

Nr 159.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag om
ändrad lagstiftning angående s. k. rattfylleri m. m.;
given Stockholms slott den 7 mars 1941.*

Under återopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed

dels föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till

1) lag om ändrad lydelse av 1, 2 och 5 §§ lagen den 7 juni 1934 (nr 247) om straff för vissa brott vid förande av motorfordon;

2) lag om ändrad lydelse av 1 och 2 §§ lagen den 31 maj 1934 (nr 194) om blodundersökning i brottmål; och

3) förordning om ändrad lydelse av första stycket förordningen den 22 juni 1939 (nr 286) med vissa bestämmelser rörande skadeståndsskyldigheten för förare av motorfordon, motorredskap och traktortåg, som tillhöra eller nyttjas av staten,

dels ock inhämta riksdagens yttrande över bilagda förslag till

1) förordning om ändrad lydelse av 21 § 1 mom. och 28 § motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561); och

2) förordning om ändrad lydelse av 21 § vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936 (nr 562).

GUSTAF.

Gustaf Andersson.

Förslag

till

Lag

om ändrad lydelse av 1, 2 och 5 §§ lagen den 7 juni 1934 (nr 247)
om straff för vissa brott vid förande av motorfordon.

Häri genom förordnas, att 1, 2 och 5 §§ lagen den 7 juni 1934 om straff för vissa brott vid förande av motorfordon¹⁾ skola erhålla följande ändrade lydelse:

1 §.

1 mom. Den som vid förande av automobil, motorcykel eller traktortåg varit så påverkad av starka drycker, att det kan antagas, att han icke på betryggande sätt kunnat föra fordonet, straffes med fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna äro mildrande, med dagsböter, dock ej under tjugufem.

Hade föraren en alkoholkoncentration i blodet av 1.5 promille eller däröver skall han anses hava varit så påverkad av starka drycker, som i första stycket avses.

2 mom. Är det ej styrkt, att föraren var så påverkad, som i 1 mom. första stycket sägs, men uppgick alkoholkoncentrationen i hans blod till 0.8 men ej till 1.5 promille, skall han straffas med dagsböter, lägst tio, eller fängelse i högst sex månader.

2 §.

Har någon vid förande av automobil, motorcykel eller traktortåg gjort sig skyldig till brott mot 1 § eller överskridit medgiven hastighet, och har han därvid ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, dömes till fängelse eller straffarbete i högst ett år.

5 §.

Böter som — — — tillfalla kronan.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1941.

¹⁾ Senaste lydelse av 1 §, se SFS 1937: 110 och 1939: 357.

Förslag

till

Lag

om ändrad lydelse av 1 och 2 §§ lagen den 31 maj 1934 (nr 194)
om blodundersökning i brottmål.

Härigenom förordnas, att 1 och 2 §§ lagen den 31 maj 1934 om blodundersökning i brottmål skola erhålla följande ändrade lydelse:

1 §.

Är någon — — — om brottet.

Samma lag vare, om någon med skäl misstänkes för brott mot 1 § lagen den 7 juni 1934 om straff för vissa brott vid förande av motorfordon.

2 §.

Befogenhet att föranstalta om tagande av blodprov tillkommer länsstyrelse, landsfogde, landsfiskal, stadsfiskal och polismästare ävensom polisintendent, som är chef för kriminalavdelning i stad, samt, där fara är i dröjsmål, polisman i befälsställning. I fall, som i 1 § andra stycket sägs, tillkommer samma rätt jämväl annan polisman.

Domstol äge ock i mål som där handlägges förordna om tagande av blodprov.

Blodprov må — — — därtill förordnar.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1941.

Förslag

till

Förordning

om ändrad lydelse av första stycket förordningen den 22 juni 1939
(nr 286) med vissa bestämmelser rörande skadeståndsskyldig-
heten för förare av motorfordon, motorredskap och
traktortåg, som tillhöra eller nyttjas av staten.

Härigenom förordnas, att första stycket förordningen den 22 juni 1939 med vissa bestämmelser rörande skadeståndsskyldigheten för förare av motorfordon, motorredskap och traktortåg, som tillhöra eller nyttjas av staten, skall erhålla följande ändrade lydelse:

För skada i följd av trafik med staten tillhörigt motorfordon, motorredskap och traktortåg må staten av fordonets förare utkräva ersättning endast om denne under färden gjort sig skyldig till brott mot 1 eller 2 § lagen den 7 juni 1934 om straff för vissa brott vid förande av motorfordon eller om han orsakat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller brukat fordonet utan lov.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1941.

Förslag
till
Förordning
om ändrad lydelse av 21 § 1 mom. och 28 § motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561).

Härigenom förordnas, att 21 § 1 mom. och 28 § motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936¹⁾ skola erhålla följande ändrade lydelse:

21 §.

1 mom. Har förare vid färd med motorfordon eller traktortåg gjort sig skyldig till brott mot 1 eller 2 § lagen den 7 juni 1934 om straff för vissa brott vid förande av motorfordon eller eljest i något för trafiksäkerheten väsentligt hänseende allvarligen åsidosatt honom såsom förare åliggande förpliktelser eller har förare på annat sätt ådagalagt sådana egenskaper, att han icke vidare bör betros med att innehava körkort, skall länsstyrelse, som utfärdat körkortet, efter nöjaktig utredning återkalla detsamma. Vid sådan utredning må avseende icke fästas vid förseelse, vilken antecknats i det i 20 § 3 mom. omnämnda körkortsregistret mer än två år före begäendet av den förseelse, som giver anledning till att frågan om körkortets återkallelse upptages till prövning. 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, där länsstyrelsen ej finner uppenbart, att föraren är olämplig att föra motorfordon. Äro omständigheterna av den beskaffenhet, att anledning är att antaga, att föraren skall, utan att återkallelse av körkortet sker, låta sig rättas, och är ej fråga om förare, som gjort sig skyldig till brott mot 1 eller 2 § nyssnämnda lag, må varning i stället meddelas. Vid återkallelse av körkort skall bestämmas viss tid, efter vars utgång föraren efter ansökan ånyo må kunna erhålla körkort. Denna tid skall utgöra, då föraren dömts för brott mot 1 eller 2 § nämnda lag, minst sex månader och högst två år, eller, om föraren under de före brottets begående sist förflutna fem åren dömts för samma slag av brott, minst ett och högst fem år, samt, då körkort eljest återkallas, minst två månader och högst två år.

Önskar förare, vilkens körkort återkallats, efter utgången av tiden för återkallelsen ånyo erhålla rätt att föra motorfordon, skall ansökan härom ställas till länsstyrelsen i det län, som i 20 § 1 mom. sägs. Därest tiden för indragningen bestämts till ett år eller därunder, må ansökan avse körkortets återbekommande. Har indragningstiden bestämts till över ett år, skall ansökan avse utfärdande av nytt körkort.

¹⁾ Senaste lydelse av 28 §, se SFS 1940: 441.

Om förarens — — — eljest återkallas.

Uppstår fråga — — — varit återkallat.

Har förare vid färd med motorfordon ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom eller varit synbarligen överlastad av starka drycker eller har förare till följd av sjukdom, skada eller dylikt uppenbarligen förlorat förmågan att föra motorfordon utan risk för liv eller egendom, skall polismyndighet som i 20 § 1 mom. sista stycket sägs omhändertaga körkortet i avbidan på beslut av länsstyrelse huru med körkortet skall förfaras. Körkort, som sålunda omhändertagits, skall jämte redogörelse för de skäl, som föranlett omhändertagandet, inom 48 timmar insändas till länsstyrelse, på vars prövning frågan om körkortets återkallande ankommer; och åligger det länsstyrelsen att skyndsamt förordna, huruvida körkortet skall tills vidare återkallas eller till föraren återställas.

Visar blodundersökning å förare, som misstänkes för brott mot 1 eller 2 § lagen den 7 juni 1934 om straff för vissa brott vid förande av motorfordon, att föraren under färden haft en alkoholkoncentration i blodet av 0.8 promille eller däröver, skall den myndighet, som det åligger att förbereda talan mot föraren, så snart ske kan efter erhållandet av analysbeviset omhändertaga förarens körkort. Körkortet skall jämte avskrift av analysbeviset snarast möjligt insändas till den länsstyrelse, som utfärdat körkortet. Länsstyrelsen har därefter att tills vidare återkalla körkortet.

I avbidan på sådant länsstyrelsens förordnande, som i femte och sjätte styckena avses, vare föraren icke berättigad att föra motorfordon.

Där återkallelse — — — till länsstyrelsen.

Varder, efter — — — till föraren.

Varning må ej överklagas.

28 §.

Med böter från och med tio till och med tvåhundra kronor straffes den, som åsidosätter föreskrifterna i 13 § 3 mom. sista stycket, 20 § 2 mom. tredje stycket eller 21 § 1 mom. åttonde stycket eller som, där duplettkörkort utfärdats enligt 20 § 2 mom. fjärde stycket men ursprungligt körkort sedermera tillrättakommer, underlåter att ofördröjligen återställa duplettkörkortet till vederbörande länsstyrelse.

Till enahanda — — — av polismyndighet.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1941.

Förslag

till

Förordning

om ändrad lydelse av 21 § vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936
(nr 562).

Härigenom förordnas, att 21 § vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936 skall erhålla följande ändrade lydelse:

21 §.

Finner polisman skäl antaga, att förare av automobil är så påverkad av starka drycker, att han icke kan på betryggande sätt föra sitt fordon, äger polismannen förbjuda honom att föra automobilen, så ock, där förbudet icke efterkommes, hindra honom därifrån. Det åligger polismannen att så snart ske kan om åtgärden underrätta sin närmaste överordnade.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1941.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:st Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 14 februari 1941.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORESS, MÖLLER, SKÖLD, ERIKSSON, BERGQUIST, BAGGE, ANDERSSON, DOMÖ, ROSANDER.

Efter gemensam beredning med chefen för justitiedepartementet anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson, fråga om *ändrad lagstiftning angående s. k. rattfylleri m. m.*

Föredraganden anför:

I 1 § lagen den 7 juni 1934 om straff för vissa brott vid förande av motorfordon stadgas straff för den, som vid förande av automobil, motorcykel eller traktortåg är så påverkad av starka drycker, att han kan antagas icke äga nödigt herravälde över sina handlingar. Straffet utgör fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna äro mildrande, dagsböter, dock ej under tio.

I skrivelse till Konungen den 31 december 1938 anförde *riksdagens justitieombudsman*, att ifrågavarande stadgande gäve anledning till vissa erinringar. Sålunda hade, framhöll justitieombudsmannen bland annat, mot det i lagen använda uttrycket »så påverkad av starka drycker att han kan antagas icke äga nödigt herravälde över sina handlingar», framförts den anmärkningen, att formuleringen vore alltför svävande för att giva erforderliga hållpunkter för en tydlig gränsdragning mellan straffbar och straffri alkoholpåverkan vid förande av motorfordon, vilket kunde leda till godtycke och bristande enhetlighet vid bestämmelsens tillämpning. Huruvida dessa farhågor i någon avsevärd grad bekräftats vore självfallet ej lätt att med visshet avgöra. Så mycket syntes dock vara säkert, att få mål vore förenade med sådana vanskligheter i bevisningsavseende som vissa mål angående ansvar för rattfylleri. Bevismaterialet, som domstolen hade att bygga på, utgjordes av blodprovet, resultatet av läkareundersökningen, och vittnesmål. I de fall, då blodprovet visade en hög alkoholhalt men den undersökande läkaren och i målet hörda vittnen funnit den tilltalade icke märkbart påverkad, vore målets utgång oberäknelig. En domare kunde nämligen vara böjd för att tillerkänna vitsord åt läkarens och vittnenas på gjorda iakttagelser grundade omdöme, medan däremot en annan funne sig böra tillmäta den konstaterade höga alkoholhalten avgörande betydelse.

Det hade, anförde justitieombudsmannen vidare, givetvis ej varit lagstiftarnas avsikt att domstol skulle fälla till ansvar på lösa antaganden. Det måste föreligga omständigheter, som kunde utgöra en fast grund för antagandet. Emellertid kunde det sättas i fråga om icke domstolarna härutinnan ställde fordringarna alltför högt. I betraktande av dessa och andra omstän-

digheter syntes det böra tagas under allvarligt övervägande om icke i lagen borde fastslås, att straffbar alkoholpåverkan alltid skulle anses föreligga vid en viss konstaterad alkoholkoncentration i blodet. Ehuru ägnad att i en del avseenden ingiva betänkligheter skulle dock en sådan bestämmelse enligt justitieombudsmannens mening medföra så stora fördelar, att betänkligheterna borde få vika. En allsidig utredning om de olika systemens fördelar och nackdelar syntes i varje fall vara väl motiverad.

Självfallet kunde, fortsatte justitieombudsmannen, mycket olika meningar råda om var gränsen lämpligast borde dragas. Ginge man ned mycket lågt, exempelvis till 0.5 promille, bleve den praktiska följden, att förare av motorfordon såväl under som viss tid före färden finge avhålla sig från även en sådan måttlig förtäring av starka drycker, som i det dagliga livet vore ganska vanlig. Enligt justitieombudsmannens mening skulle en sådan skärpning av fordringarna beträffande avhållsamhet från alkoholhaltiga drycker vara synnerligen önskvärd i fråga om förare av motorfordon. Med hänsyn till statsmakternas vid upprepade tillfällen under frågans tidigare behandling tillkännagivna uppfattning torde emellertid ett förslag med så långt gående innebörd knappast hava några utsikter att för det dåvarande vinna beaktande. Däremot skulle måhända, anförde justitieombudsmannen till sist, ett förslag med gränsen satt till 1.0 promille icke komma att mötas av alltför många invändningar.

Justitieombudsmannens skrivelse remitterades till vissa myndigheter, varjämte ett antal underrättsdomare samt föreningar av domare och åklagare bereddes tillfälle att avgiva yttranden. Av de inkomna utlåtandena framgick, att frågan var föremål för delade meningar.

I anledning av vad sålunda förekommit tillkallade min företrädare i ämbetet den 17 november 1939 efter Kungl. Maj:ts bemyndigande samma dag numera statsrådet Thorwald Bergquist att inom departementet verkställa en allsidig och förutsättningslös utredning rörande lämpligheten av ny brottsbestämning vid stadgandet om straff till skydd mot att förare av motorfordon och traktortåg befinner sig i alkoholpåverkat tillstånd, som kan menligt påverka trafiksäkerheten samt avgiva de förslag, vartill utredningen kunde föranleda. Utredningsmannen har den 28 juni 1940 avgivit betänkande i ämnet (statens off. utredn. 1940: 17).

Utredningsmannens förslag.

I betänkandet redogöres till en början för tidigare stadganden och reformförslag samt för främmande rätt på nu förevarande område. Härefter lämnas uppgifter om alkoholens huvudsakligaste fysiologiska verkningar samt om alkoholens andel i frekvensen av motortrafikolyckor. Redogörelse lämnas även för professor Widmarks metod för bestämning av blodalkoholhalten och därmed sammanhängande frågor. Härefter lämnas vissa uppgifter om tillämpningen av nu gällande lagstiftning, nämligen om antalet brott mot gällande lag och ådömda straffpåföljder samt om praxis i fråga om indragning av körkort som

påföljd av rattfylleri. Dessutom lämnas statistiska uppgifter om alkoholhalten i blodet hos de motorförare, som under åren 1938 och 1939 dömts eller endast misstänkts för rattfylleri. För närmare uppgifter angående de sålunda berörda ämnena må hänvisas till betänkandet.

