

Nr 329.

Av herr **Dahlbäck**, *angående översyn av gällande bestämmelser rörande ansvar och andra påföljder för framförande av motorfordon i av starka drycker påverkat tillstånd.*

Under det senaste året har offentliggjorts en redogörelse för antalet av sådana fångar, som dömts till ansvar för så kallat rattfylleri.

Medan totala antalet fängelsefångar år 1932 var 1,103, sjönk det 1933 till 1,072. 1934 var siffran uppe i 1,189, av vilka 56 voro rattfyllerister. 1935 hade de fängelse ådömda rattfylleristernas antal stigit till 432 och det totala antalet nytillkomna fängelsefångar till 1,484, varvid alltså de »vanliga» fängelsefångarna i verkligheten hade minskat till 1,053. För 1936 är förändringen ännu mer markerad. Då hade man 742 rattfyllerister, därav två kvinnor, medan det totala antalet nykomna fängelsefångar var 1,622. De »vanliga» fängelsefångarna hade alltså minskat till 880. Det kan nämnas att under 1936 endast en rattfyllerist ådömdes straffarbete, regeln var i övrigt ovillkorligt fängelsestraff.

Under 1936 intogos i statens fängelseanstalter 1,263 personer dömda till straffarbete och, som nämnt, 1,622 personer dömda till fängelse, inalles alltså 2,885 personer. Av dessa hade alltså något mer än fjärdedelen dömts för rattfylleri, och räknar man enbart dem som dömts till fängelse, utgjorde rattfylleristerna omkring 46 procent, eller nära hälften.

Dessa siffror tala sitt tydliga språk och torde i och för sig utgöra tillräckliga skäl för eftertanke, huruvida nu gällande lagstiftning till motverkande av rattfylleriet är tillfyllest, och, därest så icke är, vilka lagstiftningsåtgärder som kunna vara ägnade att i väsentligt högre grad än nu gällande bestämmelser garantera den allmänna säkerheten och befordra nykterhet och ansvar i motorfordonstrafiken.

Uppenbart är att därvid ett flertal olika faktorer äro att taga med i räkningen, såväl indirekt som direkt verkande.

Bland dessa tillåter jag mig fästa uppmärksamheten på följande synpunkter.

Ifråga om indragning av körkort för förare av motorfordon och särskilt för sådan förare, som varit så påverkad av starka drycker, att han kan antagas ej äga nödigt herravälde över sina handlingar, föreligga i allmänhet icke några rationella bestämmelser till garanterande av den snabb-

het, varmed vederbörandes förseelse med hänsyn till sakens natur bör inrapporteras till körkortsmyndigheten. Endast i 21 § 4 stycket motorfordonsförordningen stadgas, vad polisen beträffar, att, om förare ådagalagt *grov* vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom eller varit synbarligen *överlastad* av starka drycker eller om förare till följd av sjukdom, skada eller dylikt uppenbarligen förlorat förmågan att föra motorfordon utan risk för liv eller egendom, polismyndighet äger omhändertaga körkortet i avbidan på beslut av länsstyrelse huru med körkortet skall förfaras. I sådant fall skall körkortet jämte redogörelse för de skäl, som föranlett omhändertagandet, inom 48 timmar insändas till den länsstyrelse, på vars prövning frågan om körkortets indragande ankommer.

Vidare gäller enligt 21 § vägtrafikstadgan, att polisman äger förbjuda den, som kan antagas vara påverkad av starka drycker, att föra automobil och motorcykel, så ock, där förbudet icke efterkommes, hindra honom att föra fordonet. I sådant fall åligger det polismannen att så snart ske kan om åtgärden underrätta sin närmaste överordnade.

Däremot saknas det, som sagt, varje bestämmelse, inom vilken tid denne har att rapportera saken till länsstyrelsen.

Avsaknaden av en dylik bestämmelse kunde visserligen anses vara utan större betydelse, då det nämligen borde ligga i sakens natur, att vederbörande polisbefäl skall finna sig uppfordrad att icke dröja med anmälan allt för länge.

