

Nr 16

Utlåtande i anledning av väckt motion angående en gemensam trafiknykterhetslag för samtliga trafikområden.

I en inom andra kammaren väckt, till lagutskott hänvisad motion, nr 228, vilken behandlats av andra lagutskottet, har herrar *Jönsson* i Ingemarsgården och *Carlsson* i Stockholm hemställt, »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte ge till känna att direktiven för 1957 års trafiknykterhetskommitté utvidgas till att omfatta samtliga trafikområden och att uppdra åt utredningen att skyndsamt inkomma med förslag i enlighet med denna motions syfte».

Beträffande de skäl motionärerna åberopat till stöd för sin hemställan får utskottet, i den mån redogörelse därför inte lämnas i det följande, hänvisa till motionen.

Gällande bestämmelser för vägtrafik

I lagen den 28 september 1951 om straff för vissa trafikbrott återfinns bestämmelser om straff för onykterhet vid förande av bil, motorcykel, traktor och motorredskap. Som allmän regel stadgas, att straff för rattfylleri drabbar den som vid förandet av sådant fordon varit så påverkad av starka drycker eller annat berusningsmedel, att det kan antagas, att han icke på betryggande sätt kunnat föra fordonet. Därest förare av bil, motorcykel eller traktor med släpfordon haft en alkoholkoncentration i blodet av 1,5 promille eller däröver, skall han anses ha varit så påverkad. Är det ej styrkt att sådan förare varit så påverkad men uppgick alkoholkoncentrationen i hans blod till 0,5 promille men ej till 1,5 promille, skall han straffas för rattnykterhet. Ansvar inträder icke blott för det fall att förandet ägt rum på väg utan jämväl då vederbörande fört fordonet på enskilt område. Straffet för rattfylleri är fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna är mildrande, dagsböter ej under tjugo. För rattnykterhet är straffet dagsböter, lägst tio, eller fängelse i högst sex månader.

Enligt 1951 års vägtrafikförordning får bil, motorcykel och med gummi-hjul försedd traktor i princip föras endast av den, som är innehavare av körkort. Körkort utfärdas efter viss närmare angiven prövning av länsstyrelsen. Skulle länsstyrelsen vid senare tillfälle med hänsyn till insända underrättelser finna skälig anledning till antagande, att körkortsinnehavaren icke uppfyller de krav på skicklighet, hänsyn, ansvar och pålitlighet

Bihang till riksdagens protokoll 1961. 9 saml. 2 avd. Nr 16

i nykterhetskänseende eller de övriga förutsättningar, som gäller för erhållande av körkort, skall länsstyrelsen skyndsamt upptaga frågan om hans lämplighet till omprövning. Under vissa angivna förutsättningar skall länsstyrelsen obligatoriskt återkalla körkortet. Häribland märkes de fall då föraren gjort sig skyldig till rattfylleri eller eljest ådagalagt ett onyktert levnadssätt. I vissa andra fall kan länsstyrelsen i första hand låta bero med en varning.

Gällande bestämmelser för annan trafik än vägtrafik

Särskilda straffbestämmelser för onykterhet i sådan trafik saknas i den allmänna lagstiftningen. För en del förare är dock i vissa fall de allmänna reglerna om tjänsteansvar tillämpliga, och i några fall torde straffbestämmelserna för allmänfarlig vårdslöshet kunna åberopas. I fall av vållande till sjöolycka finns även regler i sjölagen. De disciplinära bestämmelser, som gäller för vissa kategorier av befattningshavare inom samfärdseln, upptar däremot ofta en föreskrift om iakttagande av nykterhet i tjänsten. För överträdelse är stadgat disciplinstraff. Vidare finns i kollektiva anställningsavtal bestämmelser om nykterhetskrav och om åtgärder vid brott däremot.

I det följande lämnas en redogörelse för de bestämmelser som i förevarande avseende gäller för järnvägs- och spårvägstrafik samt för sjö- och luftfart.

Järnvägstrafik

I gällande Allmänna tjänsteordning för befattningshavare vid Statens Järnvägar stadgas i § 16:

1. Befattningshavare får vid tjänstgöring icke vara *påverkad* av rusgivande drycker.

Förtäring av rusdrycker under tjänstgöring är förbjuden. Sådana drycker få ej heller medföras under tjänstgöring.

