

Nr 442

Av herr **Gustafsson** i Borås m. fl., med förslag till lag om ändrad lydelse av 4 § lagen om straff för vissa trafikbrott.

Det skrämmande stora antalet trafikolyckor under de senaste åren i vårt land har väckt samhället till insikt om att de allvarligaste ansträngningar måste göras för att så vederhäftigt som möjligt få klarlagda de faktorer, som medverkar vid trafikolyckorna, samt att åtgärder måste vidtagas för att minska dessa olyckor. Trafiknykterhetsutredningen av år 1949 var ett led i denna strävan.

Utredningen föreslår att trafiknykterheten, när det gäller motorförare, liksom hittills indelas i grövre och lindrigare brott. Rattnykterhet, en ny term för det lindrigare brottet, knyter sig till blodalkoholen, och utredningen föreslår att 0,5 promille skall vara den gräns där straffansvar inträder. Även mot denna låga procentsats kan göras allvarliga invändningar. Den ökade risken inträder nämligen vid så låga alkoholhalter, att påverkan endast undantagsvis röjer sig för vederbörande själv eller andra personer. Detta medför att de flesta förare kan förutsättas vara okunniga om när nedsättningen i deras förarförmåga inträder och att de följaktligen saknar hållpunkt för bedömandet av när de bör avbryta sin alkoholförtäring.

På sina håll har det ifrågasatts, huruvida det icke mot denna bakgrund vore befogat att införa en kriminalisering av varje alkoholförtäring under körning och även av körning inom viss tid efter förtäring, även om denna varit aldrig så ringa. En sådan kategorisk bestämmelse skulle medföra den fördelen, att förarna finge en otvetydig regel att handla efter. Med hänsyn till den av utredningen konstaterade nedsättningen i körförmågan redan efter en mycket ringa förtäring synes en förbudsregel vara motiverad också ur synpunkten av att det är ett trafiksäkerhetsintresse att förhindra även de allra lägsta graderna av riskökning. När det gäller att genom en bestämmelse i lag öva inflytande på opinionen och det faktiska beteendet, skulle en sådan förbudsbestämmelse förvisso få stor effekt. Den skulle ge stark pregnans åt kravet på nykterhet i trafiken. I Norge anses den där gällande förbudsbestämmelsen för yrkesförare utöva en gynnsam inverkan såsom ett rättesnöre för dem det vederbör.

Då från några håll blodprovets tillförlitlighet som bevismedel i rattfylleri-

mål satts i fråga, har utredningen låtit verkställa omfattande vetenskapliga undersökningar härom. Dessa har givit vid handen, att blodalkoholhalten är en lämplig och säker mätare av påverkan. Undersökningarna har vidare visat, att alkohol inte förekommer i blodet vare sig hos friska personer eller soc-kersjuka, för såvitt de inte förtärt alkohol. Själva metoden att fastställa blodalkoholhalten fyller också enligt undersökningarna alla rimliga rättssäkerhetskrav.

Undersökningar, företagna enligt olika metoder och avseende såväl laboratorieexperiment som körbaneprov och undersökningar i den verkliga trafiken, har visat, att en nedsättning av körfunktionerna med därav följande riskökning i allmänhet föreligger vid blodalkoholhalten 0,3—0,4 promille. Vid 0,5 promille torde de allra flesta förare ha drabbats av sådan funktionsnedsättning.

De undersökningar som gjorts, vilka fyller högt ställda krav på vetenskaplig metodik och exakthet, har till full evidens klarlagt alkoholens nedsättande verkan på i trafiken väsentliga funktioner såsom syn, hörsel, uppmärksamhet, omdöme, reaktionstid och samordning i rörelserna. Därför framstår alkoholen som en kvantitativt betydande faktor bakom tillkomsten av de svenska trafikolyckorna. Bland de faktorer till dessa olyckor, vilkas styrka samhället genom sina åtgärder kan förändra, spelar ingen tillnärmelsevis samma roll som alkoholen. Den genomsnittliga tröskeln för begynnande försämring ligger vid bilerexperimenten någonstades mellan 0,3 och 0,4 promille, vid flygexperimenten vid 0,2 promille. Än allvarigare är emellertid, att många alkoholförtärare erfarenhetsmässigt har en mycket bristfällig förmåga att hålla sin alkoholförtäring inom de gränser, de ursprungligen avsett. Den gräns, som ger den önskade tryggheten, ligger med andra ord så nära den fullständiga frånvaron av alkohol i blodet, att den, därest den lagfästes, näp-peligen kan tänkas få annan form än krav på frihet från varje inslag av alkohol i blodet hos bilföraren.

