herr **Andersson** i Rasjön m. fl., om skrivelse till Kungl. Maj:t angående visst tillägg till förordningen om motorfordon.

När vid 1923 års riksdag ett av Kungl. Maj:t i proposition nr 124 framlagt förslag till förordning om motorfordon m. m. var föremål för behandling, väcktes i andra kammaren en motion, nr 262, undertecknad av ett tjugutal av kammarens ledamöter, i vilken påyrkades en del ändringar i förslaget i fråga. Dessa ändringar avsågo att bereda bättre möjligheter till kontroll över automobilförarens nykterhet samt större effekt åt förordningens bestämmelser härutinnan genom höjning av vissa straffsatser. Motionen var föremål för behandling av andra lagutskottet i samband med nämnda förslag till förordning.

Ehuru väl betydelsen av de i motionen framförda synpunkterna allmänt erkändes, såväl i utskottets utlåtande som vid behandlingen i kamrarna, vanns dock icke erforderlig anslutning för de i densamma framställda yrkandena, utan tillstyrkte riksdagen det av Kungl. Maj:t framlagda förslaget i huvudsak oförändrat även i här ifrågavarande delar. Förordningen har sedermera utfärdats den 15 juni 1923 och trätt i tillämpning från och med detta års ingång.

Under ärendets handläggning förlidet år anfördes som motiv för avstyrkande av berörda motion, att den då föreliggande och sedermera godkända förordningen innehölle stadganden som vore tillräckligt effektiva för att tillgodose kraven på nykterhet hos föraren av motorfordon. Med bestridande av detta påstående tillåta vi oss att ånyo påkalla riksdagens uppmärksamhet för denna angelägenhet. Det förhåller sig nämligen så, att den nya motorförordningen icke innehåller nämnvärt strängare bestämmelser i hithörande avseende än den tidigare gällande. En sorglig erfarenhet har emellertid ådagalagt, att antalet automobilolyckor, vid vilka alkoholbruket spelat en avgörande roll, tilltagit i oroväckande grad och samtidigt har man kunnat iakttaga, huru ordningsmakten och domstolarna ofta saknat möjligheter att effektivt beivra och bestraffa dessa utslag av ansvarslost lättsinne. Föga bättring lär vara att vänta av de förändringar, som inträtt efter det den nya motorförordningen trätt i kraft, ty så som självsvärdet är rotat på detta område, krävas helt andra och kraftigare åtgärder för att få bukt med missförhållandena.

Under den senaste tiden har också den allmänna uppmärksamheten alltmera inriktats på sambandet mellan alkoholbruk och bilolyckor, och en växande opinion har genom pressen krävt skärpta åtgärder i förebyggande och bestraffande riktning. Så ha exempelvis flera kända läkare tagit till orda för en reaktion mot den tolerans, som hittills visats för rusdryckspåverkade motorförare,

och särskilt beaktansvärt är vad som därvid framkommit rörande verkan av även relativt små alkoholdoser. Riktigheten av vad som i ovanberörda motion år 1923 sades rörande denna sida av saken har därigenom till fullo bestyrkts från det mest kompetenta håll. Vi tillåta oss anföra följande ur ett uttalande av fältläkaren dr Axel Wahlstedt.

»Mycket små alkoholdoser anses visserligen verka stimulerande på människans andliga förmögenheter, men ifrågasättas kan, om detta icke är mera skenbart än verkligt och huvudsakligen är att tillskriva alkoholens förlamande inverkan på vissa s. k. hämningssentra i hjärnbarken. I varje fall är det emellertid konstaterat, att redan förtäring av en ringa alkoholmängd verkar ned-sättande på omdömesförmågan och förlänger den s. k. reaktionstiden, det vill säga den tid som erfordras för ett sinnesintryck att först överföras till en medveten förnimmelse och sedan utlösa en av denna betingad handling. Härav framgår, att även en ringa alkoholförtäring, som i den allmänna uppfattningen anses betydelselös, till exempel den spirituosa mängd, vilken, enligt gällande författningar, får serveras i samband med å restaurang intagen måltid, verkar i riktning att framkalla ett avtrubbande av just de förmögenheter, vilka i kritiska situationer äro nödvändiga för varje förare av motorfordon. De små alkoholdosernas betydelse i detta avseende ökas genom den långa tid, som hjärncellerna behöva för att befria sig från den alkohol, som de upptagit i sig.