I fråga om grunderna för en reformerad lagstiftning erinrar utredningsmannen till en början om den vid olika tillfällen framförda anmärkningen, att gränsdragningen i gällande lag mellan straffbar och straffri alkoholpåverkan kan erbjuda stora svårigheter. Härom anför utredningsmannen följande:

Till grund för sitt avgörande har domstolen — bortsett från den tilltalades erkännande — tre bevismedel: vittnesutsagor, den kliniska undersökningen jämte läkarens därå grundade omdöme om den tilltalades berusningsgrad samt resultatet av blodprovsundersökningen. Om samtliga dessa bevismedel visa hän på friande eller fällande dom, kan domstolens uppgift vara förhållandevis enkel. Om däremot bevismedlen ge resultat, som strida mot varandra, är läget ett annat. I dessa icke sällsynta fall blir målets utgång beroende på huru domstolen uppskattar det inbördes värdet av de olika bevismedlen. Avgörande blir framför allt vilken betydelse domaren vill tillmäta den konstaterade blodalkoholhalten. Även om en uppsats i Festskrift tillägnad Erik Marks von Würtemberg den 11 maj 1931 i detta avseende givit praxis värdefull ledning, så bestyrker dock erfarenheten, att någon enhetlig uppfattning icke råder i denna fråga.

Denna svårighet att draga gränsen mellan straffbar och straffri alkoholpåverkan kan lätt leda till att motorförare, som bort drabbas av näpst, gå fria från straff. Särskilt med hänsyn till att normalstraffet för rattfylleri är fängelse, ligger det för domaren nära till hands att i tveksamma fall tillämpa den gamla regeln att hellre fria än fälla. Detta kan ha till följd att en motorförare, beträffande vilken det icke kan styrkas, att han saknat nödigt herravälde över sina handlingar men som dock är överbevisad om att hava varit i något högre grad spritpåverkad och alltså enligt allmänna rättsmedvetandet bort hava straff för sitt handlande, helt undgår varje reaktion från samhällets sida.

Någon gång har den meningen framförts, att svårigheten att draga gränsen mellan straffbar och straffri alkoholpåverkan skulle medföra, att personer, som bort frikännas, fälldes till straff. Särskilt i de fall, då blodprov icke tagits, skulle domstolarna vara benägna att taga alltför stor hänsyn till ut-sagor av åklagarevittnen, som allför villigt utfunne symtom på alkoholpåverkan. Det är givetvis mycket vanskligt att avgöra om så skett, men erfarenheten synes giva vid handen att domstolarnas bedömande genomsnittligt sett snarare varit för mildt än för strängt.

Utredningsmannen anför härefter, att lagstiftningens effektivitet vidare minskas därigenom, att brottsbestämningen i viss mån lämnar åt förarens eget omdöme att vid det kritiska tillfället avgöra, om han är lämplig att föra motorfordon eller ej. Utredningsmannen yttrar härom:

Det blir på föraren själv som det i första hand ankommer att pröva om den förtärda spritmängden berövat honom nödigt herravälde över hans handlingar, och med den avtrubning av omdömet, som spritförtäringen är ägnad att medföra, utfaller hans prövning oftast så, att han finner sig kunna föra sitt fordon, även då han objektivt sett måste anses uppenbarligen olämplig därtill. Nästan undantagslöst möter i dessa mål på domarens fråga, varför den

tilltalade ej avstod från att köra sitt fordon, det svaret, att han ej ansåg sig vara så påverkad, att han vore olämplig som förare. Det torde icke kunna bestridas, att en brottsbeskrivning, som på detta sätt lämnar utrymme åt förarens subjektiva prövning, så att säga motverkar sitt eget syfte.

I fråga om möjligheterna att undanröja de brister, som sålunda åvila gällande lagstiftning, anför utredningsmannen följande:

Av de olika möjligheterna att undanröja de nackdelar, som sålunda vidlåda brottsbestämningen i nu gällande lag, innebär den längst gående utvägen, att straff skulle fastställas för praktiskt taget all spritförtäring under och viss tid före körning. En sådan lagstiftning har i Norge vunnit tillämpning beträffande vissa yrkesförare. Dessa förare äro förbjudna att under tjänstetiden nyttja alkoholhaltiga drycker med undantag för öl, som icke innehåller 2.5 volymprocent alkohol. Förbudet gäller, förutom tjänstetiden, även en tidrymd av åtta timmar före tjänstetidens början utom i vad avser sådan ställföreträdare för förare, som icke före denna tid fått kännedom om att han skall tjänstgöra. Förbudet anses dock under alla omständigheter överträtt, om föraren vid utövning av sin verksamhet har en alkoholkoncentration i blodet av mera än 0.5 promille.

Det är uppenbart, att en lagstiftning som den nu angivna ur många synpunkter kunde te sig önskvärd. Likväl torde tiden ännu icke vara mogen för dess införande i vårt land. Det synes nämligen uteslutet, att en sådan lagstiftning skulle vara ägnad att vinna förankring i folkmedvetandet. I ett stort antal fall skulle lagens stränghet leda till att personer, som enligt allmän erfarenhet icke utgjort någon fara för trafiken, skulle komma att straffas. Lagen skulle däriör, särskilt om stränga straffpåföljder föreskrevs, för många te sig som upprörande orättvis. Antalet överträdelser skulle troligen också öka i opropotionerlig grad. Fara kunde uppstå, att den allmänna respekten för lagarna minskades och det är icke uteslutet — som 1927 års motorfordonssakkunniga framhållit vid behandling av ett liknande förslag — att marken skulle beredas för spioneri och andra trakasserier. Det torde därför kunna fastslås, att — trots de statistiska och medicinska synpunkter som kunna anföras i fråga om alkoholbrukets inverkan på trafiksäkerheten — det ännu icke är lämpligt att kriminalisera även de lägsta graderna av alkoholpåverkan hos motorförare.

Under sådana förhållanden, anför utredningsmannen vidare, torde den närmaste till hands liggande vägen vara att bestämma straffbarhetsgränsen i enlighet med den princip, för vilken nu gällande lag giver uttryck. Lagstiftningens uppgift borde vara att från förande av motorfordon (eller traktortåg) hindra den, som är så påverkad av alkohol att han — enligt vad allmän erfarenhet giver vid handen — är olämplig såsom motorförare. Denna princip borde emellertid genomföras på ett sådant sätt, att de nackdelar i fråga om brottsbestämningen, vilka vidlåda nu gällande lagstiftning, om möjligt avlägsnades. I första hand måste därvid frågan om lämpligheten av att i lagen fastställa en blodalkoholgräns såsom avgörande för straffbarheten tagas under övervägande.

Härom anför utredningsmannen bland annat följande:

Med avseende å denna fråga kan till en början anmärkas, att lagstiftningen icke kan byggas enbart på en fällande blodalkoholgräns. Vid sidan av en

regel om sådan gräns måste i lagen bibehållas en allmän brottsbestämning av typ, motsvarande den nu gällande.

Det är nämligen uppenbart, att i fortsättningen som hittills blodprov icke kommer att tagas vid alla fall av rattfylleri. Även om en lagstiftning, som byggde på en blodalkoholgräns såsom avgörande för straffbarheten, skulle medföra att blodprov toges i betydligt större utsträckning än vad nu är fallet, så komma dock alltid situationer att uppstå, då tagande av blodprov vore meningslöst. Detta gäller exempelvis tillfällen, då den felande avlägsnat sig innan prov kunnat tagas eller då brottet upptäckts först efter någon tid.

En regelkombination av fällande blodalkoholgräns och en allmän brottsbestämning, liknande den nu gällande, skulle emellertid vara ett föredraga framför en lagstiftning, innefattande endast en allmän brottsbestämning. I de fall, där svarandens blodalkoholhalt överstigit den tillåtna, skulle nämligen svårighet ej möta för domstolarna att draga gränsen mellan straffri och straffbar alkoholpåverkan. Och vidare skulle det icke i samma utsträckning som hittills lämnas åt den enskilde motorförarens egen prövning att avgöra, om han vore lämplig att föra sitt fordon. Med hjälp av kända fakta om den inverkan, som förtäring av bestämda kvantiteter alkohol i regel har på alkoholhalten i blodet, skulle föraren kunna avgöra, när alkoholhalten i hans blod hotade att överstiga den tillåtna. En sådan lagregel måste därför på ett helt annat sätt än den nu gällande vara ägnad att förekomma onykterhet vid förande av motorfordon.

Fråga är under sådana förhållanden, om det ur kemiska eller andra synpunkter möter hinder att i lag fastställa en fällande blodalkoholgräns. Beträffande tillförlitligheten ur kemisk synpunkt av den Widmarkska metoden för bestämmande av blodets alkoholhalt synas numera några egentliga invändningar icke vara att vänta. Ej heller torde hinder möta på grund av den omständigheten, att det med utgångspunkt från blodalkoholhalten är vanskligt att draga någorlunda bestämda slutsatser om den undersöktes alkoholpåverkan. Det förhåller sig visserligen så, att olika personer besitta olika motståndskraft mot alkoholens verkningar och att samma alkoholkoncentration vid skilda tillfällen kan medföra olika grad av påverkan hos en och samma person, men dessa variationer äro enligt uttalanden av sakkunniga icke så vittgående, att de i och för sig böra vara ett hinder för att en blodalkoholgräns såsom avgörande för straffbarheten fastställes i lag.

Frågan vid vilket promilletal en sådan gränsdragning bör ske, måste givetvis bedömas med hänsyn till de verkningar, som enligt gjorda rön i allmänhet åtfölja olika blodalkoholkoncentrationer. Dessutom bör uppmärksamhet ägnas åt relationen mellan blodalkoholhalt och tillämpningen av nu gällande lagstiftning mot rattfylleri.

I hittillsvarande rättspraxis har åtal i de flesta fall anställts vid alkoholhalt över 1.5 promille. Fällande dom har också i dessa fall som regel följt. Om därför i lag fastsloges en fällande blodalkoholgräns av 1.5 promille, skulle detta för de fall, som överskrida denna gräns, innebära en i huvudsak oförändrad rättstillämpning. Att ett fåtal fall, som hittills frikänts, skulle falla under lagens presumtion, torde knappast vara ägnat att väcka invändning om hänsyn toges till de tämligen avsevärda spritmängder, som genomsnittligt sett måste ha förtärats för att en alkoholkoncentration av 1.5 promille skall uppnås. En man på 80 kilogram har sålunda vid en alkoholkoncentration i blodet av 1.5 promille i genomsnitt en absolut alkoholmängd i organismen motsvarande 25 centiliter 40-volymprocentig sprit. Allmän erfarenhet torde bestyrka, att det måste anses rimligt att i sådana och närstående fall förbjuda förande av motorfordon.

Från olika håll har emellertid ifrågasatts att straffbarhetsgränsen skulle dragas vid ett betydligt lägre promilletal än 1.5. Sålunda har medicinalstyrelsen i sitt yttrande över justitieombudsmannens skrivelse i ämnet uttalat sig till förmån för en fällande blodalkoholgräns av 0.5 promille. I Norge har också, som tidigare framhållits, en sådan regel lagfäst. Vid blodalkoholhalter under 1 promille har efter nu gällande lag åtal i de allra flesta fall icke följt. I de fall, där åtal skett, har domen ofta varit friande. Vidare kan nämnas, att en man vägende 80 kilogram vid en alkoholkoncentration i blodet av 0.5 promille i genomsnitt äger en absolut alkoholmängd i organismen motsvarande icke fullt 10 centiliter 40-volymprocentig sprit. Dessa förhållanden, sedda i sammanhang med de folkpsykologiska faktorer som ovan berörts i fråga om kravet på helnykterhet för motorförare, synas giva vid handen, att tiden ännu icke är mogen för att i och för sig kriminalisera framförande av motorfordon (och traktortåg) vid alkoholkoncentrationer under 1 promille. Den norska lagstiftningen synes icke kunna åberopas som stöd för att en motsvarande lagstiftning icke skulle mötas av allvarigare invändningar i Sverige. Även i Norge har det icke sagnats röster, som funnit lagstiftningen mot rattfylleri för sträng. Och det måste vidare beaktas, att de folkpsykologiska förhållandena — särskilt i avseende å alkoholfrågor — icke äro fullt likartade i Norge och i vårt land.

Även tanken att draga straffbarhetsgränsen vid t. ex. 1 promille kan möta betänkligheter. Enligt uppgifter om nuvarande rättspraxis har sålunda i gruppen 1.01—1.50 promille åtal i stort antal fall icke anställts. En relativt stor del av de anställda åtalen har därjämte ogillats. Om därför straffbarhetsgränsen sattes vid 1 promille, skulle detta innebära en väsentlig skärpning i jämförelse med nu gällande lagstiftning. Åtskilliga fall, som nu icke bestraffas, skulle föras in på det straffbaras område.

Skäl saknas dock icke för att verkställa en sådan skärpning. En man av 80 kilograms vikt måste, för att uppnå en blodalkoholkoncentration av 1.0 promille, ha en absolut alkoholmängd motsvarande 15—20 centiliter 40-volymprocentig sprit i organismen. Det kan uppenbarligen icke i någon mån anses stötande att förbjuda den, som förtärt en så stor kvantitet spritdrycker, att föra motorfordon. Det omdömet synes även berättigat, att de allra flesta personer efter en sådan alkoholkonsumtion äro olämpliga såsom motorförare.

Det torde dock med fog kunna påstås, att en eller annan också vid en alkoholkoncentration, som överstiger 1 promille, kör sitt fordon med samma säkerhet som i fullt nyktert tillstånd. En fällande blodalkoholgräns av 1 promille skulle därför kunna drabba en motorförare, som icke är så påverkad av alkohol, att han, enligt vad allmän erfarenhet giver vid handen, är olämplig såsom förare.

Det kan ur vissa synpunkter anses betänkligt att införa en lagstiftning, som på detta sätt skulle drabba åtskilliga förare, som för närvarande ej drabbas av straff. Betänkligheterna synas dock böra vika med hänsyn till att samhällets intresse av en effektiv repression mot rattfylleriet måste anses vara betydligt mera berättigat än den enskilde motorförarens intresse att få framföra sitt fordon, även då han förtärt rusdrycker. Till detta övervägande måste dock knytas det förbehållet, att straffet för en motorförare, som vid framförande av sitt fordon visserligen haft en alkoholhalt i blodet överstigande 1 promille men likväl icke varit så påverkad, att han kunde anses direkt olämplig som förare, skulle kunna utgöra böter. En straffbestämmelse, som i förevarande fall stadgade fängelsestraff som den normala påföljden, skulle säkerligen sakna stöd i rättsmedvetandet.

I anslutning till vad sålunda anförts har utredningsmannen utarbetat ett förslag till ny lydelse av 1 § lagen den 7 juni 1934 om straff för vissa brott vid förande av motorfordon. Förslaget är av följande innehåll:

»Den som vid förande av automobil, motorcykel eller traktortåg varit så påverkad av starka drycker att han icke kunnat på betryggande sätt föra fordonet, straffes med fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna äro mildrande, med dagsböter, dock ej under tio.

Hade föraren en alkoholkoncentration i blodet av 1.5 promille eller däröver, skall han alltid anses hava varit så påverkad av starka drycker som i första stycket avses.

Är det ej styrkt, att föraren varit så påverkad som i första stycket sägs, men uppgick alkoholkoncentrationen i hans blod till 1.0 men ej till 1.5 promille, skall han straffas med fängelse i högst sex månader eller dagsböter, dock ej under tio.»

