

Nr 257.

Av herr **Bergman m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition med förslag till motorfordonsförordning m. m.*

I Kungl. Maj:ts proposition nr 121 med förslag till ny förordning om motortrafiken har frågan om den roll som alkoholpåverkan spelar i avseende på trafiksäkerheten enligt vår mening icke tillräckligt beaktats.

Fullkomligt oberoende av olika åsikter i förbudsfrågan äro de sakkunniga auktoriteterna eniga om att ej blott »synbar berördhet» utan redan minimala alkoholmängders förtärande utan varje yttre symptom påverka hjärnans komplicerade mekanism därhän, att den klara uppfattningen, det lugna omdömet, uppmärksamheten och iakttagelseförmågan icke längre stå på höjden av funktionsduglighet, och detta ej blott utan att det faller en utomstående i ögonen utan till och med utan att den på detta sätt påverkade själv har någon förnimmelse därav. Det ligger tvärtom i denna alkoholverkans natur att den genom en lätt bedövning i vissa avseenden av hjärnan och nervsystemet framkallar den rakt motsatta men fullkomligt falska känslan av ökad prestationsförmåga hos den som förtärt alkoholen.

Medicine professorn, överläkaren vid Serafimerlasarettet, dr *Israel Holmgren* yttrar:

»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 — före händelsen. I de vittnesmål, som sedan avges rörande olyckan, göres det dock oftast gällande att chauffören icke varit berusad. — 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? — På den frågan kunde man få ett objektivt svar.»

Fältläkaren dr *A. Wahlstedt* yttrar bland annat:

»Även en ringa alkoholförtäring, som i den allmänna uppfattningen anses betydelslös, t. ex. den spirituosa mängd, vilken enligt gällande författningar får serveras i samband med å restaurant intagen måltid, verkar i riktning att framkalla ett avtrubbande av just de förmögenheter, vilka i kritiska situationer äro nödvändiga för varje förare av motorfordon. — Man kan nu med skäl anse, att det borde vara en självklar sak, att varje människa med ansvarskänsla, som har en verksamhet, där uppmärksamhet, rådighet och förmåga av snabb handling är av betydelse, gjorde till regel att icke förtära en droppe spirituosa förrän all

tjänstgöring är avslutad för dagen.» Dr *Ivan Bratt* har upprepade gånger uttalat sig i samma riktning.

I den officiella på Kungl. Maj:ts uppdrag av skolöverstyrelsen under medverkan av medicinsk, försäkringsteknisk och pedagogisk sakkunskap utgivna »Handbok i alkoholfrågan», ett arbete som utmärker sig för den största objektivitet med utmönstrande av allt agitatoriskt stoff, läses bland annat följande:

»Vid precisionsarbete, som kräver stadig hand och säkert öga, förorsaka även små alkoholmängder en märkbar och avsevärd försämring av arbetsresultatet. Av särskilt intresse är därjämte, att verkningarna i allmänhet undgå försökspersonen, som tvärtom är belåten med sin prestation och t. o. m. tror densamma stegrad. Den objektiva granskningen avslöjar motsatsen till det subjektiva intrycket.» Och på sid. 192 i samma arbete påpekas beträffande olycksfall, däribland just trafikolyckor, huru som den uppenbara berusningen såsom olycksfallsorsak spelar mindre roll, därför att berusade personer dock på ett eller annat sätt omhändertagas och oskadliggöras. »Men», heter det, »vida talrikare äro de fall, där alkoholen verkar i mindre dos och under mindre iögonenfallande former. Redan minimala alkoholmängder kunna minska den klara uppfattningen, det lugna omdömet och möjligheten att få en klar överblick över en situation. De kunna i stället åstadkomma oaktsamhet, oförsiktighet och oskicklighet. T. o. m. mycket små alkoholdoser inverka störande på orienteringsförmågan samt den finare inställnings- och anpassningsförmågan. Att dessa verkningar kunna inställa sig t. o. m. halva och hela dygn efter intagande av dosen, har även visats. Just denna efterverkan av föregående dags mer eller mindre måttliga alkoholbruk är, ehuru oftast förbisedd, som orsak till olycksfall mycket betydande.»

Samma uppfattning som alla dessa auktoriteter ha ej blott läkare utan även sakkunniga trafikmän både i vårt land och annorstädes i världen. Typiskt i detta avseende är ett uttalande av en framstående tysk trafikchef, *De Terra* från Marburg; yttrandet fälldes vid senaste internationella kongressen i Stockholm för alkoholfrågor.

»Alkoholförtäring spelar en roll», yttrade han, »vid de flesta trafikolyckor, som bero av andra orsaker än bristfälliga inrättningar, materialskador eller naturkatastrofer. — Det är icke för mycket sagt, att den största faran ingalunda ligger i det omåttliga bruket av alkoholhaltiga drycker. En synbart berörd person torde i de flesta fall lätt kunna avlägsnas från en funktion, där han blir farlig. Ojämförligt svårare är det att förebygga de faror både allmänheten och personalen löpa genom verkningarna av mindre alkoholdoser.»