2. Till tjänstgöring, varav trafiksäkerheten är beroende, får icke användas befattningshavare, om vars pålitlighet i nykterhetskänseende grundad anledning till tvekan synes föreligga.

3. Befattningshavare vilken ådömts bestraffning för onykterhet i tjänsten andra gången, får icke användas i sådan tjänstgöring, som direkt berör trafiksäkerheten, därest icke distriktschefen resp. järnvägsstyrelsen, med hänsyn till befattningshavarens välförhållande efter bestraffningen eller av annan särskild anledning, finner udantag i sådant hänseende böra medgivas.

Närmare bestämmelser om de disciplinära åtgärder, som kan vidtagas för förseelse mot ovanstående bestämmelse i den allmänna tjänsteordningen, återfinnes i *disciplinstadgan för Statens Järnvägar*. Enligt denna kan böter ådömas med ett belopp motsvarande upptill tjugo dagars lön. Vid upprepad förseelse kan suspension ådömas under högst tre månader eller avsättning.

I stort sett gäller samma bestämmelser för personal vid de enskilda järn-

vägarna enligt *Allmän tjänsteordning*, utarbetad av *Svenska järnvägsförbundet*.

Även i *Svenska järnvägsmannaförbundets stadgar* har nykterhetskravet markerats genom följande stadgande:

Medlem vare ovillkorligen skyldig att såväl i som utom tjänsten uppträda nyktert och på ett för kåren hedrande sätt, på det att aktning odelat må vinnas såväl inom kåren som hos befäl, övriga järnvägsmän och allmänheten.

Medlem bör därför oförbehållsamt till avdelningsstyrelsen anmäla varje yrkeskamrat, som genom onykterhet i tjänsten, svekfullt beteende mot kamrater, dåligt uppförande m. m. skadar förbundets anseende.

Några bestämmelser om behörighetsvillkor för förare inom denna trafik-kategori finns icke. Såsom framgår av de ovannämnda bestämmelserna kan emellertid en anställd som brister i nykterhetskänslighet suspenderas eller avsättas. I regel överflyttas han därjämte till annan tjänst. Befogenhet att besluta härom tillkommer beträffande statlig personal järnvägsstyrelsen och beträffande enskild personal vederbörande järnvägsföretag.

Spårvägstrafik

Framställningen avser bestämmelserna för personalen vid AB Stockholms spårvägar. Liknande bestämmelser som för Stockholms spårvägar gäller emellertid för förare vid övriga spårvägsföretag i riket.

Enligt *Överståthållarämbetets reglemente för spårvägstrafiken i Stockholm* må till tjänstgöring, varav trafiksäkerheten är beroende, icke användas annan än den som är känd för pålitlighet, nykterhet och ordentlighet. Övervakningsmyndighet (Ö.Ä. m. fl.) kan förbjuda att olämpliga personer användes såsom förare. Enligt gällande *kollektivavtal* kan befattningshavare som i tjänsten gjort sig skyldig till förseelse av grövre beskaffenhet, skiljas från sin anställning utan uppsägning. Såsom förseelse av grövre beskaffenhet räknas bl. a. onykterhet i tjänsten. Begår befattningshavare förseelse av ringare beskaffenhet kan han ådömas varning eller suspension.

Några bestämmelser om behörighetsvillkor för förare inom denna trafik-kategori finns icke. Tillsynsmyndigheten har emellertid, som ovan nämnts, rätt att avstänga olämplig person från tjänstgöring.

Sjöfart

Sjömanslagen innehåller i 49 § en bestämmelse som ålägger envar att uppföra sig skickligt, nyktert och fridsamt. I lagen ingår vidare bestämmelser om bestraffning, då sjöman gjort sig skyldig till onykterhet i tjänsten. Enligt 33 § äger sålunda befälhavare avskeda sjöman, om han gör sig skyldig till upprepad onykterhet i tjänsten, och enligt 62 § kan sjöman bestraffas genom mistning av hyra för högst sju dagar (disciplinbot), om han är berusad i tjänsten eller olovligen skaffar ombord rusdrycker. Mera allmänna straffstadganden innehålls i 81 §, enligt vilken å fartyget anställd, som på