Om första stycket av förslaget anför utredningsmannen följande:

Uttrycket »att han icke kunnat på betryggande sätt föra fordonet» ersätter lagens formulering »att han kan antagas icke äga nödigt herravälde över sina handlingar». Mot uttrycket »kan antagas» etc. har stundom invänts, att det skulle lämna alltför stort utrymme åt den enskilde domarens uppfattning, varigenom fara skulle kunna uppstå för rättsosäkerhet och godtycke. Dessa farhågor synas icke ha besannats, utan stadgandet torde i rättstillämpningen ha tolkats som om dess lydelse varit t. ex. »har motorförare objektivt sett varit olämplig såsom förare» etc. Den föreslagna lydelsen anknyter till denna tolkning och torde därjämte undanröja sådana betänkligheter, som enligt vad nyss sagts kunna möta formuleringen i gällande lag.

Om tredje stycket anföres:

En överträdelse av detta stadgande vore i viss mån att betrakta som en förseelse mot god ordning, och böter skulle kunna ådömas även när förmildrande omständigheter icke föreläge. Vidare har med hänsyn till förseelsens art straffmaximum något sänkts i jämförelse med straffet för ordinarie rattfylleri. Av förslagets avfattning framgår, att en förare, som har en alkoholhalt av 1—1.5 promille men visas hava varit så påverkad, att han icke kunnat på betryggande sätt föra fordonet, skall straffas enligt den strängare straffskalan i första stycket. Detsamma kommer uppenbarligen att gälla även den, vars alkoholhalt understiger 1 promille men ändock visas hava varit så påverkad som i första stycket sägs.

Efter att hava framhållit, att vid tillämpning av de föreslagna stadgandena nödig hänsyn finge tagas till de fel, som kunde uppstå vid analysen av blodprov, fortsätter utredningsmannen:

I ett avseende kan det av utredningsmannen sålunda förordade förslaget giva anledning till bevissvårigheter, som icke förefinnas vid tillämpningen av gällande lag. Det förhåller sig ju så, att blodprov å föraren icke kan tagas just vid det tillfälle, då han för sitt fordon, utan först någon tid därefter. Blodprovsundersökningens resultat angiver sålunda icke blodalkoholkoncentrationen vid själva förandet, alltså det tillfälle som är av rättslig betydelse, utan vid ett senare tillfälle. I det övervägande antalet fall saknar denna differens betydelse; har blodprov tagits kort tid efter färdens avslutande, och visar undersökningens resultat icke ett promilletal, som ligger

mycket nära något av de kritiska talen 1.0 eller 1.5 promille, blir domstolens uppgift icke försvårad. Annorlunda ställer sig emellertid saken i fall som t. ex. följande: blodprov har tagits en timme efter det förandet av motorfordon ägt rum, och blodprovet visar en alkoholhalt av 1.45 promille. Åklagaren kan då yrka ansvar jämlikt lagens 1 § andra stycket med den motiveringen att, enär blodalkoholhalten i genomsnitt faller med en hastighet av 0.15 promille i timmen, svaranden hade 1.60 promille alkohol i blodet, då han förde sitt fordon. Mot denna uppgift kan svaranden exempelvis invända, att hans spritförtäring ägt rum vid en så sen tidpunkt, att alkoholkurvan i hans blod ännu vid provtagningen befann sig i stigande.

Det är uppenbart, att domstolens uppgift i sådana och liknande fall kan bli vansklig. Fallen torde emellertid, som redan framhållits, komma att utgöra endast en ringa del av hela antalet mål. Med hänsyn till stadgandet i 1 § första stycket kan man vidare räkna med att, även om beräkningar sådana som de förutnämnda göras, de egentliga rattfylleristerna alltid komma att bestraffas.

Utredningsmannen anför därefter, att vid ändring av 1 § i 1934 års lag vissa ändringar torde böra verkställas jämväl i 2 och 5 §§ av samma lag samt i 1 § andra stycket lagen den 31 maj 1934 om blodundersökning i brottmål, 21 § 1 mom. första stycket motorfordonsförordningen samt 21 § vägtrafikstadgan. Utredningsmannen yttrar härom:

I 2 § lagen den 7 juni 1934 om straff för vissa brott vid förande av motorfordon stadgas bland annat, att där någon vid förande av fordon, som avses i 1 § samma lag, varit så påverkad av starka drycker, som där sägs, och därvid ådgalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, skall han dömas till fängelse eller straffarbete i högst ett år. I och med uppställandet av två brottstyper i lagens första paragraf uppstår frågan om hänvisningen från 2 § till 1 § i lagen — uttrycket »så påverkad av starka drycker, som där sägs» — skall omfatta även den nytillkomna brottstypen. Enligt utredningsmannens uppfattning bör så vara fallet. I syfte att giva ett tydligt uttryck för denna mening föreslås en mindre ändring i 2 § lagen den 7 juni 1934. I 5 § har företagits en formell ändring, betingad av den nya lagstiftningen om verkställighet av bötesstraff.

I 1 § andra stycket lagen den 31 maj 1934 (nr 194) om blodundersökning i brottmål föreskrives, att blodprov må tagas å den, som med skäl misstänkes hava fört motorfordon eller traktortåg så påverkad av starka drycker, att han kan antagas icke hava ägt nödigt herravälde över sina handlingar. Denna föreskrift bör givetvis utsträckas till att omfatta även sådana fall, då det visserligen icke kan antagas, att föraren på grund av alkoholpåverkan är ur stånd att på betryggande sätt föra sitt fordon, men det däremot är sannolikt att alkoholkoncentrationen i hans blod överstiger 1 promille. Utredningsmannen framlägger förslag till sådan ändring.

Även i 21 § 1 mom. motorfordonsförordningen behandlas det fall, att förare vid färd med motorfordon eller traktortåg varit så påverkad av starka drycker, att han kan antagas ej hava ägt nödigt herravälde över sina handlingar. Det föreskrives i detta moment att körkortet i sådant fall skall frånges föraren med rätt för honom att efter viss tid, minst sex månader och högst två år, få frågan om återbekommande av rätten att vara förare upptagen till prövning. Skäl synas icke föreligga att med avseende å de i författningen givna reglerna om körkortsindragning göra skillnad mellan de egentliga rattfylleristerna och de personer, som straffas allenast därför, att de vid för hög

blodalkoholhalt framfört motorfordon eller traktortåg. Föreskrifterna i 21 § 1 mom. motorfordonsförordningen om indragning av körkort synas därför böra omfatta även dessa sistnämnda förare. Utredningsmannen framlägger därför förslag till härför erforderliga ändringar av detta moment.

Uppmärksamhet bör i detta sammanhang även ägnas åt 21 § vägtrafikstadgan. Det stadgas i denna paragraf, att polisman äger förbjuda den, som kan antagas vara så påverkad av starka drycker, att han icke äger nödigt herravälde över sina handlingar, att föra automobil. I 26 § första stycket vägtrafikstadgan föreskrives, att motsvarande regel skall gälla även beträffande motorcykel och i 37 § sista stycket i samma stadga gives enahanda föreskrift i fråga om traktortåg.

Den prövning av motorförarens påverkningsgrad, som dessa stadganden lägga i polismannens hand, måste enligt sakens natur vara ytterst schematisk. Det torde därför icke vara nödvändigt att låta polismannens rätt att förbjuda förande av motorfordon eller traktortåg omfatta även förare, vars förseelse består allenast däri, att han färdats med för hög alkoholhalt i blodet. Där emot föreslås att i 21 § vägtrafikstadgan vidtages en redaktionell ändring i syfte att bringa formuleringen i överensstämmelse med förslaget till ny lydelse av 1 § lagen den 7 juni 1934 om straff för vissa brott vid förande av motorfordon.

För texten till de av utredningsmannen sålunda föreslagna ändringarna torde få hänvisas till betänkandet.

Utredningsmannen behandlar slutligen vissa frågor om kraftigare åtgärder för motverkande av onykterhet vid ratten. Härom anför utredningsmannen följande:

Det har ifrågasatts att i avskräckande syfte vidtaga en skärpning av straffet för rattfylleri, som nu i det övervägande antalet fall utgör fängelse i en månad. Med hänsyn till att redan det korta frihetsstraffet för den i övrigt oförviltige innefattar mycket allvarliga följdverkningar av social och ekonomisk art, synes dock denna tanke böra avvisas.

Vidare har gjorts gällande, att tiden för körkortsindragning i fall av rattfylleri borde förlängas. Enligt 21 § motorfordonsförordningen kan efter rattfylleri körkortet återkallas för en tid av minst sex månader och högst två år. Vid rattfylleri utan särskilt försvårande omständigheter indrages kortet i regel för en tid av 8 månader, för så vitt föraren icke tidigare fått sitt körkort indraget.

Ifrågavarande spörsmål var så sent som år 1938 föremål för riksdagens prövning. I motion till detta års riksdag av herr Dahlbäck (nr 329 i andra kammaren) ifrågasattes, att vid rattfylleri första gången körkortet skulle indragas för minst ett år och att vid upprepat brott under de närmaste fem åren körkortet skulle indragas för alltid. Motionen blev emellertid i enlighet med andra lagutskottets utlåtande (nr 17) av riksdagen avslagen.

Anledning synes icke föreligga att hävda annan mening än den sålunda av riksdagen omfattade. En längre tids indragning av körkort är en påföljd, som i många fall drabbar den felande minst lika hårt som ett kortare frihetsstraff. För en yrkeschaufför betyder körkortsindragningen, att han hindras från att utöva sitt yrke. De hårda ekonomiska konsekvenserna härav gå ut icke blott över honom själv utan även över hans familj. Följden kan lätt bli att samhället måste inskrida med ekonomisk hjälp. En så hård påföljd av brottet synes även föga överensstämma med den numera allmänt omfattade principen, att en brottsling efter utståndet straff skall beredas största möjliga hjälp att bli en samhällsgagnande medborgare.

Det synes ej heller välbetänkt att — vilket även föreslagits — som påföljd för rattfylleri stadga förverkande av fordonet eller, om fordonet tillhör annan än föraren, dess värde. I den praktiska tillämpningen blir nämligen en sådan påföljd en innehållslös bestämmelse gentemot en person utan tillgångar på samma gång som den kan drabba mängden annan, t. ex. en yrkesbilägare, oskäligt hårt.

Det har vidare föreslagits, att uttryckligt förbud skulle stadgas mot att i rattfyllerimål ådöma villkorlig dom. Vid remissen till lagrådet av 1934 års förslag till lag om straff för vissa brott vid förande av motorfordon yttrade föredragande departementschefen om denna fråga, att villkorlig dom som regel ej lämpade sig vid brott av ifrågavarande art. Departementschefen ville dock ej biträda ett förslag, att domstolarna skulle betagas möjligheten att i dessa mål ådöma villkorlig dom. Det vore emellertid att förmoda, framhöll departementschefen, att domstolarna jämväl i fortsättningen med urskillning skulle begagna sig av denna möjlighet.

Utvecklingen har visat, att antalet villkorliga domar i rattfyllerimål varit mycket ringa. Med hänsyn härtill synes ej heller i förevarande avseende någon ändring vara påkallad.

Yttranden.

Yttranden ha inforrats från rikets hovrätter, medicinalstyrelsen, överståthållarämbetet och länsstyrelserna. Flera av dessa myndigheter ha överlämnat yttranden från dem underlydande tjänstemän samt från enskilda samman slutningar. Härjämte ha yttranden inkommit från föreningen Sveriges härads hövdingar, styrelsen för föreningen Sveriges stadsdomare, föreningen Sveriges landsfiskaler, föreningen Sveriges stadsfiskaler, svenska polisförbundet, styrelsen för Sveriges advokatsamfund, nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, kungl. automobilklubben, motormännens riksförbund, nykterhetsnämndernas riksförbund och motorförarnas helnykterhetsförbund, vilka beretts tillfälle att yttra sig i ärendet. Vidare har härads hövdingen i Ångermanlands västra domsaga inkommit med en skrift.

Förslaget att straffbelägga förande av motorfordon och traktortåg i de fall, då föraren har en alkoholkoncentration i blodet, överstigande en viss, i lagen angiven gräns, har tillstyrkts i nära nog samtliga yttranden. I fråga om det promilletal, vid vilket en sådan lägsta gräns borde dragas, tillstyrkes i flertalet yttranden utredningsmannens förslag. I ett icke obetydligt antal yttranden framhålles emellertid, att gränsen borde sänkas, varvid i de flesta fall föreslås en gräns av 0.5 promille. Å andra sidan har i ett antal fall även anförts, att den av utredningsmannen föreslagna gränsen borde höjas. Mot utformningen i övrigt av förslaget till ändrad lydelse av 1 § i 1934 års lag ha även vissa erinringar gjorts.

Reglerna om indragning av körkort efter rattfylleribrott ha, särskilt i länsstyrelsernas yttranden, varit föremål för uppmärksamhet. Därvid har i ett icke ringa antal fall uttalats önskemål om att dessa regler måtte skärpas.

I. Förslaget till ändrad lydelse av 1, 2 och 5 §§ i 1934 års lag om straff för vissa brott vid förande av motorfordon.

1. Frågan om en blodalkoholgräns bör införas i lagen.

Rikets hovrätter, medicinalstyrelsen och i det närmaste samtliga länsstyrelser samt nära nog alla övriga myndigheter och sammanslutningar, som yttrat sig i ärendet, tillstyrka att en sådan gräns införas. Sålunda anför Svea Hovrätt, att mycket stode att vinna både beträffande lagens förebyggande verkan och säkerheten i rättstillämpningen, om straffbestämmelserna mot rattfylleri anknötes till viss blodalkoholgräns.

I några yttranden mötes emellertid förslaget med betänkligheter. Länsstyrelsen i Värmlands län yttrar sålunda, att det med hänsyn till nu föreliggande erfarenhet om rattfylleribrottet vore för tidigt att göra detsamma till föremål för en lagstiftning som den föreslagna. Även kungl. automobilklubben och Älvsborgs läns trafikbilägareorganisation anse, att gällande lag borde bibehållas. Automobilklubben anför, att i fråga om rattfylleribrottet utbildats en rättspraxis, som i ej ringa grad vunnit stöd i det allmänna rättsmedvetandet. En revision av lagstiftningen borde enligt klubbens mening icke vidtagas med mindre vägande skäl kunde åberopas därför. Sådana skäl ansåge klubben icke föreligga. Det torde dessutom, anför klubben vidare, vara principiellt felaktigt att giva blodalkoholhalten en sådan särställning i lagstiftningen, att domstolarnas verksamhet bleve fastlåst. Domstolarna borde icke berövas möjligheten att taga hänsyn till omständigheterna i varje särskilt fall.

Landsfogden i Värmlands län befarar, att den föreslagna lagen skulle väsentligt öka antalet av dem, som straffas för rattfylleri. Det vore därför bättre om nuvarande lagstiftning bibehölles samt utökades med en allmän bestämmelse om ett hårt straff för den, som gjorde sig skyldig till rattfylleri och därvid åstadkomme skada.

Betänkligheter mot att giva blodalkoholhalten en särställning som bevismedel uttalas av nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande. Föreningen ifrågasätter, huruvida det ur psykologiska och allmänt folkpedagogiska synpunkter kunde vara lämpligt att till grund för straffutmätningen vid brott av denna komplicerade art lägga vissa siffermässigt bestämda tal av alkoholpåverkan, sådan denna framkommer vid blodprovstagningen med dennas ännu ovissa och osäkra natur. Lagtexten kunde lätt tolkas så, att en alkoholkonsumtion, som medför en alkoholkoncentration i blodet upp till den angivna minimigränsen, vore av samhället sanktionerad. På motsvarande sätt hade, uppger föreningen, de på sin tid gällande siffermässigt bestämda gränserna för högsta tillåtna hastighet tolkats. — Även i andra yttranden ha uttalats farhågor för att förslaget skulle skapa den uppfattningen, att en lägre alkoholkoncentration än den angivna vore tillåten.