Man kan nu med skäl anse, att det borde vara en självklar sak, att varje människa med ansvarskänsla, som har att göra med förandet av motorfordon eller överhuvudtaget har en verksamhet, där uppmärksamhet, rådhighet och förmåga av snabb handling äro av betydelse, gjorde till regel att icke förtära en droppe spirituosa, förrän all tjänstgöring är avslutad för dagen.»

Icke mindre belysande är följande ur ett uttalande av dr Ivan Bratt.

»Menige man förstår ännu icke, att svåra missöden kunna förorsakas därigenom att föraren förtärt alkohol, utan att han därför behövt vara berusad. När en chaufför, som druckit sprit, råkar ut för ett haveri, så kan trafikpolisen icke rimligen anhålla honom, om han ej är synbarligen berusad, ty strafflagen föreskriver ett dylikt motiv. Polisen kan sålunda inte ingripa, där det föreligger lindrigare fall av alkoholförgiftning. — — — Om man tar in mycket små doser alkohol och sedan ger noggrant akt på sig själv, skall man absolut finna, att uppmärksamheten försämras. Jag är ju känd att förtära sprit i mycket måttlig grad, men jag kör dock numera aldrig bil, sedan jag förtärt alkohol. Det kan i 99 fall av 100 gå bra, men det kan lika gärna hända en olycka.»

En radikal utväg att förebygga alkoholfåverkan under förandet av motorfordon vore givetvis att stadga förbud för förtäring av rusedrycker före och under tjänsten för alla chaufförer, förutsatt nämligen att ett dylikt stadgande kunde bringas till effekt. Svårigheten att kontrollera efterlevnaden av en sådan bestämmelse ligger emellertid i öppen dag, varföre andra, till målet mera indirekt ledande vägar, torde böra sökas. Det vore då naturligtvis synnerligen

önskvärt att vid beviljandet av körkort alla aspiranter utgallrades, om vilkas förhållande till berusningsmedlen någon tvekan vore rådande. Ett konsekvent förfarande härvidlag skulle emellertid utesluta alla som ej kunde förete intyg om absolut nykterhet, ett resultat som måhända väl mycket strede mot lagstiftningens tolerans mot rusdrycksbruket i andra fall. Visserligen hålla vi före, att i 1923 års motorförordning stipuleras alltför lindriga villkor för erhållandet av körkort ävensom särskilt för indragning av sådana, men man får hoppas, att vederbörande myndigheter skola förstå att verksamt utnyttja de möjligheter till kontroll som finnas. Då förordningen så nyligen trätt i tillämpning, ha vi icke ansett oss böra nu påyrka ändring i densamma i dessa delar.

Under den offentliga diskussionen om bilolyckornas samband med alkoholbruket har med stor samstämmighet framställts som ett önskemål att genom en uppfostrande opinionsbildning kunna påverka förarekåren till frivillig nykterhet eller åtminstone till större självdisciplin i sitt förhållande till rusdryckerna och ökad allmän ansvarskänsla. Utan verksamt stöd av lagstiftningen torde dock dessa önskemål icke komma att förverkligas, vadan det framstår som en synnerligen viktig uppgift att pröva vad som från statsmakternas sida kan åtgöras för vägledande av den allmänna opinionen till främjande av en utveckling i önskad riktning.

Enligt vårt förmenande är den lämpligaste vägen åtminstone för närvarande att genom ett starkt straffhot bibringa motorförarna ett kraftigt motiv till nykterhet och iakttagande av all nödig försiktighet. Det är ingalunda tillfyllest att som i 1923 års motorförordning blott stadga straffskärpning för förseelser mot förordningen begångna under konstaterad berusning utan strängt straff måste stipuleras för enbart berusning under körningen, oaktat annan förseelse ej föreligger. Med nu gällande författningar kan sådan förseelse endast beivras med stöd av strafflagens kap. 18 § 15 (vanligt fylleri), där straffmaximum är satt så lågt som till 50 kr. böter. Vi anse att en höjning av strafflåtituden, så att fängelsestraff kan ådömas, här är ofrånkomlig. Då emellertid strafflagen torde vara rätta rummet för en ändring härutinnan, komma vi i en annan motion att föreslå ett tillägg i sagda syfte till nämnda paragraf.