Huru allvarligt detta problem är och huru nödvändig en verkligt effektiv åtgärd framstår för tänkande människor som tagit kännedom om saken, ställdes nyligen i klar belysning av redaktören dr *L. Ljunglund* i ett offentligt föredrag vid den statsunderstödda upplysningskursen i

Kristianstad 1930. Herr Ljunglund yttrade där bland annat (kursiveringarna av oss):

»Det måste betecknas såsom ett oeftergivligt krav, att varje motorförare, på vilken andras — både åkandes och mötandes — liv och säkerhet kan bero, måste befinna sig i det normala tillståndet, att han icke har någon som helst sprit i kroppen.

Det tyckes dröja åtskilligt ännu, innan allmänna opinionen, både myndigheternas och allmänhetens, gör detta krav till sitt, och jag finner det därför påkallat att både med det tryckta och talade ordets makt propagera denna uppfattning.

Statistiken arbetar en smula långsamt. Först helt nyss har offentligheten kunnat få del av medicinalstyrelsens statistik för år 1925 över de offer för motorolyckor, som det året behandlades på sjukhus. Deras antal uppgick till ej mindre än 2,530 personer, vilkas vård krävde 67,192 dagar och en kostnad av 400,000 kronor, därav 266,500 kronor föllo på det allmänna. Av de vårdade avledo 100 personer, men räknar man med dem som omedelbart träffats av döden eller avlidit i hemmen, uppgår dödsoffrens antal för nämnda år till över 250 personer.

Förfara manne de myndigheter, som avgöra om en person är lämpad att anförtros körkort, alltid med tillbörlig kritik? Man är ganska frikostig med dessa ynnestbevis. Den 31 maj förlidet år funnos här i landet 189,149 motorfordon. Samtidigt funnos över 300,000 körkort utdelade. Utom vederbörliga prov fordras av en körkortsaspirant intyg från ett par omdömesgilla personer om 'nykterhet, ordentlighet och ett hänsynsfullt uppträdande'. Men med kändedom om den allbekanta svenska beskedligheten måste man befara, att många som skriva på sådana intyg ganska litet bekymrat sig om att taga reda på vad det är för en person de rekommenderat. Systembolagsföreningarnas tidskrift har bland annat påpekat, att en person, som utrustats med körkort, befunnits ha en meritlista, som upptog ej blott en massa fall av enkelt fylleri, utan också straffarbete för lönnbränning, böter och fängelse för fylleri och motstånd, hemfridsbrott, förargelseväckande beteende, egenmäktigt förfarande, fylleri vid ratten o. s. v. Omsider blev denne befunnen inte riktigt lämplig som motorförare. Hans körkort indrogs av länsstyrelsen — för alltid tror kanske den ärade åhöraren. Nej, för 6 månader, varefter kortet åter automatiskt träder i kraft. I våra grannländer Norge och Danmark räcker det med ett enda fall av fylleri vid ratten för att körkortet skall för all framtid berövas innehavaren. Myndigheternas tamhet och släpphänthet här i landet bör med rätta påtalas av allmänna opinionen. Såsom en praktisk och rent av nödvändig åtgärd måste anbefallas samverkan mellan länsstyrelserna och systembolagen, innan körkort utfärdas; åtminstone bör det gälla i flertalet fall.»

Att samma uppfattning gör sig gällande hos ansvarskännande människor, oberoende av alla politiska motsatser, framgår av en mångfald offent-

liga uttalanden, bland annat av en tänkvärd artikel i tidningen *Socialdemokraten* anförd i motionen nr 176 i första kammaren vid 1929 års riksdag. Det heter där bland annat:

»De olycksfall, som kunna skrivas på spritens konto efter motorismens alltjämt ökade erövring av trafikmedlen, visa knappt någon tendens att sjunka. Men i dylika fall rör det sig ju i regeln *icke* om notoriska alkoholister. — — — Bilföraren är känd för sin måttlighet. Han kan med vittnen styrka att han inte förtärt mer än en och en halv sup till midagen och ett glas konjak till kaffet, och det blir ju inte en stor och stark karl *full* av. Och det är kanske riktigt. Bilföraren, vars uppmärksamhet i ett kritiskt ögonblick slappades, har icke varit full. Han har inte tagit snedsteg, han har inte talat suddigt och oredigt, hans passagerare ha inte kunnat märka något påfallande i hans uppträdande, och ändå har han otvivelaktigt varit påverkad av alkohol — — — hans placering vid ratten var ett livsfarligt företag. Men han var själv omedveten om det. — — — Erfarenhetens fruktansvärda lärdomar borde dock slutligen öppna ögonen på folk. *Alkohol får ej ens i minimala doser förtäras under yrkesutövning av dem som ha ansvaret för andras liv och lemmar.*» (Kursiveringen av oss.)