Motormännens riksförbund yttrar, att i rattfyllerimål varje bevismedel, som stode till buds, borde skänkas beaktande. Det kunde icke undgås,

att ett dömande med utgångspunkt uteslutande från blodprovet komme att innefatta ett dömande på sannolikhetsskäl, vilket vore en allvarlig fara. Förslaget skulle, om det upphöjdes till lag, än mera öka den schablonmässighet varmed nu gällande lag tyvärr tillämpades.

2. Frågan vid vilket promilletal en lägsta blodalkoholgräns bör dragas.

Svea Hovrätt anför:

Goda skäl kunna anföras för den uppfattningen, att den som har en alkoholkoncentration i blodet av 1 promille antages vara så påverkad av starka drycker, att han är olämplig som förare. Utredningsmannen har emellertid satt denna gräns vid 1.5 promille (1 § andra stycket), men tillika föreslagit, att den förare som, utan att bevisligen vara i sådan grad påverkad, har en alkoholkoncentration av 1—1.5 promille, skall anses ha gjort sig skyldig till en förseelse mot god ordning, för vilken en lägre straffskala skall gälla (1 § tredje stycket motiven sid. 85). För närvarande torde man böra stanna vid denna förmedlande ståndpunkt. Det är av vikt att lagstiftningen i detta ämne äger förankring i rättsmedvetandet, och den allmänna meningen i vårt land torde ännu ej vara mogen för ett längre steg i den enligt hovrättens åsikt önskvärda riktningen.

Göta Hovrätt yttrar:

Enligt hovrättens uppfattning skulle åtgärder av det slag, som förslaget innebär, vara ägnade att avhjälpa brister i den nu gällande lagen. Straff skulle sålunda i större utsträckning än för närvarande drabba dem som på grund av spritförtäring äro olämpliga som förare och därmed farliga för trafiksäkerheten. Lagen komme därigenom att verka återhållande på spritförtäring i samband med motortrafik och således i folkuppfostande riktning i allmänhet. En annan fördel ligger däri, att en på angivet sätt ändrad lag skulle innebära garanti för en enhetligare rättstillämpning. Av nu anförda skäl får hovrätten tillstyrka en lagändring i enlighet med de i betänkandet angivna principerna.

Hovrätten över Skåne och Blekinge anför, att det kunde synas tveksamt huruvida icke redan nu — till undvikande av alltför täta ändringar i gällande lagstiftning på området — den lägre promillegränsen borde sättas till 0.5 promille, såsom bland annat medicinalstyrelsen i yttrande över justitieombudsmannens skrivelse föreslagit i enlighet med vad som redan gäller i Norge. Hovrätten hade emellertid funnit utredningsmannens skäl för att tills vidare stanna vid en undre gräns av 1 promille övertygande.

Länsstyrelsen i Kristianstads län anför:

Statsmakterna hava genom de lagbestämmelser, som tid efter annan framkommit i ämnet, sökt att gradvis pröva sig fram till den mest rationella lösningen av dessa komplicerade spørsmål. Det förefaller som om föreliggande förslag, som utan att gå till någon ytterlighet dock allvarligt skärper bestämmelserna angående alkoholmissbruk vid förande av motorfordon, innebär en lycklig lösning av frågan och länsstyrelsen tillstyrker därför, att förslaget lägges till grund för en lagstiftning i ämnet. Erfarenheten får sedan visa, huruvida ytterligare skärpta föreskrifter äro av nöden.

Hovrätten för Övre Norrland yttrar:

Så vitt man kan sluta av den nu föreliggande utredningen synes det numera vara möjligt att fastställa en gräns för alkoholkoncentrationen i blodet,

beträffande vilken man med tillräcklig säkerhet kan säga, att en förare med minst denna koncentration är så farlig för trafiksäkerheten att han bör straffas för rattfylleri utan att motbevisning om hans ofarlighet tillåtes. Denna gräns torde icke böra sättas lägre än vid en alkoholkoncentration i blodet av 1.5 promille. Men därvid läser man icke behöva stanna. Den föreliggande utredningen synes utvisa, att härjämte en något lägre gräns — förslagsvis 1 promille — bör kunna fastställas för användning på det sätt, att den förare, som företer en koncentration av minst denna storlek (men mindre än 1.5 promille), bör straffas för rattfylleri för den händelse ej av särskilda omständigheter framgår att han icke var olämplig såsom förare. Med andra ord, den uppställda presumptionen, grundad å blodprovet, tillerkännes i detta fall ej större styrka än att den må motbevisas.

Mot uppställande av dessa presumtioner vid straffbeläggande av rattfylleri — den ena presumptionen ovillkorlig och den andra motbevisbar — anmärkes måhända, att det över huvud ej är fullt tillfredsställande att döma till straff på presumtioner; det är möjligt att den undersökte i själva verket icke var farlig för trafiksäkerheten oaktat den förutsatta koncentrationen förelåg. Invändningen får dock med hänsyn till rattfylleribrottets natur icke någon större tyngd. En förare med den ifrågavarande koncentrationen måste, såvitt utredningen visar, i det alldeles övervägande antalet fall anses farlig för trafiksäkerheten. Av denna anledning vill lagstiftaren icke tillåta någon person med denna koncentration att föra bil, respektive icke tillåta det med mindre föraren undantagsvis finnes icke vara olämplig såsom sådan. Därest grunden för presumptionernas uppställande fattas på detta sätt, synes något sakligt berättigande för betänkligheter att döma till straff på presumptionerna knappast föreligga.

I själva verket är det ju ingalunda otänkbart att bestämma brottsbegreppet rattfylleri i omedelbar anslutning till de två presumptionerna och sålunda straffa för det bilföraren föredde den höga alkoholkoncentrationen. Emellertid synes det, såsom utredningsmannen funnit, vara av praktiska skäl nödvändigt att lagen innehåller en brottsbeskrivning å rattfylleri, som är oberoende av presumptionerna och hänför sig direkt till det förhållandet, att den tilltalade fört bil (vissa andra fordon) ehuru han på grund av alkoholförtäring var olämplig såsom förare. Skälen härtill äro att blodprovning ej alltid kan förekomma eller ej alltid bör äga rum. Men om sålunda denna av presumptionerna oberoende brottsbeskrivning skall finnas i lagen, synes det tekniskt mest ändamålsenligt att, efter den princip som följts i 1 § första och andra stycket i utredningsmannens förslag, först uppställa den allmänna brottsbeskrivningen och därefter till densamma anknyta en eller flera presumtioner.

Hovrätten föreslår därför, bland annat, den ändringen i utredningsmannens förslag, att förare i koncentrationsgraderna 1.0—1.5 promille skulle straffas, »därest ej av omständigheterna framgår, att han icke var olämplig såsom förare».

Hovrätten fortsätter därefter:

Vad angår vissa yrkesförare av bil (andra fordon) synes det hovrätten vara berättigat att uppställa ännu ett straffbud för förseelse av nära liggande slag. Även om, att döma av den föreliggande utredningen, en bilförare med en alkoholkoncentration i blodet av mindre än 1 promille icke kan mera allmänt antagas vara direkt olämplig att föra bil — en sak varom dock olika meningar väl kunna råda — är det likafullt tydligt, att även en sådan förare, så snart koncentrationen uppgår till ett visst mått, förslagsvis minst 0.5 promille, genom bilkörningen tager ej betydelselösa risker med avseende å trafiksäker-

heten. Ätminstone vad angår de yrkesförare, som mot ersättning gå i trafik med passagerare, synes samhället skäligen kunna fordra att sådana risker icke tagas. Det kan därför ifrågasättas att stadga straff för dylik yrkesförare, som förer bil (möjligen även motorcykel; traktortåg torde ej här komma ifråga) med en alkoholkoncentration i blodet av minst 0.5 promille, där han ej faller under straffbudet i 1 §. Emellertid bör måhända denna yrkesförarens förseelse icke betraktas såsom eller kallas för rattfylleri. Den bör anses vara av lindrigare art än egentligt rattfylleri. Möjligen skulle förseelsen kunna benämnas förseelse mot rattnykterhet. Straffet för densamma synes böra bestämmas till dagsböter.

Förutom att fullgoda skäl i och för sig torde föreligga för uppställande av den senast omfördälda lindrigare brottstypen, synes det även ur synpunkten av lagens moralbildande verkan bliva av värde, därest en så låg koncentrationsgräns som 0.5 promille inskrives i lagen, må vara blott i fråga om de förare på vilka de största anspråken ställas.

T. f. förste stadsfiskalen i Stockholm föreslår, under hänvisning till de i betänkandet intagna siffrorna rörande sambandet mellan alkoholkonsumtion och blodalkoholkoncentration, att undre gränsen i 1 § andra stycket sättes till 1 promille, under det att tredje stycket skulle utgå.

I ett flertal yttranden föreslås emellertid, att den lägsta blodalkoholgränsen sättes till ett lägre tal än 1 promille. Sålunda yttrar medicinalstyrelsen, som erinrar om att styrelsen tidigare uttalat sig för 0.5 promille, följande:

Det stora intresse, som från forskare i olika länder ägnats studiet av alkoholpåverkningsgraden vid olika alkoholkoncentration i blodet, har medfört vidgade kunskaper om här föreliggande fakta.

I själva verket synes nästan varje nytt tillskott till vårt vetande på detta område betyda ett nytt stöd för den uppfattningen, att även mycket låga promillevärden på blodalkoholen med hjälp av förfinad undersökningsmetodik låta sig registrera genom mätbara påverkningar på försökspersonerna, framför allt på deras nervsystem. Eftersom dessa påverkningar till stor del utgöras av sådana, som äro av särskild betydelse för förmågan att föra motorfordon (nedsättning av nervsystemets finare funktioner, förlamning av de normala hämningarna o. s. v.), synes det vara uppenbart, att, då det nu gäller att i lag fastslå en viss alkoholkoncentration i blodet, vid vilken straffbar alkoholpåverkan alltid skall anses föreligga, denna gräns måste sättas så lågt att ätminstone icke flertalet motorfordonsförare vid densamma kan *antagas vara på grund av spritkonsumtion farligt för trafiksäkerheten*. Enligt styrelsens mening kan den av utredningsmannen föreslagna gränsdragningen icke anses fylla detta krav. Till belysning av denna sin uppfattning vill styrelsen hänvisa till bland annat professor Sjövalles uppsats hösten 1939 i festskriften till Johan Scharffenberg (Oslo 1939). I denna framlägges resultatet av nu föreliggande stora statistiskt bearbetade sammanställningar från de skandinaviska länderna och Tyskland med jämförelse mellan blodalkoholkoncentration och kliniskt registrerade tecken på alkoholpåverkan. Dessa statistiker omfatta inalles 16,007 fall varav 2,438 från Danmark, 3,129 från Norge, 3,345 från Tyskland och 7,095 från Sverige. »Man kan», säger professor Sjövall, »ur undersökningarna draga den slutledningen, att med vanliga undersökningsmetoder kliniskt påvisbara tecken på alkoholpåverkan framträda i *minst fjärdedelen av fallen*, då koncentrationen stigit till 0.5 promille, i *drygt halva antalet fall* vid en blodkoncentration av 1 promille, i *mer än 4/5 av fallen*, då koncentrationen nått över 1.5 promille och i *nästan samtliga fall* vid en kon-

centration av 2 promille.» — Härtill yttrar professor Sjövall vidare: »Till dessa procentsiffror kan också fogas den kommentaren, att de säkerligen skulle blivit högre, om den kliniska undersökningen företagits av en och samma härför särskilt tränad läkare. Så har beträffande 479 av de danska fallen ägt rum och procentsiffrorna för de 4 ovan angivna koncentrationsgrupperna hava därmed stigit till respektive 50, 74, 90 och 100.»

Redan intagandet utan samband med måltid av 15 centiliter 40 procentig sprit d. v. s. vanlig restaurantranson kan medföra, att blodalkoholvärdet kommer upp till inemot 1 promille och även om intagandet sker i samband med måltid torde värdet ej sällan komma att överstiga 0.5 promille även om individuella variationer (med kroppsvikt etc.) äro vanliga. Sett mot bakgrunden av ovan angivna siffror rörande den kliniskt påvisbara påverkan, betyder detta i regel, att den som sätter sig vid ratten efter att ha intagit måltid med vanlig restaurantranson därmed måste sägas riskera trafiksäkerheten i en utsträckning, som icke kan anses tillåten. Detta omdöme försvagas icke av det faktum, att många själv anser sig ha sin körskicklighet förhöjd eller i varje fall oförminskad efter förtäring av ifrågavarande kvantitet alkohol. Det må även erinras om, att det ingalunda är ovanligt, att motorfordonsförare under färd förtära 1—2 supar brännvin eller ett par flaskor pilsner utan samband med föda. Att därvid blodalkoholvärdet ofta når över den gräns, där klinisk alkoholpåverkan kan konstateras, måste anses visst.

Med kännedom om nu angivna fakta kan det enligt medicinalstyrelsens bestämda mening icke tillrådas att sätta gränsen mellan tillåten och icke tillåten alkoholförtäring för motorfordonsförare högre än att därigenom förare, som genom alkoholförtäring nedsätter sin körförmåga på ett sådant sätt, att han innebär fara för trafiksäkerheten, också i regel kan göras ansvarig. Det kan icke vara något samhällsintresse att härvidlag lämna allt för vid marginal av hänsyn till rådande alkoholvanor och av dessa skapade opinioner. Särskilt i nuvarande tidsläge med dess oundgängliga krav på medborgarnas samhällsanda och hänsyn till det gemensammas väl synes detta mindre motiverat än någonsin.

Vid medicinalstyrelsens utlåtande har fogats ett särskilt yttrande av chefen för statens rättskemiska laboratorium, professor Erik Wolff, som anför, att även om en gräns av 0.5 promille i princip kan anses riktig, så torde det emellertid av folkpsykologiska skäl vara tvivelaktigt, huruvida genom en så drastisk skärpning av gällande lagstiftning den eftersträfvade ökningen av nykterheten vid ratten skulle ernås.

För en undre gräns av 0.5 promille uttala sig vidare länsstyrelserna i Stockholms, Kalmar, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Västmanlands och Västerbottens län, landsfogden i Södermanlands län samt centralförbundet för nykterhetsundervisning.

Överståthållarämbetet anför, under åberopande av de i betänkandet återgivna uppgifterna rörande sambandet mellan alkoholförtäring, kroppsvikt och alkoholkoncentration, att de i förslaget angivna gränserna 1.5 och 1 promille borde sänkas till 1 respektive 0.5 promille. Samma mening omfattas av länsstyrelsen i Kronobergs län, motorförarnas helnykterhetsförbund och nykterhetsnämndernas riksförbund.

Poliskammaren i Hälsingborg föreslår, att den undre gränsen sättes vid 0.6 promille. Länsstyrelsen i Norrbottens län samt

svenska polisförbundet yttra, att gränsen bort sättas något lägre än vad utredningsmannen föreslagit.

Trafikpolisintendenten i Stockholm ifrågasätter om icke just nu »den psykologiska tidpunkten är inne för införande av förbud mot all slags alkoholförtäring före bilkörning».

I ett antal yttranden uttalas emellertid farhågor för, att de i betänkandet upptagna promillegränserna skulle vara för låga. Sålunda anför länsstyrelsen i Hallands län, med hänvisning till de i betänkandet lämnade uppgifterna beträffande rättspraxis i fråga om rattfylleribrottet, att de av utredningsmannen föreslagna gränserna borde höjas till 1.5 respektive 2 promille.

I några fall föreslås, att 1 § tredje stycket i förslaget icke upphöjes till lag. Den undre gränsen skulle härigenom höjas till 1.5 promille.