annat sätt än här ovan sagts gjort sig skyldig till förseelse i tjänsten eller brutit mot ordning och skick, kan straffas med dagsböter. De ovan återgivna lagbestämmelserna är tillämpliga på all personal på fartyg utom befälhavaren. Har en befälhavare däremot i samband med sjöolycka varit alkoholpåverkad, kan straff ådömas honom, om han befinnes ha varit vållande till sjöolyckan. Straffet ådömes i så fall enligt 293 § sjölagen, som stadgar, att befälhavare, som genom vårdslöshet eller försummelse i tjänsten vållar sådan olycka, straffas med böter eller fängelse i högst ett år, där ej gärningen efter allmän lag bör beläggas med strängare straff. Om omständigheterna är synnerligen försvårande må han för viss tid eller för alltid dömas förlustig sådan rättighet att föra fartyg, för vars utövande särskilda villkor är stadgade. Enligt 79 § sjömanslagen kan även annan ombord anställd än befälhavaren dömas till dagsböter eller fängelse, om han genom vårdslöshet eller försummelse i tjänsten varit vållande till sjöolycka. Om den skyldige är maskinchef, styrman, maskinist eller radiotelegrafist, kan han, där omständigheterna är synnerligen försvårande, förklaras för viss tid eller för alltid förlustig sin behörighet. I detta sammanhang må även erinras om stadgandet i 19 kap. 5 § strafflagen om straff för allmänfarlig vårdslöshet. Enligt detta lagrum kan den som av oaktsamhet framkallar fara för brand eller ofärd bli föremål för straff. På fartygspersonal, som är anställd i allmän tjänst, kan även reglerna om ämbetsbrott bli tillämpliga. Slutligen må här nämnas att mellan arbetsmarknadens parter på sjöfartsområdet träffats vissa *avtal*, bl. a. för motverkande av onykterhet i tjänsten.

Beträffande förare inom denna trafikkategori finns vissa bestämmelser om behörighetsvillkor. Sålunda uppställes i *förordningen den 12 juni 1936 angående befäl å svenska handelsfartyg (befälsförordningen)* krav å innehav av behörighetsbevis — sjökaptensbrev, skepparbrev, förarbevis, sjöingenjörsbrev, maskinistbrev, motorskötarbevis etc. — för rätt att å handelsfartyg eller större fiskefartyg utöva vissa fartygsbefäl.

Luftfart

Enligt den vid luftfartskonferensen i Chicago år 1944 antagna *internationella luftfartskonventionen*, vilken ratificerats av Sverige, gäller, att ingen får föra ett luftfartyg eller tjänstgöra såsom flygbesättningsmedlem å ett luftfartyg, då han står under inflytande av berusande dryck eller narkotiskt medel eller drog, på grund varav hans förmåga att sköta tjänsten är försvagad.

Medicinalstyrelsen har utfärdat råd och anvisningar rörande levnads sättet m. m. för person, som tjänstgör å civilt luftfartyg. I dessa har föreskrivits största återhållsamhet beträffande förtärandet av alkoholhaltiga drycker samt lämnats vissa detaljföreskrifter angående konsumtion av sådana drycker. Liknande bestämmelser återkommer även i *kollektivavtalet* för den flygande personalen. Enligt detta kan även flygbolagets direktion

omedelbart avskeda eller för viss tid avstånga eller i lägre löneklass nedflytta anställd som bl. a. missbrukar alkoholhaltiga drycker i sådan grad att detta inverkar menligt på tjänsten.

Jämlikt *luftfartsförordningen den 26 maj 1922* och *tillämpningskungörelsen därtill den 20 april 1928* kräves ett av luftfartsstyrelsen utfärdat certifikat för rätt att tjänstgöra som förare, navigatör och radiotelegrafist (radiotelefonist) ombord å luftfartyg. Utan uttryckligt stadgande fordras även certifikat för viss markpersonal, nämligen flygklararerare och markmekaniker. Villkor för certifikat är bl. a., att vederbörande gjort sig känd för nykterhet och pålitlighet. Certifikat skall av luftfartsstyrelsen återkallas, om innehavaren i sin tjänsteutövning gjort sig skyldig till grov vårdslöshet eller varit berusad, eller om beträffande honom eljest föreligger sådana förhållanden, att han måste anses olämplig att utöva den verksamhet certifikatet avser. Återkallelse sker för certifikatets återstående giltighetstid eller tills vidare.