Ett mycket stort antal ansvarsmedvetna bilister, som eljest icke är helnyktra, tillämpar vid bilföring regeln: ingen sprit vid ratten. Nollgränsen synes oss vara sakligt överlägsen 0,5-gränsen och riskerar icke på samma sätt som 0,5-gränsen att oavsiktligt överskridas. Nollgränsen är utan tvekan även folkpsykologiskt överlägsen, enär den är en enkel och summarisk regel, som på detta område såväl som på andra rättsområden kan påräkna och vinna förankring i det folkliga rättsmedvetandet. Då man emellertid kan bli nödgad att av olika skäl få räkna med en ringa felmarginal, föreslår vi ej den absoluta nollgränsen utan stannar vid en alkoholhalt av 0,2 promille som den mest lämpliga vid ifrågavarande lagstiftning, den gräns där straffansvar alltså skulle komma att inträda. Starka skäl synes också föreligga att sänka den hittillsvarande övre gränsen från 1,5 till 1,0 promille.

Under hänvisning till ovanstående föreslår vi,

att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller att 4 § lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott ändras till följande lydelse:

4 §.

1 mom. Den, som vid förande av bil, motorcykel, traktor eller motorredskap varit så påverkad av starka drycker eller annat berusningsmedel, att han företett tecken därå, eller haft en alkoholkoncentration i blodet av 1,0 promille eller däröver, dömes för rattfylleri till fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna äro mildrande, till dagsböter, dock ej under tjugofem. Är brottet med hänsyn till graden av påverkan eller till den trafikuppgift, som föraren påtagit sig, eller eljest att anse som grovt, må straffet höjas till straffarbete i högst två år.

Såsom för rattfylleri straffas den, som vid förande av maskindrivet fordon på järnvägs- eller spårvägsskenor eller av sjöfartyg, som för framdrivande är försett med motor eller annan kraftmaskin, eller av luftfartyg eller eljest vid utövande av sådan befattning hos järnvägs-, spårvägs-, buss-, sjöfarts- eller luftfartsföretag, varav trafiksäkerheten är beroende, varit så påverkad av starka drycker eller annat berusningsmedel, att han företett tecken därå eller haft en alkoholkoncentration i blodet av 1,0 promille eller däröver.

Försök till brott, som i detta moment sagts, straffes enligt vad i 3 kap. strafflagen stadgas.

2 mom. Uppgick hos förare av bil eller motorcykel alkoholkoncentrationen i blodet till 0,2 men ej till 1,0 promille, skall han, där det ej styrkes att han var så påverkad som i 1 mom. sägs, dömas för rattonykterhet till dagsböter, lägst tio, eller fängelse i högst sex månader. Vad nu sagts äger dock ej tillämpning å förare av sådan cykel med hjälpmotor, för vilken registreringsplikt icke föreligger.

Vad i första punkten av föregående stycke är stadgat skall äga motsvarande tillämpning i fråga om sådan förare eller befattningshavare, som avses i 1 mom. andra stycket.

3. mom. Har någon, då han på väg cyklat eller fört fordon, förspänt med dragare, varit så påverkad av starka drycker eller annat berusningsmedel, att han företett tecken därå, eller haft en alkoholkoncentration i blodet av 1,0 promille

eller däröver, dömes till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

4 mom. Befinnes förare hava varit påverkad av starka drycker eller framgår eljest av blodundersökning, att han förtärt sådana drycker, skall förtäringen anses hava ägt rum före eller under färden, såvida han ej visar, att förtäringen i dess helhet skett efter färden. Vad nu sagts skall dock icke gälla sådan förtäring efter färden, som ägt rum utan att föraren därvid insett eller bort inse, att färden kunde giva anledning till undersökning om brott mot denna lag.

Hade föraren vid färden en alkoholmängd i kroppen som efteråt leder till en förhöjning av alkoholkoncentrationen i blodet, skall så anses som om han vid färden haft den förhöjda alkoholkoncentrationen.

Vad i detta moment är sagt skall äga motsvarande tillämpning å befattningshavare, som avses i 1 mom. andra stycket.

Stockholm den 26 januari 1955

Axel Gustafsson
Borås

J. W. Pettersson
i Norregård

Einar Rimmerfors

Sven Antby

Olof Johansson
Öckerö

S. Rimås

Ruben Swedberg

Olof Hammar

Harry Carlsson

A. Widén

Sven Gustafson
i Göteborg

E. Nelander

Yngve Hamrin