Länsstyrelsen i Malmöhus län anför sålunda:

Det kan befaras, att det blott bleve i undantagsfall, som brott enligt tredje stycket komme att konstateras, och med hänsyn därtill kan den frågan med skäl uppställas huruvida en sådan bestämmelse bör införas. I detta sammanhang må ock framhållas, hurusom det icke är uteslutet att möjligheten att kunna hos en bilförare påvisa en alkoholmängd av 1.0 promille kan leda till införande här och var av ett mindre tilltalande spionsystem. Med frågan om införande av här avsedda bestämmelse torde i allt fall lämpligen kunna anstå till dess erfarenhet vunnits om verkningarna av en bestämmelse enligt andra stycket.

Föreningen Sveriges häradshövdingar har även anfört någon betänklighet mot tredje stycket, under motivering att bestämmelsen möjligen kunde uppmuntra spioneri och angivelsesystem.

Även länsstyrelsen i Östergötlands län uttalar betänkligheter mot att 1 § tredje stycket upphöjes till lag. Länsstyrelsen ifrågasätter lämpligheten av att utanför första och andra styckenas tillämplighetsområde tillskapa en ny grad av rattfylleri, för vilken, med domstolarnas benägenhet att hålla sig i närheten av minimum inom strafflatituden, endast i sällsynta undantagsfall strängare straff än böter torde komma att ådömas. Landsfogden i Kronobergs län finner, att regeln i tredje stycket under vissa förhållanden — särskilt då en person efter att hava intagit spritdrycker oförmodat får anledning att köra bil — kunde synas väl sträng.

Även styrelsen för Sveriges advokatsamfund varnar för en alltför låg gräns. Samfundet anför, att en föreskrift, liknande 1 § tredje stycket i förslaget, möjligen kunde ur moralbildande synpunkt vara av viss betydelse. En förutsättning för att bestämmelsen skulle få en sådan verkan vore emellertid att alkoholgränsen icke sattes för lågt.

Kungl. automobilklubben anför, att en så låg gräns som 1 promille icke skulle vinna stöd i det allmänna rättsmedvetandet.

Centralförbundet för nykterhetsundervisning anför, att de vetenskapliga experiment, som hittills verkställts i fråga om sambandet mellan alkoholförtäring, kroppsvikt och alkoholkoncentration, huvudsakligen hänfört sig till förtäring på fastande mage av extraktfria eller extraktfattiga spritdrycker. De i betänkandet återgivna siffrorna om den alkoholkoncentration,

som uppnås efter viss alkoholförtäring, kunde därför bliva missvisande. Det vore därför önskvärt, att ytterligare vetenskapliga undersökningar verkställdes rörande denna fråga. Enligt förbundets mening vore vidare de av alkoholförtäring orsakade funktionsrubbingarna så stora, att praktiskt taget ingen motorförare med mera än 1 promille i blodet kunde på ett betryggande sätt framföra sitt fordon. Förbundet tillägger härförutom, att ytterligare undersökning borde göras om verkningarna av den norska lagen om rattfylleri, vilken innehåller en gräns å 0.5 promille. — Motsvarande synpunkter ha anförts av motorförarnas helnykterhetsförbund.

3. Presumtionen i 1 § andra stycket.

Utredningsmannens förslag har i flertalet yttranden lämnats utan erinran. Vissa anmärkningar ha emellertid framställts.

Länsstyrelsen i Jönköpings län yttrar:

Det kan ifrågasättas, huruvida verkningarna av analysmetoden hittills förmått mera allmänt påverka det allmänna rättsmedvetandet därhän, att det är möjligt att med det förtroende bygga på metoden, som är en nödvändig förutsättning för att tilltron på en sålunda konstruerad lagstiftning ej skall rubbas. Med hänsyn härtill kan det måhända vara mindre välbetänkt att göra legalpresumtionen i andra stycket av 1 § så absolut bindande som enligt förslaget blivit fallet; och det kan ifrågasättas, om det icke i längden skulle befinnas mera lämpligt att hava en möjlighet till motbevisning öppen. Detta skulle kunna ske exempelvis genom tillägget »såvitt ej synnerliga skäl till annat föranleda». En sådan utväg skulle säkerligen utan risk kunna anlitas, då den sannolikt icke komme att användas annat än i yttersta undantagsfall. Utvägen bör emellertid enligt länsstyrelsens mening stå domstolarna till buds, så att en domare icke i de undantagsfall, som kunna uppstå, tvingas att döma mot sin övertygelse.

Poliskammaren i Hälsingborg anser, att presumtionen, som borde knytas till en lägsta gräns av 0.6 promille, skulle vara motbevisbar. Även kungl. automobilklubben och motormännens riksförbund avstyrka en presumtion, som icke finge motbevisas.

Hovrätten för Övre Norrland har, jämte ett antal andra myndigheter, yttrat, att andra stycket kunde medföra, att den tilltalade i ett fällande utslag säges bliva straffad för att ha fört bil, ehuru han var olämplig därtill, då han i själva verket måhända i ett och annat fall ej bevisligen var olämplig såsom förare utan blott företedde en vid körning otillåten alkoholconcentration. Hovrätten tillägger dock, att denna mera formella anmärkning syntes vara av ringa betydelse.

Länsstyrelsen i Stockholms län, som framfört samma erinran, föreslår emellertid, att 1 § andra stycket på grund härav måtte uteslutas.

Hovrätten över Skåne och Blekinge föreslår, att 1 § andra stycket skall utgå. Härom anför hovrätten följande:

Bestämmelsen i andra stycket av förslagens 1 § innebär i verkligheten, att förbud stadgats mot förande av motorfordon av den, som förtärt viss myckenhet sprit och att överträdelse härav straffbelagts på sätt i första stycket angivits. Hovrätten har med hänsyn till den stora faran för trafiksäkerheten av

motorförarens spritförtäring icke i princip något att erinra emot, att ett dylikt straffbud tillskapas och att alltså straff — även fängelsestraff — utkräves, ehuru bevisning ej förebragts därom, att vederbörande i det särskilda fallet ej kunnat på betryggande sätt föra motorfordon. Ett stadgande av enahanda innebörd föreslås emellertid även i tredje stycket 1 §, som kriminaliserar förande av motorfordon av person med en alkoholkoncentration i blodet av minst 1 promille. Att för denna låt vara allvarliga ordningsförseelse införa tvenne straffskalor, allteftersom alkoholkoncentrationen över- eller understiger 1.5 promille, synes hovrätten vara en alltför detaljmässig reglering av straffbestämmelserna, varav icke heller något behov torde föreligga. Hovrätten får därför tillstyrka, att andra stycket i 1 § utgår och att i samband därmed begränsningen uppåt till 1.5 promille i tredje stycket borttages.

En motsvarande ståndpunkt i förevarande fråga intages av länsstyrelsen i Uppsala län och landsfogden i Södermanlands län. Länsstyrelsen yttrar:

Motorförare, som är påverkad av alkoholhaltiga drycker vid förande av motorfordon, synes härigenom kunna göra sig skyldig till brott av två olika typer. Den ena förutsätter, att han i det konkreta fallet är så påverkad, att han icke på betryggande sätt kan föra fordonet, den andra, att han försätter sig i ett tillstånd, som enligt allmän erfarenhet innebär en fara därigenom, att vissa under bilkörning särskilt viktiga funktioner försvagas, dock utan att en sådan påverkan, som nyss sagts, är bevisad i det föreliggande fallet.

Det synes, som om det skulle vara lämpligt att vid en reformering av lagstiftningen klart skilja på dessa olika brottstyper. För den förstnämnda skulle straffet vara strängare och lämpligen överensstamma med latituden i nu gällande 1 §. För detta brott bör alkoholkoncentrationen i blodet utgöra ett mycket viktigt bevismedel, men dock icke medföra legal presumption, som icke får motbevisas. För den andra brottstypen konstateras brottligheten genom en alkoholkoncentration i blodet, som enligt erfarenheten innebär trafikfara. För detta brott bör straffet vara lindrigare och böter ingå i den normala latituden. Genom en sådan åtskillnad vinnes, att domstolarna i avseende å förstnämnda slag av brott icke bli bundna av ett enda faktum, vars betydelse i det enskilda fallet kan vara osäker. För allmänheten stöder detta uppfattningen att domstolarna utan ensidighet döma på grund av hela det föreliggande bevismaterialet. Vid vilket promilletal oförmågan att på betryggande sätt föra motorfordon inträder, synes fortfarande vara föremål för delade meningar bland de sakkunniga. I ett stort antal fall synes gränsen ligga lägre än den i förslaget 1 § andra stycket upptagna siffran 1.5 promille. Motsatsen torde dock också förekomma enligt uttalanden i utredningen. I sistnämnda fall skulle förslaget medföra att motorföraren skulle straffas icke för den såsom huvudrekvisit i första stycket förutsatta påverkningen utan för en in concreto lägre grad av påverkan. Bevisprövningen skulle visserligen bli lättare, men säkerheten i det materiella avgörandet mindre. Härvid torde särskilt böra uppmärksammas, att tiden för blodprovet i förhållande till körningen torde spela en icke obetydlig roll. I detta avseende lär det vara oundvikligt att skillnad uppstår mellan, å ena sidan, städer och andra läkarstationer och den vanliga landsbygden å andra sidan. Enligt länsstyrelsens uppfattning bör således icke andra stycket i 1 § medtagas.

Tredje stycket i 1 § i förslaget borde däremot, enligt länsstyrelsens mening, med borttagande av den övre gränsen 1.5 promille upphöjas till lag.

Även länsstyrelsen i Älvsborgs län föreslår, att andra stycket måtte utgå.

Styrelsen för Sveriges advokatsamfund yttrar, att den föreslagna bestämmelsen i andra stycket i sak innebure, att man bröte med den för all modern rättsuppfattning utmärkande strävan att ersätta legala bevisregler och presumtioner med fri bevisprövning. Särskilt anmärkningsvärt ansåge styrelsen det vara att man funnit sig kunna tillämpa legala presumtioner på det straffrättsliga området, då sådana regler där kunde leda till att en person skall förklaras för brottsling, ehuru han törhända i verkligheten är oskyldig till ifrågavarande brott.

4. Brottbestämningen i 1 § första stycket.

Åtskilliga myndigheter och sammanslutningar, däribland styrelsen för Sveriges advokatsamfund, kungl. automobilklubben, förste provinsialläkaren i Kronobergs län, landsfogden i Västernorrlands län och poliskammaren i Hälsingborg stöda uttryckligen utredningsmannens förslag. Länsstyrelsen i Östergötlands län yttrar, att förslaget syntes innebära en avgjord förbättring och utan tvekan kunde förordas. Länsstyrelsen i Jämtlands län anför, att den föreslagna formuleringen givet vore att föredraga framför den nuvarande, något svävande formuleringen. Länsstyrelsen yttrar vidare:

En formulering som den föreslagna synes vara ägnad att öka lagstiftningens effektivitet i avseende å möjligheterna att stävja rattfylleriet, då, enligt vad justitieombudsmannen i sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 31 december 1938 anført, domstolarna ofta för fällande dom enligt nu gällande lag fordrat en alkoholpåverkan, som tagit sig synbara uttryck. Med hänsyn till att en sådan mot lagstiftarens mening stridande tolkning genom den föreslagna nya brottbestämningen synes utesluten, vill länsstyrelsen tillstyrka utredningsmannens förslag i denna del.

Föreningen Sveriges häradsövdingar yttrar, att förslaget innebär en förbättring däri, att medan den nuvarande lydelsen är för allmänt hållen och efter ordalagen omfattar förarens bristande herravälde över sina handlingar över huvud taget, förslaget omnämner blott hans oförmåga att föra motorfordon.

Göta Hovrätt yttrar:

Utredningsmannen har föreslagit, att nu gällande lags uttryck »den som är så påverkad av starka drycker att han kan antagas icke äga nödigt herravälde över sina handlingar» utbytes mot uttrycket »den som varit så påverkad av starka drycker att han icke kunnat på betryggande sätt föra fordonet». Av betänkan det framgår, att det nya uttrycket valts för att lämna mindre utrymme åt subjektivt omdöme och således tydligare utmärka, att prövningen skall ske efter objektiv norm. Enligt hovrättens uppfattning innebär den föreslagna formuleringen såtillvida en fördel, att beskrivningen direkt tar sikte på vederbörandes olämplighet såsom motorförare i stället för, såsom nu gällande lag gör, hans förmåga av herravälde över sina handlingar, vartill kommer, att uttrycket »betryggande sätt» torde i förhållande till nu gällande lags uttryckssätt innebära en skärpning av de anspråk, som man har rätt att

ställa på en motorförare. Emellertid vill hovrätten framhålla, att borttagandet av uttrycket »kan antagas» och förändringen av tempus kunna giva anledning till den missuppfattningen, att det enligt förslaget fordras bevisning om att vederbörande *i det särskilda fallet visat sig icke kunna* på ett betryggande sätt föra fordonet. Det synes därför erforderligt, att det föreslagna uttrycks-sättet ändras, förslagsvis till »Den som — — — är så påverkad av starka drycker, att det måste antagas, att han icke är i stånd att på betryggande sätt föra fordonet.»

Även i ett antal andra yttranden anföres, att brottsbestämningen i 1 § första stycket kunde tolkas som om förarens kvalifikationer skulle prövas med hänsyn uteslutande till den färd, varom fråga vore i det särskilda fallet.

Länsstyrelsen i Malmöhus län yttrar, att den föreslagna brottsbestämningen i första stycket kunde innebära en mildring i förhållande till gällande lag. Det nu gällande uttrycket »så påverkad av starka drycker, att han kan antagas icke äga nödigt herravälde över sina handlingar» medgäve en sådan tolkning, att flera fall av alkoholmissbruk omfattades av stadgandet än av ett stadgande med den föreslagna lydelsen. Länsstyrelsen föresloge därför att allenast den ändringen av gällande lag verkställdes, att innebörden av orden »äga nödigt herravälde över sina handlingar» i den nuvarande bestämmelsen preciserades så, att bestämmelsen komme att uteslutande avse förmågan att föra fordon, som här är i fråga.

Länsstyrelserna i Uppsala och Göteborgs och Bohus län samt trafikpolisintendenten i Stockholm, centralförbundet för nykterhetsundervisning och motorförarnas helnykterhetsförbund anföra, att den fördelning av bevisbördan, som innefattades i orden »kan antagas», borde kvarstå.

Hovrätten för Övre Norrland föreslår lydelsen »Den som — — — oaktat han är så påverkad av starka drycker, att han skäligen kan antagas vara olämplig såsom förare av fordonet».

Hovrätten över Skåne och Blekinge anför, att gällande brottsbestämning borde kvarstå. Hovrätten anför:

Den i första stycket av 1 § uppställda brottstypen är enligt motiven avsedd att motsvara den i gällande lag förekommande. Emellertid har brottsbeskrivningen ändrats. Som skäl härför har åberopats, att det stundom invänts, att den nuvarande formuleringen lämnade för stort utrymme åt den enskilde domarens uppfattning och att därigenom fara skulle finnas för rättsosäkerhet och godtycke. Dessa farhågor hava enligt hovrättens mening icke besannats, utan hovrätten tror sig fastmera kunna konstatera, att åtminstone under senare år tillämpningen av ifrågavarande lagbud icke varit mera skiftande än vanligen är fallet inom straffrättens område. Gällande brottsbeskrivning, som sålunda i praxis får anses hava uppnått en fast tolkning, torde numera hava ingått i allmänna medvetandet, och en ändring däri synes för den skull icke böra göras utan tvingande skäl. Det är också fara värt att den föreslagna ändringen skulle kunna medföra missförstånd, i det att ordalagen i förslaget tyda på en avsikt att skärpa kraven på bevisning om att den tilltalade icke fört eller icke kunnat föra fordonet på ett betryggande sätt, en avsikt som enligt motiven emellertid icke skulle föreligga. Hovrätten får därför föreslå, att för den grövre av de båda i förslaget uppställda brotts-typerna nuvarande brottsbeskrivning bibehålles oförändrad.

