

Nr 506

Av herr **Engkvist m. fl.**, i *anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 72, med förslag till lag om ändrad lydelse av 4 § 2 mom. lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott.*

I propositionen nr 72 har föreslagits viss sänkning av den undre straffbarhetsgränsen för rattonykterhet. I motiveringen för förslaget framhåller statsrådet (prop. s. 35) att "tiden synes sålunda nu vara mogen för att i lagstiftningen giva uttryck åt att alkoholförtäring och förande av motorfordon i princip är oförenliga med varandra".

Med tillfredsställelse har vi tagit del av denna principdeklaration från departementschefens sida. Vi måste likväl sätta i fråga, huruvida den begränsade ändring i gällande lag, som föreslås i propositionen, ger ett tillfredsställande uttryck åt denna princip. Den gräns, som uppställs i propositionen — i realiteten 0,65 promille — ligger långt över den gräns, som är erforderlig för att skapa trygghet mot ingripande för den, som icke förtärt någon alkohol, och avsevärt över det tröskelvärde, vid vilken nedläggning av funktioner, som är av betydelse vid bilkörning, sker. Den i propositionen förordade gränsen är tvärtom så hög att den man är straffri, som sätter sig vid ratten efter att på fastande mage ha förtärt 10 à 15 cl brännvin. Ett dylikt lagbud kan därför knappast antagas vara ett tjänligt rättspolitiskt medel för att hos bilförarna inskräpa den regel om frihet från alkohol i trafiken, som såväl departementschefen som vi finner önskvärd.

Departementschefen har icke för egen del närmare motiverat sin anslutning till ovannämnda regel. Han har också försett regeln, som uppenbarligen måste uppfattas som allmängiltig, med en ur denna synpunkt svår-förklarlig reservation. Regeln får icke, menar statsrådet, såsom farlig för trafiksäkerheten stämpla den förare, som uppvisar praktiskt betydelselösa blodalkoholvärden vid körningen.

Mot denna bakgrund torde det icke vara opåkallat att redovisa de skäl, som enligt vår mening kan anföras för ett lagstadgat förbud mot varje användning av alkohol i samband med förande av motorfordon.

1. En omfattande experimentell vetenskaplig forskning, redovisad av trafiknykterhetsutredningen, har ådagalagt, att fysiologiska och psykologiska funktioner av den mest växlande natur, av vilka förmågan att föra motorfordon beror, ogynnsamt påverkas vid avsevärt lägre blodalkoholhalter än 0,65 promille. Den amerikanska Holcombundersökningen har gjort det antagligt, att dessa experimentellt konstaterade rubbningar motsvaras

av en avsevärd stegring av olycksfallsrisken redan vid låga blodalkoholhalter och att denna risk med hänsyn till den talrika förekomsten av sådana låga blodalkoholhalter hos förare i trafiken svarar för en avsevärd del av det totala antalet alkoholbetingade olyckor. Remisskritiken har icke lyckats vederlägga dessa rön.

2. Försök att i anslutning till dessa rön fixera en övre gräns för "praktiskt betydelselösa blodalkoholvärden", som lämpligen bör definieras som en övre gräns för de blodalkoholvärden, vid vilken det övervägande antalet förare är opåverkade, kan väntas utlösa meningsskiljaktigheter i detalj. Ett är emellertid säkert: gränsen måste väsentligt underskrida de mängder, i vilka alkoholen förtäres vid gängse svenska dryckesvanor. Fortsatt forskning kan därjämte tid efter annan väntas påkalla en förskjutning av den en gång valda gränsen nedåt.

3. Rent teoretiskt är det alltså tänkbart att skapa en beteendenorm för bilförare, som medger alkoholförtäring men skärper måttlighetskravet därhän, att de blodalkoholvärden som uppnås är "praktiskt betydelselösa". Öövertvinneliga svårigheter av olika slag torde emellertid göra en sådan norm ogenomförbar. Några legitima krav hos den som för bil att även omedelbart före eller i samband med bilföring få förtära alkohol har aldrig åberopats som skäl för en sådan norm. En mycket utbredd mening har därför funnit den naturliga moralnormen för bilförare vara: ingen sprit vid ratten.