Av de av länsstyrelsen lämnade uppgifterna om antalet indragna körkort och anledningarna till indragningen framgår, att av de under femårsperioden 1924—1928 verkställda indragningarna, som voro 5,795 till antalet, ej mindre än 4,343, alltså över 70 procent, helt eller delvis föranletts av vederbörandes bristande nykterhet.

I *Danmark* gäller, att om föraren förtärt alkoholhaltiga drycker på sådan tid och till sådan myckenhet, att han därav under körningen kunnat vara påverkad, han skall straffas med fängelse eller böter.

Enligt *norsk* rätt får ingen föra motorfordon, när han är påverkad av alkohol, varjämte stadgas, bland annat för förare av motorfordon, vari regelbundet befordras personer mot betalning, förbud mot att under tjänstgöring och under sex timmar före dennas början förtära alkoholhaltiga drycker (maltdrycker med mindre än 2½ viktprocents alkoholhalt undantagna). Blir motorförare sakfälld för att han varit berusad vid förande av bil, *berövas han körkortet för alltid*. Som straff för förande av bil i berusat tillstånd stadgas fängelse, såvitt ej särdeles för mildrande omständigheter föreligga.

I *England* straffas en motorförare, som förorsakat trafikolycka efter att ha förtärt sprit, helt enkelt med fängelse. Lagen känner för sådan förseelse endast fängelsestraff av kortare eller längre varaktighet. Och ännu märkligare är att man ej fördjupar sig i någon undersökning om den förtärda spritmängdens storlek eller hur mycket motorföraren kan anses »tåla». Han blir utan vidare straffad, blott det konstaterats att han förtärt starka drycker. (Se »Motorföraren» för januari 1930, sid. 11.)

Denna fråga är så allvarlig, att man ej får tveka att tillgripa verkligt

radikala åtgärder. Det enda verkligt effektiva är fullständig avhållsamhet från alkoholdrycker, helst som allmän levnadsregel, men åtminstone i samma utsträckning som den norska lagen föreskriver. Denna åsikt delas, som av de officiella yttrandena framgår, bland annat av överståthållarämbetet samt av vissa länsstyrelser, ävensom av motorförarnas helnykterhetsförbund.

Större stränghet i avseende på körkortens såväl tilldelande som indragning måste under alla förhållanden tillämpas.

Och slutligen måste det effektivt sörjas för att varje motorförare får tillräcklig kännedom om vad som är ådagalagt i avseende på de små alkoholdosernas inverkan på sådant precisionsarbete, som han har att utföra.

Med hänsyn till vad här anförts få vi som ett minimum föreslå följande ändringar och tillägg i Kungl. Maj:ts förslag till förordning:

14 § 2 mom. b). Till detta moment om läkarintyget tillägges: »ävensom att sökanden äger tillräcklig kännedom om faran för trafiksäkerheten av alkoholhaltiga dryckers bruk även i små doser med hänsyn till deras för den omedelbara iakttagelsen omärkbara men av erfarenheten styrkta påverkan på uppmärksamhet, iakttagelseförmåga, klart omdöme m. m.»

2 mom. c) bör innehålla stadgande, att länsstyrelse är skyldig att av polismyndighet infordra yttrande över körkortssökandes förhållande till bruk av starka drycker och att polismyndigheten härvid bör hos nykterhetsnämnd och systembolag samt möjligen annan, som kan antagas äga god kännedom i berörda sak, göra sig underrättad om sökandes kvalifikationer i nykterhetshänseende.

15 § 3 mom. bör ändras till följande lydelse: Har förare vid färd — — — förpliktelser eller under färden eller de senast före färdens anträdande förflutna sex timmarna förtärt starka drycker eller annan stimulans, som kan försvaga hans normala förmåga av iakttagelse, uppfattning eller handling, eller har förare eljest — — — återkalla detsamma. Äro omständigheterna — — — meddelar. Dock må körkort alltid indragas för minst sex månader, då förseelse begåtts mot stadgandena angående förhållandet till starka drycker och stimulantier. Återkallas körkortet, må, sedan viss tid, minst sex månader, förflutit, frågan om nytt körkort upptagas till prövning. Därvid skall länsstyrelse på nytt inhämta polismyndig-

Motioner i Första kammaren, Nr 257.

hets yttrande såsom i 14 § 2 mom. c) säges. Mot nykterhetsnämnds avstyrkande må nytt körkort ej meddelas. Upprepas förseelse mot stadgandena angående starka drycker och stimulantier, skall körkortet för alltid indragas. Har förare etc. (oförändrat).

41 § 2 mom. bör erhålla lydelse i enlighet med vad som föreslagits här ovan om 15 § 3 mom.

Stockholm den 7 mars 1930.

J. Bergman.

Ulrik Leander.

Joh. Larsson.