Vidare har centralförbundet för nykterhetsundervisning anför följande:

Mot texten kan göras den erinringen, att den icke fastställer den norm, med vilken den under alkoholpåverkan föreliggande körskickligheten skall jämföras. Enligt centralförbundets mening är det principiellt riktigt att göra en jämförelse med den körskicklighet, föraren skulle äga, därest ingen alkoholpåverkan föreläge men omständigheterna i övrigt vore helt oförändrade.

Förbundet föreslår därför, att prövningen skulle avse frågan om förarens förmåga att på ett betryggande sätt föra fordonet genom alkoholförtäring blivit nedsatt. Detta önskemål har framförts även av motorförarnas helnykterhetsförbund.

5. Straffsätserna. Villkorlig dom.

Svea Hovrätt ifrågasätter, huruvida de särskilda dagsbotsminima borde bibehållas. I sådant fall borde det särskilda dagsbotsminimum i 1 § första stycket sättas högre än till tio dagsböter. Hovrätten för Övre Norrland anser, att dagsbotsminima borde borttagas, enär de med hänsyn till sin ringa storlek vore betydelselösa.

Svea hovrätt anför vidare, att i tredje stycket dagsböter borde nämnas före fängelse. Detta önskemål har uttryckts även av andra hörda myndigheter.

Landsfogden i Västernorrlands län anser, att straffminima borde sättas till 25 dagsböter.

Länsstyrelsen i Jönköpings län — som uttalat sig för en motbevisbar presumtion i andra stycket — anser att dagsböter borde utgå ur latituden i första stycket. I tredje stycket borde minimistraffet vara 25 dagsböter.

Länsstyrelsen i Västmanlands län ifrågasätter, huruvida icke fängelsestraff borde göras obligatoriskt vid upprepat brott enligt första stycket. Dagsbotsminimum i detta stycke borde höjas.

Centralförbundet för nykterhetsundervisning föreslår, att straffskärpning införes vid upprepat rattfylleri och rattfylleri, som åtföljts av svårare skada.

Länsstyrelsen i Hallands län, som föreslagit att tredje stycket skulle omfatta blodalkoholhalterna 1.5—2 promille, yttrar, att det syntes mindre tilltalande för rättskänslan att låta ett förhållandevis så strängt straff som fängelse ingå i straffskalan för ett brott, som uteslutande konstituerades av förekomsten av förstnämnda eller högre alkoholhalt i blodet, alltså oavsett att det icke styrkts, att föraren varit så påverkad av starka drycker att han icke kunnat på betryggande sätt föra fordonet.

Poliskammaren i Hälsingborg anför, att vid många tillfällen kunnat konstateras, att en upprörande grov världslöshet ej i nämnvärd mån inverkat på straffmätningen. Med hänsyn härtill föreslår poliskammaren, att ett ovillkorligt frihetsstraff endast skulle stadgas för alkoholpåverkad förare, som vållat en olycka eller eljest åsidosatt sådana trafikföreskrifter, för vilkas över-

trädande gälla dagsböter. I övriga fall, då visserligen konstaterats, att föraren varit så spritpåverkad, att han icke kunnat föra fordonet på ett betryggande sätt, men han ej gjort sig skyldig till någon annan förseelse, borde det normala straffet vara dagsböter och endast vid försvarande omständigheter (iteration eller höggradig berusning) frihetsstraff.

Landsfiskalen i Valkebo distrikt yttrar:

Lämpligheten av fängelsestraff för de fall, som avses i tredje stycket, torde kunna ifrågasättas. I de allra flesta fall torde polis- och åklagarmyndigheterna aldrig få kännedom om de motorfordonsförare, som hava en dylik alkoholkoncentration i blodet men ändock visa sig kunna framföra motorfordon på ett betryggande sätt, och det kan därför synas hårt, att de enstaka förare, som av en eller annan anledning — kanske genom spioneri eller trakasseri — upptäckas hava framfört sina fordon trots sistnämnda alkoholkoncentration i blodet, skola kunna straffas med fängelse.

Motormännens riksförbund föreslår, att normaltituden i första stycket med hänsyn till de skiftande fall, som kunna förekomma, borde omfatta såväl böter som straffarbete.

Styrelsen för föreningen Sveriges stadsdomare framhåller angelägenheten av att straffmätningen differentieras. Det vore icke lämpligt att en månads fängelse så gott som regelmässigt utdömdes för rattfylleribrott.

Ett antal myndigheter och sammanslutningar har yttrat sig i frågan, huruvida villkorlig dom borde förekomma vid rattfylleribrott. Sålunda anför länsstyrelsen i Jönköpings län, att i författningen borde intagas uttrycklig föreskrift om att villkorlig dom ej finge förekomma.

Hovrätten över Skåne och Blekinge yttrar, att hinder tydligen ej borde möta att enligt tredje stycket ådöma frihetsstraff villkorligt.

Styrelsen för föreningen Sveriges stadsdomare och motormännens riksförbund ifrågasätta, om icke villkorlig dom kunde komma till vidsträcktare användning än nu är fallet.

Medicinalstyrelsen, som förordar en gräns av 0.5 promille, uttalar i anslutning härtill önskemål om en större differentiering av straffutmätningen, därvid i första hand villkorlig dom skulle komma i fråga vid lindrigare förseelser, då skada ej orsakats på person eller egendom.

6. Övriga i yttrandena berörda frågor rörande förslaget till ändrad lydelse av 1, 2 och 5 §§ i 1934 års lag.

Häradshövdingen i Ångermanlands västra domsaga yttrar rörande bestämmelsen i 1 § tredje stycket:

Det synes mig vara betänkligt att på sätt skett i den i första paragrafen tredje stycket intagna bestämmelsen göra straffbarheten för denna lägre grad av påverkan beroende av och begränsad till viss siffermässigt bestämd alkoholkoncentration. I många fall av rattfylleri blir det över huvud taget aldrig tillfälle till blodprovstagning, och därav följer för åtskilliga dylika fall att vederbörande blir straffri på grund av besvärighet för domstolen att bestämma koncentrationsgraden. Man behöver blott erinra om svårigheten att få pålitlig upplysning om dels alkoholförtäringens omfattning och dels tiden

mellan förtäringen och körningen. Snart nog bleve det säkerligen också känt, att ett framkomligt sätt att undgå straff bleve att förneka spritförtäring eller uppgiva obetydlig sådan och på allt sätt söka undgå blodprovstagning. Förslagsvis torde det vara värt övervägande, huruvida icke det ifrågavarande tredje stycket i analogi med paragrafens två första stycken kunde givas följande innehåll: Är det icke styrkt, att föraren varit så påverkad som i första stycket sägs, men var i följd av spritförtäringen hans lämplighet såsom förare nedsatt, skall han straffas med fängelse i högst sex månader eller dagsböter, dock ej under tio. Sådan nedsättning skall förutsättas hava uppstått hos honom, om alkoholkoncentrationen i hans blod uppgick till 1.0 men ej till 1.5 promille.

Motsvarande synpunkter anföras av svenska polisförbundet och Värmlands länsavdelning av föreningen Sveriges landsfiskaler.

Styrelsen för föreningen Sveriges stadsdomare yttrar:

Blodprovet bör om möjligt ge svar på frågan hur stor alkoholkoncentrationen i blodet var vid körningstillfället. I de av statens rättskemiska laboratorium utfärdade analysbevisen angives sannolikaste värdet på den i organismen vid provtagningsögonblicket befintliga alkoholmängden. Skulle denna uppgift kunna kompletteras med en approximativ beräkning, utförd i enlighet med den å sid. 58 nederst i betänkandet återgivna grafiska framställningen vore mycket vunnit. Härigenom skulle en säkrare grund för målets bedömande kunna ernås. Styrelsen inser emellertid, att det måhända på vetenskapens nuvarande ståndpunkt är förenat med oöverstigliga svårigheter att kunna prestera en dylik grafisk framställning.

Länsstyrelsen i Östergötlands län yttrar:

Enligt länsstyrelsens mening möter det ej betänkligheter att, såsom i andra stycket gjorts, av praktiska skäl fastslå en alkoholkoncentration i blodet av 1.5 promille eller däröver såsom ett oemotsägligt bevis om den alkoholpåverkan, som är en förutsättning för rattfylleristraf. Denna bestämmelse torde icke innebära någon större skärpning utan torde kunna väsentligen anses såsom ett lagfästande av gällande praxis. Härvid måste emellertid noga beaktas att praxis i regel läser utgå från alkoholkoncentrationen vid tagandet av blodprovet, under det att lagförslaget enligt vad motiven angiva låter koncentrationen vid brottets begående — vid förandet av automobil — vara avgörande. Nu torde exempelvis den, som vid tagandet av blodprov 3¹/₂ timmar efter körningen har en alkoholkoncentration av 1.0 promille, icke på denna grund dömas för rattfylleri, men han skulle enligt förslaget (motiveringen å sid. 85) dömas enligt andra stycket. Länsstyrelsen måste ifrågasätta om det vid denna lagändring — som just avser att i den praktiska rättvisans intresse åvägabringa ett lätthanterligt och likväl teoretiskt försvarbart förfarande, grundat på en enkel analys — är lämpligt att komplicera detta genom beräkningar, som torde bliva ganska vanskliga bland annat därför att de tilltalade oftast lämna oriktiga uppgifter om tiden för alkoholförtäringen och myckenheten av vad som inmundigats samt den i motiven antagna hastigheten av alkoholhaltens fallande väl är genomsnittligt riktig men i de särskilda fallen mycket osäker. Skulle trots detta den i andra stycket stadgade bevispresumtionen anses böra knytas till tiden för brottets begående, torde detta böra tydligare angivas i lagtexten.

Svea Hovrätt har framhållit önskvärdheten av att till behandling upptages frågan om straff för motorförare, som är påverkad av andra hetsande

eller bedövande medel än alkohol eller som eljest befinner sig i sådant tillstånd, att han är olämplig för sin uppgift. Spörsmålet om ansvar för delaktighet i hithörande brott hörde även till dem, som borde klarläggas. Hovrätten tillstyrkte emellertid dessa frågors omedelbara upptagande allenast under förutsättning att därav ej vållades uppskov med förslagets genomförande.

Förstnämnda fråga har berörts även av länsstyrelsen i Jönköpings län, poliskammaren i Hälsingborg och styrelsen för föreningen Sveriges stadsdomare.

Svea hovrätt har yttrat, att det borde i lämplig form klargöras i vilken ordning analysmetodens felgränser (betänkandet sid. 37 och 85) borde vinna beaktande i rättstillämpningen.

I några yttranden har föreslagits, att jämväl förande i alkoholpåverkat tillstånd av andra fordon än automobil, motorcykel och traktortåg skulle kunna bedömas som rattfylleri.

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande och poliskammaren i Hälsingborg anse sålunda, att lagen bör omfatta förare av alla slag av fordon.

Länsstyrelsen i Västerbottens län och Värmlands länsavdelning av föreningen Sveriges landsfiskaler förorda, att motorredskap skulle omfattas av lagen.

Styrelsen för föreningen Sveriges stadsdomare yttrar, att framförande av cykel, hästskjuts eller annat icke motordrivet fordon av den, som befinner vara av starka drycker överlastad, borde bestraffas hårdare än såsom vanlig fylleriförseelse. Det kunde ifrågasättas om icke dylikt brottsligt förfarande borde upptagas såsom särskilt försvärande omständighet i 18 kap. 15 § strafflagen.

Landsfogden i Kalmar län anför — med hänvisning till vissa i länet inträffade fall — att skyldigheten för tjänsteläkare att taga blodprov borde vidgas. Härom anför landsfogden följande:

Av synnerlig vikt är givetvis, att person, som misstänkes för rattfylleri, kan underkastas blodprov snarast möjligt efter anhållandet. Vikten härav torde bli ännu större, därest en viss alkoholkoncentration i och för sig kan medföra straffansvar. Med anledning härav synes mig frågan om läkares skyldighet att verkställa blodprovsundersökning böra i förevarande sammanhang upptagas till prövning. Sådan skyldighet föreligger såvitt jag kunnat utröna allenast för provinsial- och stadsläkare och torde därvid skyldigheten allenast avse undersökning på begäran av polismyndighet i ort, belägen inom vederbörande läkares distrikt (se beträffande provinsialläkare allmänna läkarinstruktionen den 19 december 1930, § 36). Denna begränsning av skyldigheten kan leda till avsevärda svårigheter. Därest vederbörande tjänsteläkare icke är anträffbar, finnes icke någon läkare, som är skyldig att på polismyndighetens begäran taga blodprov. Jag skulle vilja ifrågasätta, om icke föreskrift borde meddelas därom, att alla tjänsteläkare — även lasarettsläkare — skola vara skyldiga att på begäran av varje polismyndighet verkställa blodprovsundersökning.

Även landsfogden i Södermanlands län anför liknande synpunkter.

Länsstyrelsen i Kalmar län instämmer i vad landsfogden i länet yttrat i förevarande ämne och föreslår, att frågan göres till föremål för utredning.

Länsstyrelsen i Jönköpings län yttrar:

För närvarande förekommer ej sällan, att förare av motorfordon, som i påverkat tillstånd råkat ut för kollision eller liknande händelse, omedelbart där efter förtär betydande mängder alkohol i syfte att ointetgöra värdet av en blodprovsundersökning. Till förhindrande härav synes böra föreskrivas, att den alkoholkoncentration i blodet, som finnes vid undersökningstillfället, skall vara utslagsgivande, oavsett om alkoholförtäring ägt rum efter körningens avslutande samt under förutsättning vidare, att det kan visas, att alkohol förtärts jämväl före början av och i anslutning till bilkörningen.

Landsfogden i Kalmar län ifrågasätter, om icke sådan spritförtäring, som nyss berörts, borde i och för sig kriminaliseras.

Hovrättsrådet i hovrätten över Skåne och Blekinge S. A. Rönnquist, som förklarar sig skiljaktig från hovrättens uttalande i ärendet, anför bland annat, att reglerna om blodalkoholgränser borde förtydligas med avseende å de fall, då alkoholkoncentrationen delvis föranletts av andra orsaker är alkoholförtäring, t. ex. om föraren lider av sockersjuka.

Länsstyrelsen i Skaraborgs län anför:

För en del bilförare torde det i lagförslaget upptagna begreppet alkoholkoncentration i blodet med angivande av viss promille ej utan vidare vara till sin innebörd fullt begripligt, varför det synes vid ett upphöjande av förslaget till lag vara lämpligt, att allmänheten bibringas kännedom om de nya bestämmelsernas innebörd i denna del, lämpligen på det sätt att till varje körkorts-innehavare överlämnas populärt avfattad broschyr i frågan med förklaring av begreppsterminologien och understrykande av vikten av nykterhet vid ratten.

Liknande synpunkter anföras av länsstyrelsen i Västernorrlands län och förste provinsialläkaren i Kronobergs län.

II. Förslaget till ändrad lydelse av 1 § lagen om blodundersökning i brottmål.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län föreslår, att rätten för myndighet att taga blodprov — som nu endast omfattar sådan person, som med skäl misstänkes för vissa angivna slag av brott, bland annat rattfylleri — skulle utsträckas till att vid trafikolyckor gälla även förare, som icke misstänkes för alkoholpåverkan.