Vill man främja opinionsbildningen i här önskad riktning, är det emellertid ingalunda nog med att stadga straff endast i de fall, då berusning i strafflagens mening bevisligen föreligger, utan man måste med radikalt brytande av gängse betraktelsesätt stämpla blotta förtärandet av rusdrycker i samband med förtärandet av motorfordon som en straffbar gärning. En sådan åtgärd är framförallt befogad som korrektiv mot det avsiktliga försättande i en ur säkerhetssynpunkt riskabel sinnesförfattning, som förtärandet av rusdrycker för en förare innebär, men dessutom betingad av hänsyn till svårigheterna att nu förebbringa bevisning rörande graden av berusning. Vid snart sagt alla rättsförhandlingar rörande automobilolyckor yppar sig bristen i gällande författningar härvidlag och blott sällan kan straff utdömas för berusning, oaktat alla tecken tyda på

att sådan förelegat. Särskilt belysande för det nuvarande tillståndet är följande uttalande av professor Israel Holmgren.

»När man läser om en bilolycka, kan man ej undgå att lägga märke till att det nästan alltid är fråga om folk som kommer från en fest eller i varje fall förtärt alkohol omedelbart före händelsen. Av de vittnesmål, som sedan avges rörande olyckan, göres det dock oftast gällande, att chauffören icke varit berusad. Detta ger en åtskilligt att tänka på och visar, att personer, vilka efter svenskt språkbruk ej äro berusade, dock skulle ha handlat på ett helt annat sätt, om de icke druckit sprit. Det är att vrida saken på sned, då man undersöker om den, som vållat olyckan, varit berusad eller ej. Man skulle i stället fråga: har chauffören använt alkohol eller ej, när han körde? På den frågan kunde man få ett objektivt svar. Berusad är ett alltför tänjbart och individuellt begrepp i det här fallet.»

I förut berörda motion II: 262 vid 1923 års riksdag föreslogs att till vinnande av här ifrågavarande syfte i den svenska förordningen införa en bestämmelse liknande den, som finnes i den danska »Lov om kørsel med motorkøretøje», däri stadgas, att en förare som ställes till ansvar för förseelse mot motorförordningen straffas med fängelse eller böter, om det under sakens behandling framkommer, att han har förtärt rusdrycker på sådan tid och till sådan myckenhet, att han därav under körningen kunnat vara påverkad oavsett hur saken i övrigt avlöper. Som avskräckningsmoment torde ett dylikt straffhot ha en stor psykologisk effekt och formuleringen av stadgandet synes oss ge ordningsmakten det vapen i händerna, som även hos oss behöves, för att bekämpa det rådande oeffterrättlighetstillståndet på detta område. Vi tveka därför icke att ånyo påyrka att bestämmelsen i fråga införlivas med vår lagstiftning och torde straffmätningen lämpligen kunna sättas i överensstämmelse med § 41 i motorförordningen, där straffmaximum är tre månaders fängelse. Rätt tillämpad torde ett sådant stadgande kunna betecknas som just en sådan kraftåtgärd, som den allmänna opinionen med rätta kräver för att stävja nu florerande oskick och för att grundlägga och befästa en stark opinion för nyktra motorförare och en höjd trafikultur.

På grund av ovan anförda och med hänvisning till en samtidigt väckt motion om tillägg till strafflagen få vi föreslå,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om sådant tillägg till förordningen om motorfordon den 15 juni 1923, att förare av motorfordon, som i denna sin egenskap ställes under åtal för förseelse mot motorförordningen, vägtrafikstadgan eller andra författningar, må straffas med böter eller fängelse, om det under sakens behandling framkommer, att

han har förtärt rusdrycker under sådana omständigheter, att han därav vid förseelsens begående kunnat vara påverkad.

Stockholm den 15 januari 1924.

<i>Gustaf Andersson</i> i Rasjön.	<i>Felix Hamrin.</i>	<i>Ivar Österström.</i>
<i>A. Danielsson.</i>	<i>Alfred Persson.</i>	<i>Oscar Carlström.</i>
<i>A. Olsson</i> i Mora.	<i>Johan Olofsson.</i>	<i>Axel Andersson.</i>
<i>Eskils Hans Hansson.</i>	<i>J. P. Igel.</i>	<i>O. Johansson,</i> Edsbyn.
<i>Emil Gustafson.</i>	<i>Carl Sehlin.</i>	<i>Eric Björnberg.</i>
<i>A. W. Lundén.</i>	<i>Eric Rydström.</i>	<i>Rob. Karlsson.</i>
<i>Carl Jansson.</i>		<i>Carl Bodén.</i>