Ty en anmälan till länsstyrelsen, som nämligen kan finna provisorisk indragning påkallad, vilken kommer flera månader efter förseelsens begående, gör en indragningsåtgärd, ju senare den inkommer, illusorisk.

Erfarenheten giver också vid handen, att det allt emellanåt förekommer, att rattfylleri icke snabbt och rationellt avrapporteras. Såsom exempel härpå må anföras ett fall, då en person, som vid jultiden 1936 gjorde sig skyldig till rattfylleri i Övre Norrland, icke förrän vid januaringet 1938 lagfördes och, då han av en polisman införpassades till inställelse vid rätten, ännu hade sitt körkort kvar på fickan. Under hela året hade han alltså fått fortsätta att köra obehindrat, utan att någon myndighet i administrativ väg ens avfordrat honom en förklaring än mindre givit honom en erinran eller varning.

Som en svaghet i den svenska lagstiftningen torde man få beteckna den allmänna bestämmelsen i fråga om indragning av körkort, som stadgar: Är fråga om straffbelagd förseelse, må återkallelse av körkort på grund av denna förseelse icke äga rum, förrän frågan om straff för förseelsen blivit genom domstols *laga kraft ägande* utslag avgjord.

Enligt dansk lagstiftning, där körkortsindragningen är lagd i domstolens hand — med ett i jämförelse med vårt land koncentrerat och snabbt rättegångsförfarande — gäller åter, att dom »om Frakendelse af Retten

til at være eller blive Förer, kan alene afgøres ved Dom. Dennes virkning *standses ikke ved Anke eller Kæres*.

Såväl i Danmark som i Sverige är administrativ myndighet (i Danmark polisen) därutöver inrymd befogenhet att provisoriskt (midlertidig) indraga körkort i avbidan på slutligt beslut i saken.

En annan liknande brist på lagstadgad kortfristig rapportskyldighet — i detta fall mellan nykterhetsnämnd och länsstyrelse — röjer det bekanta Finspongsfallet, då en notorisk alkoholist ej blott varit internerad genom beslut av nykterhetsnämnd, tydligen fastställt av länsstyrelse, utan även utsläppt från alkoholistanstalt, allt utan att frågan om körkortets indragning ens varit föremål för länsstyrelsens prövning — med påföljd att vederbörande förare icke hindrats att i spritpåverkat tillstånd föra motorfordon, med allmänt bekant olycksdiger utgång.

Med hänsyn till vad sålunda anförts synas rationella åtgärder böra vidtagas *dels* för att polismyndighet inom 48 timmar rapporterar ej blott förare i överlastat tillstånd utan jämväl övriga i 21 § motorfordonsförordningen avsedda rattfyllerister, *dels ock* för att en snabbare rapportering i allmänhet än vad nu sker från polismyndighet och nykterhetsnämnd till den körkortsprövande myndigheten kommer till stånd.

Likasa synes genom uttryckligt stadgande böra föreskrivas, att länsstyrelsens beslut om varning, om indragning av körkort etc. utan uppskov delgives underordnad polismyndighet ävensom, när det gäller rattfyllerister, därjämte vederbörande nykterhetsnämnd.

* * *

Jämlikt lag den 20 juni 1924 gäller, att, därest spritdrycker eller vin eller rusgivande ersättningsmedel därför påträffas hos person som anhålls för fylleri, skall vad sålunda påträffats tagas i förvar av polismyndigheten och, där ansvar ådömes för fylleriförseelsen, dömas förverkat, såvida ej särskilda omständigheter till annat föranleda.

Införandet av ifrågavarande konfiskationsbestämmelse, ursprungligen avsedd att ingå såsom ett komplement till 18 kap. 15 § strafflagen, motiverades av kungl. kontrollstyrelsen i skrivelse den 30 december 1920 till Kungl. Maj:t med följande ord: »Behovet av en dylik bestämmelse är synnerligen kännbart, i det att personer som anhållas för fylleri mycket ofta hava en literbutelj i fickan, vilken för närvarande icke lagligen kan fräntagas dem utan måste till dem återställas, sedan de nyktrat till i arrestlokalen».