Motorförarnas helnykterhetsförbund föreslår, att frågan om vidgad rätt att taga blodprov måtte bli föremål för utredning.

En ändring av 2 § i lagen föreslås av landsfogden i Malmöhus län, som yttrar:

Enligt nu gällande lydelse av lagen den 31 maj 1934 om blodundersökning i brottmål tillkommer det bland andra polisman i befälsställning att föranstalta om tagande av blodprov å den som med skäl misstänkes ha fört motorfordon eller traktortåg så påverkad av starka drycker, att han kan antagas icke ha ägt nödigt herravälde över sina handlingar. På landsbygden har det ofta visat sig svårt att i rätta ögonblicket anträffa landsfiskal för att

få beslut om tagande av blodprov å misstänkt person, och många polismän i befälsställning finnas icke å landsbygden. Det kan därför ifrågasättas om icke sådan rätt borde i fall av fara i dröjsmål tillerkännas ordinarie polisman, som genomgått konstapelsklassen i statens polisskola.

Spörsmålet beröres även av Värmlands länsavdelning av föreningen Sveriges landsfiskaler, som föreslår, att rätten att besluta om tagande av blodprov borde, åtminstone på landsbygden, tillkomma varje polisman.

III. Förslaget till ändrad lydelse av 21 § 1 mom. motorfordonsförordningen.

I de flesta yttrandena har utredningsmannens förslag icke givit anledning till erinran. Länsstyrelsen i Kristianstads län yttrar sålunda, att det syntes välbetänkt att utredningsmannen icke, som från vissa håll påyrkats, funnit sig böra föreslå någon skärpning i fråga om reglerna för indragning av körkort.

Svea Hovrätt anför:

Någon ändring i reglerna om körkortsindragning på grund av rattfylleri har ej föreslagits av utredningsmannen. Strängare bestämmelser härutinnan och särskilt en regel om förlust av körkort för all framtid vid upprepat rattfylleri skulle utan tvivel utgöra ett synnerligen verksamt medel till rattfylleriets bekämpande. Då emellertid riksdagen så nyligen som år 1938 avslagit en motion om dylik skärpning, bör måhända en förnyad prövning av denna fråga tills vidare anstå. Möjligen kan det förväntas, att den föreslagna ändringen av reglerna i 1934 års lag skall medföra en strängare tillämpning av bestämmelserna om körkortsindragning i fall av grovt eller upprepat rattfylleri.

Från flera håll ha emellertid yrkanden framställts om en skärpning av reglerna om körkortsindragning. Sålunda förordar medicinalstyrelsen »en utvidgning av körkortsindragningarna». Styrelsen kunde ej helt förstå utredningsmannens betänkligheter härutinnan.

Till förmån för en skärpning av reglerna om körkortsindragning uttala sig även länsstyrelsen i Jämtlands län och landsfogden i Malmöhus län.

Poliskammaren i Hälsingborg föreslår, att minimitiden för indragning bestämmes till ett år.

Länsstyrelsen i Västmanlands län yttrar:

Länsstyrelsen ifrågasätter, om någon allvarlig erinran kan göras mot en författningsändring, varigenom den längsta indragningstiden bestämmes till fem år. Härigenom skulle öppnas en möjlighet att för de grova och icke så sällan förekommande rattfylleribrotten, begångna av personer, vilka känna sig föga eller icke alls berörda av hotet om en eller annan månads fängelsestraff, bestämma en påföljd, som kan bliva verkligt kännbar för vederbörande.

Länsstyrelsen i Jönköpings län anför, att vid upprepat rattfylleri körkortet borde kunna indragas för längre tid, förslagsvis fem år. Länsstyrelsen tillägger härvid följande:

För att i sådant fall det skall kunna förhindras, att en bilförare, som fått sitt körkort indraget på så lång tid, efter mantalsskrivning i annat län, och under uppgift, att han ej tidigare haft körkort, söker sådant därstädes, synes i tidningen Polisunderrättelser regelbundet böra intagas förteckning på dylika personer. Det bör åligga polismyndighet att, innan nykterhetsintyg utfärdas, göra sig förvissad om att vederbörande sökande ej förekommer i detta register.

Överståthållarämbetet föreslår, att länsstyrelse tillerkännes befogenhet att vid upprepat rattfylleri indraga körkortet för alltid. Den som trots straff och indragning av körkort på grund av rattfylleri ånyo gör sig skyldig till sådant brott, syntes ämbetet icke vidare böra anförtros rätten att föra motorfordon. Motsvarande synpunkter uttalas av länsstyrelsen i Kronobergs län, centralförbundet för nykterhetsundervisning och poliskammaren i Hälsingborg samt av landsfogden i Malmöhus län, som anser, att indragning för alltid av körkort borde äga rum, då föraren tre gånger dömts för rattfylleri.

Svenska polisförbundet anför:

I betänkandet omnämnes ett i riksdagen av herr Dahlbäck väckt förslag, enligt vilket vid rattfylleri första gången körkortet skulle indragas för minst ett år och att vid upprepat brott under de närmaste fem åren körkortet skulle indragas för alltid. Utredningsmannen har ansett sig icke kunna biträda dessa förslag, mot vilka han bland annat anført, att en längre tids indragning av körkortet i många fall drabbar den felande minst lika hårt som ett kortare frihetsstraff och att för en yrkeschaufför körkortsindragningen betyder, att han hindras utöva sitt yrke, varigenom konsekvenserna gå ut även över hans familj. Polisförbundet anser, att det kanske kan vara hårt att för den, som första gången fälles till straff för att i alkoholpåverkat tillstånd ha framfört motorfordon, indraga körkortet för längre tid än som av utredningsmannen föreslagits och detta icke heller kanske kan vara nödvändigt för att den felande skall låta sig rättas. Det kan nämligen kanske vara möjligt, att en person icke gjort sig förtrogen med huru mycket alkohol han tål att förtära och att därför hans brott i viss mån mera berott av en tillfällighet än av bristande ansvars-känsla. Helt annorlunda förhåller det sig dock enligt polisförbundets mening med den, som efter att en gång hava sakfällts för rattfylleri ånyo inom fem år gör sig skyldig till samma brott. En sådan person har visat sig vara i avsaknad av den ansvars-känsla, som ovillkorligen bör finnas hos den som innehar körkort. Han är, då han i alkoholpåverkat tillstånd framför motorfordon, i hög grad farlig samt kan åsamka oskyldiga människor oerhörda svårigheter och lidanden. Att konsekvenserna av körkortsindragningen även går ut över en sådan persons familj, kan polisförbundet icke finna vara tillräckligt bärande skäl för att en sådan person ånyo skulle erhålla körkort. Polisförbundet vill erinra om, att om en förarens förmåga att föra motorfordon blivit väsentligen nedsatt genom skada — som kan ha uppstått utan hans förvällande — så skall dennes körkort återkallas. Även i sådant fall kunna konsekvenserna av körkortsåterkallelsen gå ut över förarens familj, men detta får icke hindra körkortets återkallande. Här gäller det att i görligaste mån skydda andra människor. Men detsamma bör gälla även beträffande den, som upprepade gånger fört motorfordon i alkoholpåverkat tillstånd. Han är minst lika farlig för egen och annans säkerhet som den skadade. Polisförbundet får därför på det livligaste instämma i förslaget, att vid upprepat rattfylleri under de närmaste fem åren körkortet skall indragas för alltid.

Länsstyrelsen i Södermanlands län yttrar:

Såsom bestämmelserna nu och jämväl enligt utredningsmannens förslag äro avfattade torde länsstyrelse näppeligen kunna vägra att för en person, som upprepade gånger fått sitt körkort indraget för rattfylleri, utfärda nytt körkort, sedan den för återkallelsen bestämda tiden gått till ända, under förutsättning att föreskrivna intyg kunna företes och någon anmärkning i nykterhethänseende icke förekommit mot sökanden under tiden efter begäendet av den förseelse, som givit anledning till körkortets indragning. Länsstyrelsen anser det ur trafiksäkerhetssynpunkt synnerligen otillfredsställande, att en person, som upprepade gånger fått sitt körkort indraget för rattfylleri, återigen skall kunna betros med att föra motorfordon. Länsstyrelsen vill fördens skull föreslå, att detta spörsmål göres till föremål för särskild utredning.

Jämväl motorförarnas helnykterhetsförbund hemställer om ytterligare utredning för att åvägabringa en skärpning av bestämmelserna om körkortsindragning.

Yrkanden om mildring av de regler om körkortsindragning, som föreslås av utredningsmannen, förekomma även. Sålunda anför styrelsen för Sveriges advokatsamfund, att det med hänsyn till de ekonomiskt och socialt ofta genomgripande verkningar, som en körkortsindragning medför för den enskilde, syntes böra ifrågasättas, om körkortsindragning borde vara obligatorisk vid rattfylleri första gången.

Även i ett annat avseende har mildring yrkats. Länsstyrelsen i Södermanlands län yttrar:

Enligt förslaget till förordning om ändrad lydelse av 21 § 1 mom. motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 göres ifråga om körkortsindragning icke skillnad mellan de egentliga rattfylleristerna och de personer, som straffas allenast därför att de vid hög blodalkoholhalt framfört motorfordon eller traktortåg. I båda fallen skall sålunda körkortet ovillkorligt indragas på minst sex månader. Redan vid tillämpning av nu gällande bestämmelser har det ej sällan synts länsstyrelsen onödigt hårt att i fall, då domstolen funnit mildrande omständigheter föreligga och på grund därav låtit förseelsen sonas med dagsböter, nödgas indraga den dömdes körkort på minst sex månader. Enligt det nu föreliggande förslaget skärpas bestämmelserna bland annat såtillvida, att även den, som icke varit så påverkad av starka drycker, att han icke kunnat på betryggande sätt föra motorfordon men som i blodet har en alkoholkoncentration av mellan 1.0 och 1.5 promille, skall frångävas körkortet på minst nämnda tid. Länsstyrelsen vill ifrågasätta, om det ur trafiksäkerhetssynpunkt kan anses påkallat, att såsom påföljd för en dylik förseelse — av utredningsmannen betraktad som en förseelse mot god ordning — stadga ovillkorlig körkortsindragning på minst sex månader. Särskilt för yrkeschaufförer och andra, som för egen och familjens försörjning äro i behov av körkort, torde detta stadgande komma att verka alltför strängt.

Samma mening uttalas av länsstyrelsen i Östergötlands län. Länsstyrelsen i Uppsala län finner det kunna vara tveksamt om obligatorisk körkortsindragning borde äga rum i förevarande fall men anser dock att så borde ske.

Länsstyrelsen i Örebro län ifrågasätter, om icke länsstyrelserna kunde beredas möjlighet att i större utsträckning än hittills återkalla körkort redan innan lagakraftvunnet utslag föreligger. Länsstyrelsen yttrar härom:

Detta skulle enligt länsstyrelsens mening utan våda kunna ske därigenom, att bestämmelserna i 21 § 1 mom. motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 kompletterades med en föreskrift om att återkallelse må äga rum, så snart vederbörligt intyg föreligger om att den felande vid tillfället haft en alkoholkoncentration i blodet av 1.0 promille eller mer. Det borde därför åligga åklagarmyndigheten, eller, om intyget inkommer först under målets handläggning vid domstol, denna, att utan dröjsmål insända styrkt avskrift därav till länsstyrelsen.

Liknande synpunkter anföras av länsstyrelsen i Västmanlands län, som yttrar:

Länsstyrelsen ifrågasätter om icke, därest utredningsmannens förslag om införande av den till promillesiffran 1.5 knutna presumptionen intages i lagen, ett stadgande bör inrymmas i 21 § 1 mom. fjärde stycket motorfordonsförordningen av innehåll, dels att polismyndighet skall äga rätt omhändertaga körkortet, så snart alkoholkoncentrationen i förarens blod befunnits uppgå till 1.5 promille eller mera, dels ock att polismyndigheten skall vara skyldig insända körkortet, den i paragrafen avsedda redogörelsen samt avskrift av blodanalysbeviset till den länsstyrelse, som utfärdat körkortet, för sådant länsstyrelsens förordnande, som i paragrafen anges. Då i detta fall fällande dom undantagslöst kommer att följa å åtalet, synes det länsstyrelsen lämpligt att beslut om återkallelse av körkortet i enlighet med stadgandet i samma paragraf och moment, tredje stycket meddelas utan avbidan på att utslag meddelas och vinner laga kraft. I syfte att i möjligaste mån förkorta den i vissa fall avsevärda tidsperiod, som i följd av motorfordonsförordningens nuvarande bestämmelser i regel måste förflyta mellan tidpunkten för rattfylleribrottets begående och den dag motorfordonsföraren fråntages körkortet, meddelar länsstyrelsen numera undantagslöst interimistiskt beslut om indragning av körkortet, så snart det fällande utslaget kommit länsstyrelsen tillhanda. Under de senaste två åren hava besvär över sådant beslut endast en gång anförts, och föranledde besvären icke ändring av länsstyrelsens beslut.

Styrelsen för föreningen Sveriges stadsdomare föreslår, att underdomstol tillerkännes befogenhet att interimistiskt verkställa körkortsindragning.

Nyκτηhetsnämndernas riksförbund framhåller, att en eftergranskning av körkortsinnehavarens nyκτηhetsförhållanden borde äga rum. Denna granskning kunde antingen göras obligatorisk för varje innehavare av körkort efter vissa fastställda tidsintervaller eller ock kunde i lagstiftningen uppdragas åt de nyκτηhetsövervakande organen, närmast nyκτηhetsnämnder och polismyndigheter, att under hand verkställa sådan eftergranskning.

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande framhåller vikten av att i samband med utfärdande av respektive förnyandet av körkort en mera noggrann prövning ur allmänna nyκτηhetssynpunkter äger rum.

Poliskammaren i Hälsingborg föreslår, att en motsvarighet till körkortsindragningen skulle drabba den, som utan att vara berättigad till förande av motorfordon, vare sig på grund av att han aldrig haft körkort eller fått detta indraget, ändock kört bil i visst spritpåverkat tillstånd. Lämpligast syntes vara, om denna motsvarighet finge formen av ett av domstol meddelat förverkande av möjligheten att erhålla eller återfå körkort. Allt efter omständigheterna torde denna påföljd ådömas för viss tid eller för alltid.

IV. Förslaget till ändrad lydelse av 21 § vägtrafikstadgan.

I flertalet yttranden har utredningsmannens förslag icke givit anledning till erinran. Sålunda anför länsstyrelsen i Uppsala län:

Förevarande stadgande har visat sig utgöra ett nyttigt hjälpmedel mot alkoholpåverkade motorförare. Någon verklig prövning av graden av påverkan kan uppenbarligen icke förekomma i dylika fall. Med den föreslagna ändrade lydelsen torde praxis komma att utfalla på samma sätt som hittills. Länsstyrelsen har därför icke något att erinra mot förslaget.

Göta Hovrätt yttrar:

Förslaget till ändrad lydelse av 21 § vägtrafikstadgan innebär endast en omredigering av lagtexten till överensstämmelse med den föreslagna nya lydelsen av brottsbeskrivningen i 1 § första stycket av 1934 års lag. Detta skulle medföra, att polisman icke skulle äga förbjuda förare, som misstänkts för brott enligt tredje stycket i nämnda lagrum, d. v. s. för att vara så påverkad, att alkoholkoncentrationen uppgår till 1—1.5 promille, att föra fordonet och vid behov hindra honom därifrån. Även om det kan sägas, att det alltid finnes skäl att misstänka brott mot huvudregeln, där alkoholhalten i blodet kan beräknas uppgå till 1 promille, torde det vara olämpligt att genom en sådan lydelse av 21 § vägtrafikstadgan som den föreslagna giva anledning till ovisshet. Till grund för den nya straffbestämmelsen i tredje stycket av 1 § i förslaget till ändrad lydelse av 1934 års lag ligger ju den uppfattningen, att en person med där angiven alkoholhalt i blodet är farlig för trafiksäkerheten. Anledning saknas därför att begränsa polisens rätt till ingripande på sätt som skett. Hovrätten hemställer på grund av det anförda, att 21 § vägtrafikstadgan ändras så, att polisman äger rätt att ingripa, då han finner skäl antaga, att föraren gjort sig skyldig till brott mot 1 § i 1934 års lag.