4. Om det sålunda råder allmän anslutning till denna moralnorm, är meningarna delade, huruvida denna moralnorm lämpligen kan och bör främjas genom en motsvarande rättsnorm. De vanskligheter, som mötte de numera avskaffade totalförbuden, har ansetts ge vid handen, att anslutningen till normalnormen redan före rättsbudets ikraftträdande måste vara mycket allmän, om detta rättsbud skall få åsyftad verkan. Trafiknykterhetsutredningen, som för sin del var tveksam om förefintligheten av ett tillräckligt stöd hos det folkliga moralmedvetandet, har med hänsyn till denna tveksamhet icke ansett sig kunna förorda en sådan rättsnorm.

Enligt vår mening är denna uppfattning alltför pessimistisk. Folkmeningen torde göra en bestämd skillnad mellan förbud mot varje alkoholförtäring och förbud mot alkoholförtäring enbart i samband med bilkörning. Det senare är ett långt mindre vittgående ingrepp och drabbar ett beteende, som visserligen icke alltid åtföljes av skada, men där allmänfarligheten för breda folklager framstår som flagrant. Efter det trafiknykterhetsutredningen framlade sitt betänkande har av statistiska centralbyråns utredningsinstitut gjorts en opinionsundersökning som visar, att kravet på skärpta regler mot sprit vid ratten stöddes av en majoritet inom den svenska opinionen. Det är också uppenbart att en rättsregel, som för-

bjuder varje alkoholanvändning vid förande av motorfordon, i sin åskådliga och absoluta karaktär har helt andra förutsättningar än en svårtillgänglig av visst godtycke präglad och som godtycklig uppfattad kompromissregel att vinna pålitlig förankring i folkmedvetandet. Vi förordar därför den absoluta regeln, 0-linjen.

Departementschefen har också, som redan nämnts, principiellt anslutit sig till denna mening, även om lagtexten, för vårt sätt att se, ger ett otillfredsställande uttryck därför.

5. Mot ett sådant allmänt lagbud kan måhända — den har kanske föresvävat departementschefen — resas den invändningen, att det kommer att drabba också den förare, som kör med en blodalkoholhalt så ringa, att den är "praktiskt betydelslös". Även om en sådan alkoholhalt icke är förknippad med någon individuell risk, vedervågar den emellertid efterlevnaden av den allmännorm, som lagstiftaren funnit ändamålsenlig. Och det är inte främmande för lagstiftningen på andra områden att knyta straff till ett dylikt individuellt ofarligt, men ur allmänna synpunkter skadligt beteende.

Vilka förändringar i det i propositionen framlagda förslaget framstår då som oundgängliga, om lagen skall ge ett tillfredsställande uttryck åt kravet på frånvaro av alkohol vid ratten och därmed få den preventiva effekt, som lagbudet bör eftersträva?

En systematiskt tillfredsställande lösning skulle vara att till en början i överensstämmelse med den i det föregående givna definitionen söka fastställa en gräns mellan "praktiskt betydelslösa" och högre blodalkoholhalter. Den undre gränsen i nuvarande mom. 2 i förslaget skulle därefter lämpligen bringas att sammanfalla med denna gräns. Därtill skulle emellertid fogas ett nytt moment, vilket, för det fall att en genom alkoholförtäring förhöjd blodalkoholhalt med säkerhet föreläge utan att därvid överskrida nyssnämnda gräns, som ordningsförseelse betecknade och bestraffade nämnda alkoholförtäring.

Då svårighet torde möta att nu enas om en dylik gränsdragning har vi emellertid för tillfället ansett oss böra nöja oss med att med bevarande av propositionens lydelse i fråga om mom. 2 förordas ett nytt moment 3 av den angivna innebörden.

Enligt vår mening hade det varit en fördel om riksdagen redan i förevarande sammanhang beretts tillfälle att taga ståndpunkt till trafiknykterhetsutredningens förslag i dess huvudsakliga delar. I två hänseenden finner vi det särskilt erforderligt med en ytterligare komplettering redan nu av Kungl. Maj:ts förslag. Det ena avser det fall, att någon till sitt friande anför, att den blodalkoholhalt som fastställts tillkommit genom förtäring efter färden, det andra de åtgärder, som erfordras för att fastställa de lägre blodalkoholhalter, som genom ny lagstiftning blir straffbara.