Nu förhåller det sig så, att lättviktsmotorcyklars förare icke äro underkastade ansvar för så kallat rattfylleri utan endast för det grova fylleriet med straffansvar enligt 18 kap. 15 § strafflagen. Emellertid äro lättviktsmotorcyklar ingalunda ofarliga såsom trafikmedel. Erinras må om det kända fallet från föregående år, då två dödsolyckor inträffat i

Stora Isinge i Skåne, där två bröder med tre månaders mellanrum för-olyckats under färd med sådana motorcyklar. Då det för allmänheten måste framstå såsom tämligen, motbjudande att möta lättviktsmotorcyklar, som på ett vingligt och för trafiksäkerheten riskabelt sätt framföras utan att polisen i allmänhet kan ingripa och, om ett ingripande sker, utan att polisen äger rätt att taga hand om av föraren medförda rusdrycker, som vid fortsatt färd med tämligen stor säkerhet komma att förtäras och försätta honom i ett för honom själv och andra trafikanter ännu farligare tillstånd, synes det vara tillbörligt att jämväl berusad förare av lättviktsmotorcykel dels underkastas ansvar redan vid en lindrigare berusningsgrad, än 18 kap. 15 § förutsätter, och dels drabbas av strängare straff än i detta lagrum stadgas.

Under denna förutsättning synes det välmotiverat, att berörda lag om beslag av rusdrycker utsträcker att gälla jämväl berusad förare av lättviktsmotorcykel.

Men föreligga sålunda skäl att förare av berusad lättviktsmotorcykel bör berövas av honom medförda spritdrycker och vin eller ersättningsmedel därför, som hos honom påträffas, synes så mycket starkare anledning föreligga att låta sagda lag den 20 juni 1924 angående förverkande i visst fall av spritdrycker och vin etc. gälla även förare av motorfordon i egentlig bemärkelse, vilka äro till den grad påverkade av rusdrycker, att de kunna antagas sakna nödigt herravälde över sina handlingar.

* * *

Enligt svensk rätt är minimitiden för indragning av körkort till följd av rattfylleri sex månader — och hänsyn skall därvid icke ens tagas till vad rattfylleristen gjort sig skyldig till tidigare än två år före fylleriförseelsen — samt maximitiden två år.

Med hänsyn såväl till den ökade frekvensen av antalet fall av rattfylleri som även till den därigenom ökade faran för allmänheten har under senare tid alltmer behovet av skärpta bestämmelser ifråga om den tid, för vilken körkort bör indragas, anmält sig. Fråga är, huruvida icke man i vårt land bör följa Norges exempel, där rattfylleri har till påföljd redan första gången indragning av körkort för minst ett år och vid upprepad förseelse under de närmaste fem åren indragning av körkortet för alltid.

Häremot talar givetvis hänsynen till förarens utkomstmöjligheter, vilka, särskilt när det gäller yrkeschaufförer samt chaufförer som i egen rörelse eller yrke hava att föra motorfordon, äro beroende av körkortsinnehav. Men fråga är likväl, huruvida icke tiden nu är inne för tillgripande till allmänhetens skydd av skärpta bestämmelser. Det kan givetvis icke i längden fortgå att av hänsyn till individen blottställa

det allmänna säkerhetsintresset. Det avskräckande som ligger i att avvara körkort under sex månader har visat sig särskilt för personer, som använda motorfordon i egen rörelse, tämligen illusoriskt, ity att man för en billig penning lejt någon arbetslös yngling, som man för ändamålet förskaffat körkort såsom chaufför och följaktligen för den korta tid, som varit ifråga, icke kännbart påverkats av indragningens följder.