I detta sammanhang må även påpekas, att 1957 års riksdag antagit ett förslag till *luftfartslag*. Denna skall träda i kraft den dag Konungen förordnar. Sådant förordnande har ännu ej meddelats. I lagen föreskrives, att ej må någon göra tjänst ombord på luftfartyg, därest han på grund av påverkan av starka drycker icke kan på betryggande sätt fullgöra vad honom åligger. Samma regel gäller för trafikledare och markmekaniker. Skulle någon vid förande av luftfartyg eller utövning av annan tjänst ombord eller sådan tjänst å marken, som nyss nämndes, vara så påverkad, skall han dömas till frihetsstraff eller vid ringa brott till böter.

Historik

1949 års trafiknykterhetsutredning framhöll i sitt år 1953 avgivna betänkande, att kravet på nykterhet gjorde sig lika starkt gällande vid annan trafik än vägtrafik som vid vägtrafik. Utredningen föreslog till följd därav, att såsom för rattfylleri skulle straffas den som gjort sig skyldig till onykterhet icke blott vid förandet av bil, motorcykel, traktor och motorredskap utan jämväl vid förandet av maskindrivet fordon på järnvägs- eller spårvägsskenor, av maskindrivet sjöfartyg eller av luftfartyg eller eljest vid utövandet av sådan befattning hos järnvägs-, spårvägs-, buss-, sjöfarts- eller luftfartsföretag, varav trafiksäkerheten var beroende. Enligt utredningens mening var det jämväl påkallat, att man i varje fall av trafiknykterhet såsom en sekundär åtgärd upptog till prövning vederbörandes lämplighet för kvalificerade trafikuppgifter inom samtliga trafikområden. I sådant syfte fordrades, att den myndighet, på vilken lämplighetsprövningen i det särskilda fallet ankom, erhöll kännedom om det förhållande som påkallade sådan prövning. Utredningen föreslog i anslutning därtill vissa bestämmelser om underrättelseplikt för domstolar och nykterhetsnämnder.

På grundval av trafiknykterhetsutredningens betänkande framlades till 1957 års riksdag proposition (nr 72) med förslag till viss skärpning av trafiknykterhetsbestämmelserna för vägtrafik. Departementschefen uttalade i propositionen beträffande utredningens förslag angående annan trafik än vägtrafik, att han på grund av att trafiknykterhetslagstiftningen i sin helhet borde göras till föremål för översyn icke var beredd att taga ställning till dessa förslag.

Den 20 december 1957 tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet särskilda sakkunniga för att verkställa en översyn av lagstiftningen om trafiknykterhet och därmed sammanhängande frågor. De sakkunniga har antagit benämningen 1957 års trafiknykterhetskommitté. Enligt direktiven för utredningen skall bland annat — med utgångspunkt från trafiknykterhetsutredningens förslag — tagas under övervägande om trafiknykterhetsansvaret lämpligen bör utsträckas till att omfatta andra kategorier än förare av fordon på väg.

Utskottet

År 1957 tillkallades särskilda sakkunniga för att verkställa en översyn av lagstiftningen om trafiknykterhet och därmed sammanhängande frågor. De sakkunniga har antagit benämningen 1957 års trafiknykterhetskommitté.

I förevarande motion görs gällande, att kommittén bör pröva frågan huruvida en gemensam trafiknykterhetslag bör införas för samtliga trafikområden; således en lagstiftning gemensam för trafiken till lands, till sjöss och i luften. I enlighet därmed hemställer motionärerna, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla, att kommitténs utredningsuppdrag utvidgas till att omfatta samtliga trafikområden.

Av direktiven för kommittén framgår, att det åligger denna att överväga bland annat huruvida trafiknykterhetsansvaret lämpligen bör utsträckas till att omfatta andra kategorier förare än förare av fordon på väg. Utskottet har inhämtat, att kommittén för närvarande prövar denna fråga samt att den beräknar att kunna avlämna sitt slutbetänkande under innevarande år. Med hänsyn härtill anser utskottet det icke påkallat med någon riksdagens åtgärd i ämnet.

Utskottet får därför hemställa,

att förevarande motion, II: 228, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 7 mars 1961

På andra lagutskottets vägnar:

AXEL STRAND

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från f ö r s t a kammaren: herrar Strand*, Nils Elowsson, fru Carlqvist, fru Gärda Svenson, herr Birke, fröken Nordström, herrar Lars Larsson och Edström;

från a n d r a kammaren: herrar Rimmersfors, Odhe, Wiklund i Stockholm, Fredriksson, fru Eriksson i Ängelholm, herr Björkman, fru Svensson i Kungsör och herr Gomér.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.