Beträffande förstnämnda spörsmål må anföras följande. Trafiknykterhetsutredningens genomgång av domarna vid åtal för rattonykterhet och rattfylleri gav vid handen, att ett icke ringa antal åtalade lyckats undgå straff genom att förebära, att alkoholförtäringen skett efter körningen. Den fria bevisprövningen, som den nya rättegångsordningen medger, gör det visserligen möjligt för domstolarna att i åskilliga fall förklara dylik invändning icke förtjäna avseende. Som trafiknykterhetsutredningen (betänkande s. 173) visat, är emellertid detta ingalunda alltid möjligt. På sätt utredningen framhållit, är därför en omkastning av bevisbördan i vissa fall erforderlig för att stäcka denna för rättsmedvetandet stötande brist vid tillämpningen av hittills gällande lag.

Åt det senare spörsmålet, fastställande av de lägre blodalkoholhalter, som genom den skärpta lagstiftningen göres straffbara, ägnade trafiknykterhetsutredningen ingående uppmärksamhet (betänkandet s. 190 ff.). Det framhålles, att dylika lägre blodalkoholhalter i allmänhet icke direkt avslöjar sig i beteendet och att de därför i förekommande fall kan fastställas först genom särskild undersökning. Bekvämt kan detta ske genom undersökning av utandningsluften med tillhjälp av en enkel, föga skrymmande s. k. drunkometer, med vilken polisman är utrustad. Utredningen föreslog därför en bestämmelse i vägtrafikförordningen, som skapade rätt för polisman att taga dylikt utandningsprov. En dylik bestämmelse framstår för oss som ett oundgängligt komplement redan till den av departementschefen förordade sänkningen av den undre gränsen i 4 § mom. 2 trafikbrottslagen.

Slutligen ifrågasätter vi, huruvida det kan vara erforderligt att i framtiden justera blodproven för felmarginaler eller i varje fall med så stora felmarginaler som 0,15 promille. Vid den undre gränsen, som är den viktigare, är den faktiska felmarginalen endast tredjedelen, och säkerhetstillägget har därför också i Norge satts väsentligt lägre. Om det större säkerhetstillägget i fortsättningen bibehålles i Sverige, kommer den reella straffbarhetsgränsen i Sverige vid genomförandet av departementschefens förslag därför trots den svenska lagens siffermässiga likhet med den norska att ligga ca 0,1 promille över den norska.

Med hänsyn till vad vi sålunda anført får vi hemställa,

att riksdagen för sin del ville besluta, att med bifall till vad Kungl. Maj:t föreslagit beträffande § 4 till nämnda paragraf föga följande ytterligare moment.

§ 4.

- 1 mom. — — — — —
- 2 mom. — — — — —
- 3 mom. För någon eljest motorfordon vid sådan tid-

punkt efter föregående alkoholförtäring, att blodalkoholhalten måste antagas till följd av förtäringen vara förhöjd, straffes med dagsböter högst 20.

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, samt ägt rum utan att föraren därvid insett eller bort inse, att färden kunde giva anledning till undersökning om brott mot denna lag.

att riksdagen ville förorda, att 74 § vägtrafikförordningen erhåller följande ändrade lydelse.

§ 74.

Polisman äger för kontroll av nykterhetstillståndet hos förare av motordrivet fordon taga prov å förarens utandningsluft. Då anledning därtill föreligger, må dylikt prov tagas även å cyklist eller förare av fordon förspänt med dragare.

Polisman, så ock — — — — — under färd.

att riksdagen ville hos Kungl. Maj:t anhålla om omprövning, huruvida de nu vid blodalkoholhaltberäkningen tillämpade säkerhetsmarginalerna alltjämt bör bibehållas.

Stockholm den 5 mars 1957

| | | |
|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|
| <i>Gunnar Engkvist</i> | <i>Uddo R. Jacobson</i> | <i>Viola Sandell</i> |
| <i>Einar Rimmerfors</i> | <i>Tekla Torbrink</i> | <i>Mac T. Hamrin</i> i Kalmar |
| <i>C. W. Carlsson</i> | <i>Bengt Sjölin</i> | <i>Einar Dahl</i> |
| <i>Arvid Nilsson</i> i Lönsboda | <i>Elias Jönsson</i> i Sikås | <i>Evert Svensson</i> i Kungälv |
| <i>Augustinus Keijer</i> | <i>Karl Kilsmo</i> | <i>Eric Nelander</i> |
| <i>Gustav Boija</i> | <i>Yngve Hamrin</i> i Jönköping | <i>Johan Ahlsten</i> |