* * *

Ännu en åtgärd, som torde böra tagas under övertvägande ifråga om rattfylleriets bekämpande, synes vara att införa uttryckliga bestämmelser till motverkande av motorförarens förplägande med rusdrycker.

I sådant hänseende må erinras om den obligatoriska frågan: »Skall det inte vara snaps och pilsner?», som möter varje matgäst, när han sätter sig till bords på varje lokal, försedd med mer eller mindre fullständiga rättigheter. Med hänsyn till å ena sidan det moraliska ansvar, som det allmänna icke kan frånsäga sig, när det gäller dessa serveringsställen, och å andra sidan den kännbara bestraffning, som det allmänna utkräver av en rattfyllerist, oaktat han icke behöver hava inmundigat mer än lagligen medgiven ranson å ett systembolagsvårdshus eller restaurang med överlåten rättighet, kan samhället icke underlåta att till individens skyddande upptaga frågan, huruvida och i vad mån inskränkning i den fria utskänkingsrätten till personer, som uppenbarligen äro eller måste antagas vara förare av motorfordon, må företagas.

Enligt den danska motorloven gäller, att, när en person, som på offentligt utskänkingsställe förtärt spritdrycker, om vilken värden eller hans ställföreträdare vet eller med fog kan antaga, att han är förare av motorfordon, på grund av spritförtäringen icke är i stånd att föra sådant fordon på betryggande sätt, värden eller ställföreträdaren skall göra sitt till, eventuellt genom tillkallande av polis, för att förhindra, att han i sådant tillstånd förer motorfordon.

Även om man icke sträcker sig så långt som den danska lagstiftningen, att man rent av vid straffansvar förpliktar föreståndare för utskänkingsställe till åtgärder, ägnade att förhindra berusad person att föra motorfordon, torde man med skäl kunna ifrågasätta förbud för betjäningen såväl att utskänka rusdrycker som att erbjuda utskänkning till den, om vilken betjäningen vet eller på goda grunder kan antaga, att han är i färd med att föra motorfordon.

Även om en dylik bestämmelse kan vara svår att efterleva vad s. k. gentlemannachaufförer beträffar — vad dock icke försports från Danmark, där lagen gällt sedan 1932 — så lärer den dock vara ägnad att bliva ett skydd för sådana yrkeschaufförer, som äro iförda uniform eller av vilkas klädsel eljest framgår, att de äro motorförare.

Någon klasslagstiftning behöver den föreslagna bestämmelsen för dessa yrkesutövare icke utgöra, då de drabbas därav endast när de äro i tjänsteutövning, under vilken tid de utan all fråga böra vara underkastade hänsyn till det allmänna trafiksäkerhetsintresset.

Till följd av en hel del sorgligt bekanta fall, då yrkeschaufförer under dansbanefärder, vid väningsflyttningar och även eljest blivit förplägade med rusdrycker, vilka de — jämlikt traditionen från hästskjutsarnas och drickspengarnas gamla goda tid — obetänksamt immundigat, har på sina håll ifrågasatts förbud även för enskilda personer att bjuda dylika yrkeschaufförer på rusdrycker under eller inför en förestående färd med motorfordon.

Även om man i allmänhet ej vill gå så långt, att, vad en motorfordonsförare beträffar, själva alkoholförtärandet under eller viss tid före en färd med motorfordon straffbelägges, synes dock en dylik åtgärd vara väl försvarad, därest föraren med sitt fordon befordrar passagerare mot betalning.

På grund av vad jag sålunda anfört tillåter jag mig härmed hemställa,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om en översyn snarast möjligt av bestämmelserna rörande ansvar och andra påföljder för framförande av motorfordon i av starka drycker påverkat tillstånd jämte övriga hithörande stadganden samt om framläggande för riksdagen av förslag till bestämmelser, ägnade att i högre grad än de nu gällande befordra ökad trafiksäkerhet och nykterhet.

Stockholm den 23 januari 1938.

Oscar Dahlbäck.