Liknande synpunkter anföras av trafikpolisintendenten i Stockholm.

*Departements-
chefen.* Gällande lagstiftning mot rattfylleri stadgar straff för den, som vid förande av automobil, motorecykel eller traktortåg är så påverkad av starka drycker, att han kan antagas icke äga nödigt herravälde över sina handlingar. Straffet utgör fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna äro mildrande, dagsböter, dock ej under tio.

Mot denna lagstiftning har, som av den föreliggande utredningen framgår, riktats anmärkningar i olika hänseenden. Sålunda har anförts, att vid lagens tillämpning gränsdragningen mellan straffbar och straffri alkoholpåverkan kan erbjuda stora svårigheter. Särskilt är detta fallet då de bevismedel, som i regel stå domstolarna till buds — vittnesutsagor, läkares omdöme om graden av alkoholpåverkan och resultatet av blodprovsundersökningen — ej sammanstämma. Dessa svårigheter ha stundom lett till att motorförare, som varit i ganska hög grad påverkade av rusdrycker, dock gått fria från straff. Vidare har mot gällande lagstiftning erinrats, att dess avhållande verkan minskas genom att brottsbestämningen i viss mån lämnar åt förarens eget omdöme att vid det kritiska tillfället avgöra, om han är lämplig att föra motorfordon eller ej. Med den avtrubning av omdömet, som förtäring av rusdrycker städse

medför, utfaller prövningen oftast så, att han anser sig kunna föra sitt fordon, även då han objektivt sett måste anses olämplig därtill.

Lagstiftningen har heller icke, trots att normalstraffet i jämförelse med tidigare gällande stadganden i ämnet skärpts från böter till fängelsestraff, förmått minska antalet rattfylleribrott. Detta antal har tvärtom intill den nu rådande krisens början visat en ständig ökning. Även om denna ökning delvis förklaras av motortrafikens allt större omfattning, så visar likväl det årliga antalet brott, vilket för år 1938, året före krisens inträde, utgjorde 1,615 fall, en ur trafiksäkerhetssynpunkt alltför hög siffra.

Med hänsyn till nu nämnda förhållanden kunde en rationell lösning av denna lagstiftningsfråga synas vara, att straff fastställdes för all förtäring av rusdrycker under och viss tid före körningen. Enligt utredningsmannens mening skulle emellertid tiden ännu icke vara mogen för införande av en sådan lagstiftning i vårt land. Det vore uteslutet, anför utredningsmannen, att en lagstiftning av denna typ skulle vinna förankring i folkmedvetandet. I ett stort antal fall skulle lagens stränghet leda till att personer, som enligt allmän erfarenhet icke utgjort någon fara för trafiken, skulle komma att straffas. Lagen skulle därför, särskilt om stränga straffpåföljder föreskrevs, för många te sig som upprörande orättvis. Fara kunde uppstå att den allmänna respekten för lagarna minskades, och det vore heller icke uteslutet att marken kunde beredas för spioneri och andra trakasserier. Lagstiftningens uppgift borde vara att från förande av motorfordon hindra den, som är så påverkad av alkohol, att han enligt vad allmän erfarenhet giver vid handen är olämplig som förare.

Hänsyn måste uppenbarligen tagas till vad utredningsmannen sålunda anført. Då det gäller att bekämpa den fara, som alkoholförtäring i samband med förande av motorfordon innebär, torde det vara mest ändamålsenligt att successivt föra lagstiftningen fram mot strängare regler och därigenom undan för undan vänja motorförarna till allt större varsamhet i umgänget med rusdrycker. Lagstiftningens uppfostrande syfte synes på detta sätt bäst tillgodoses.

Enligt utredningsmannens förslag till ändrad lagstiftning mot rattfylleri skulle i lagen fastställas en bestämd alkoholhalt i blodet som avgörande för straffbarheten. Starka skäl synas tala för att i lagen upptaga en regel om sådan gräns. Tillförlitligheten av den i vårt land tillämpade metoden för bestämmande av blodets alkoholhalt måste numera anses fastslagen och det får anses ådagalagt, att bestämda slutsatser om den undersöktes alkoholpåverkan kunna dragas med utgångspunkt från blodalkoholhalten. Lagstiftningen kan emellertid icke enbart bygga på en sådan gräns, bland annat med hänsyn därtill att blodprov ingalunda alltid kan tagas. Utredningsmannen har därför föreslagit en regelkombination av fällande alkoholhalt och en allmän brottsbestämning, liknande den nu gällande.

Vid avgörande av frågan vid vilket promilletal för alkoholhalten den fällande gränsen bör dragas har vid utredningen hänsyn tagits såväl till de verkningar, som enligt erfarenheten i allmänhet åtfölja olika alkoholkoncentra-

tioner, som till förhållandet mellan blodalkoholhalt och tillämpningen av nu gällande lagstiftning mot rattfylleri.

Utredningsmannen anför, att redan en gränsdragning vid 1.0 promille skulle innebära en väsentlig skärpning i förhållande till tillämpningen av gällande lag. Såsom exempel härpå kan nämnas, att under år 1939 befunnos 416 undersökta förare ha haft en blodalkoholhalt av 1.01—1.5 promille. Endast 312 av dessa förare åtalades. Under samma år fälldes endast 192 förare med denna blodalkoholhalt till ansvar för rattfylleri. Med hänsyn till att en blodalkoholhalt av 1.0 promille förutsätter en relativt stor förtäring av rusdrycker, i genomsnitt 15 centiliter 40-volymprocentig sprit, har utredningsmannen emellertid trots att en väsentlig skärpning sålunda skulle inträda funnit skäl att föreslå detta tal. Då en gränsdragning vid 1.0 promille skulle drabba åtskilliga förare, som för närvarande ej straffas och som ofta, enligt vad allmän erfarenhet visar, icke kunna betecknas som direkt olämpliga som förare, har utredningsmannen emellertid funnit önskvärt, att det för förare, som väl haft en alkoholhalt överstigande 1.0 promille men ej visats hava varit direkt olämpliga som förare, stadgas en särskild, mildare straffskala.

Dessa överväganden hava lett till att i förslaget upptagits två olika brottstyper. Till den ena brottstypen, för vilken straffskalan föreslås lika som för närvarande — fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna äro mildrande, minst tio dagsböter — skulle hänföras den »som varit så påverkad av starka drycker att han icke kunnat på betryggande sätt föra fordonet». Därvid uppställes den presumptionen, att förare, som haft en alkoholhalt i blodet av 1.5 promille eller däröver, alltid skall anses hava varit så påverkad som nyss nämnts. Den andra av de föreslagna brottstyperna skulle omfatta förare, som — utan att det visats att han varit i lagens mening påverkad — haft en blodalkoholkoncentration av 1.0 men ej 1.5 promille. Straffet för sådan förare föreslås till fängelse i högst sex månader eller dagsböter, dock ej under tio. En överträdelse av detta stadgande har av utredningsmannen betraktats som i viss mån en förseelse mot god ordning och böter skulle därför kunna ådömas även om förmildrande omständigheter ej föreligga. Förslaget har avfattats så, att den som visas hava varit så påverkad att han icke kunnat på betryggande sätt föra fordonet alltid skall drabbas av det strängare straffet, oavsett om alkoholhalten i hans blod uppgått till 1.5 promille eller ej.

Det av utredningsmannen sålunda förordade förslaget synes i huvudsak vara väl ägnat att i avsevärd mån undanröja de olägenheter, som vidlåda gällande lag. Sålunda skulle i det stora flertalet fall svårigheter ej möta för domstolarna att draga gränsen mellan straffri och straffbar alkoholpåverkan. Det torde även få antagas, att förslagets genomförande skulle minska frekvensen av rattfylleribrott. Vetskapen om blodprovets beviskraft torde bliva ett verksamt motiv för avhållsamhet i samband med motorkörning. Förslaget synes därför i väsentliga delar böra läggas till grund för en förändrad lagstiftning angående rattfylleri. I vissa avseenden finner jag dock skäl föreslå modifikationer i förslaget.

Gällande lags uttryck »så påverkad av starka drycker, att han kan antagas

icke äga nödigt herravälde över sina handlingar» har i utredningsmannens förslag ersatts med lydelsen »så påverkad av starka drycker att han icke kunnat på betryggande sätt föra fordonet». Utredningsmannen har sålunda föreslagit en brottsbestämning, som direkt tager sikte på förarens kvalifikationer såsom förare, icke på hans herravälde över sina handlingar i allmänhet. I denna del synes ändringen innebära en tydlig förbättring. Det kan däremot vara föremål för tvekan huruvida icke orden »kan antagas», vilka av utredningsmannen icke upptagits i förslaget, borde bibehållas. Visserligen avser den föreslagna lydelsen, enligt vad utredningsmannen framhållit, icke att vara någon saklig ändring i förhållande till gällande brottsbestämning utan vill endast giva ett tydligare uttryck åt dess innebörd. Då emellertid ordalagen i förslaget, såsom i flera yttranden framhållits, kunna tolkas som en skärpning av kraven på bevisning om den tilltalades förmåga att föra sitt fordon på ett betryggande sätt synas orden »kan antagas» böra kvarstå även i en ändrad brottsbeskrivning.

I de över förslaget avgivna yttrandena har bland annat ifrågasatts, att 1 § andra stycket i utredningsmannens förslag skulle utgå. Detta stadgande synes emellertid ur olika synpunkter vara av betydelse. Lagens uppfostrande verkan främjas sålunda av att de i stadgandet avsedda förarna betecknas som egentliga rattfyllerister. Vidare vinnes, att bevisvärigheter i många fall undanröjas. Med kändedom om de avsevärda alkoholmängder, som måste förtäras för att en blodalkoholkoncentration av 1.5 promille skall uppnås, synes mig presumtionen icke kunna leda till resultat, som äro stötande för rättskänslan. Presumtionen synes därför böra upptagas i lagen.

I anledning av vad som anförts i flera av de avgivna yttrandena synes det kunna ifrågasättas, huruvida icke gränsen för den lägsta blodalkoholhalten borde sättas vid ett lägre tal än 1.0 promille. Att sätta gränsen så lågt som vid 0.5, som från vissa håll påyrkats, torde dock för närvarande icke vara lämpligt. En gräns av 0.8 promille synes ur olika synpunkter innebära tillräckligt stöd åt kravet på ökad avhållsamhet i samband med förande av motorfordon. De i utredningens intagna, efter Widmark återgivna schematiska beräkningarna av sambandet mellan alkoholförtäring, kroppsvikt och blodalkoholkoncentration visa, att en blodalkoholkoncentration av 0.8 promille i genomsnitt motsvarar en förtäring av 10 centiliter 40-volymprocentig sprit för en man med en vikt av 60 kilogram och en förtäring av 15 centiliter sprit av samma volymkoncentration för en man om 90 kilogram. Det kan icke anses försvarligt att före körning inmundiga så stora alkoholkvantiteter. Mot en skärpning av förslaget av sådan innebörd torde därför bärande skäl icke kunna åberopas.

I fråga om straffsätserna i förslaget må anmärkas, att straffminima i såväl den strängare som den mildare straffskalans satts till tio dagsböter. Till utmärkande av skillnaden mellan straffskalorna synes minimum i den strängare skalan böra höjas något, lämpligen till tjugufem dagsböter. I den lindrigare skalan torde, därest den undre blodalkoholgränsen sättes till lägre promilletal än 1.0 promille, dagsböter böra nämnas före fängelse.

Till utmärkande av att stadgandet omfattar två skilda brottstyper synas första och andra styckena böra sammanföras till ett första moment, under det att tredje stycket bör bilda ett andra moment.

Frågan om villkorlig dom bör ådömas vid rattfylleri har även behandlats i vissa yttranden. Såsom föredragande departementschefen anförde vid remissen till lagrådet av nu gällande lag mot rattfylleri, lämpar sig i regel villkorlig dom icke för brott av ifrågavarande art. Ej heller för brott enligt den nu förordade lindrigare brottstypen synes villkorlig dom böra förekomma, därest ej särskilda skäl tala därför. Något särskilt stadgande om bruket av villkorlig dom synes emellertid icke böra införas. Domstolarna torde, liksom hittills skett, komma att med varsamhet begagna denna möjlighet.

I vissa yttranden har även ifrågasatts, att straff skulle stadgas för motorförare, som är påverkad av andra hetsande eller bedövande medel än alkohol eller som eljest befinner sig i sådant tillstånd, att han är olämplig för sin uppgift. Vidare har anförts, att förande i alkoholpåverkat tillstånd av andra fordon än automobil, motorecykel eller traktortåg borde särskilt bestraffas. Tillräckligt skydd mot de ifrågavarande trafikförseelserna torde dock kunna vinnas genom tillämpning av 2 och 38 §§ vägtrafikstadgan. Anledning torde även saknas att, såsom i ett yttrande ifrågasatts, till särskild behandling upptaga frågan om delaktighet i rattfylleribrott.

Några frågor om den praktiska användningen av blodundersökningsmetoden ha även berörts i yttrandena. Sålunda har anförts, att i lämplig form borde klargöras i vilken ordning analysmetodens felgränser borde vinna beaktande i rättstillämpningen. Dessa felgränser synas böra beaktas redan av den anstalt, som verkställer analysen. Analysbeviset bör sålunda upptaga ett minimivärde (analysvärdet minskat med promilletalet för högsta möjliga fel). Därest den undersökte lider av sockersjuka — vilket framgår av Gerhards prov, som togs vid den s. k. kliniska undersökningen — ävensom i andra fall, då provet icke giver ett riktigt värde å blodalkoholhalten, böra erforderliga upplysningar härom intagas i analysbeviset. I detta bevis bör sålunda angivas den blodalkoholhalt, som med hänsyn till alla i det särskilda fallet kända omständigheter kan anses ur vetenskaplig synpunkt oantastlig. Därest den föreslagna lagstiftningen genomföres, torde härför erforderliga ändringar böra vidtagas i formuläret för analysbevis. Vidare torde, därest förslaget upphöjes till lag, frågorna om vidgad skyldighet för tjänsteläkare att taga blodprov samt om lämplig form för officiell upplysningsverksamhet angående lagens innebörd få upptagas till behandling.

I enlighet med vad utredningsmannen föreslagit torde ändringar böra vidtagas i 2 och 5 §§ samma lag samt i 1 § lagen den 31 maj 1934 om blodundersökning i brottmål, 21 § 1 mom. motorfordonsförordningen och 21 § vägtrafikstadgan. För den närmare innebörden av dessa ändringsförslag har jag tidigare redogjort. En huvudsakligen formell ändring bör även vidtagas i förordningen den 22 juni 1939 (nr 286) med vissa bestämmelser rörande skadeståndsskyldigheten för förare av motorfordon, motorredskap och traktortåg, som tillhöra eller nyttjas av staten. I denna förordning stadgas, att för skada

i följd av trafik med staten tillhörigt eller av staten nyttjat motorfordon, motorredskap och traktortåg staten må av fordonets förare utkräva ersättning endast i vissa fall, bland annat om föraren varit så påverkad av starka drycker, att han kan antagas icke hava ägt nödigt herravälde över sina handlingar. Detta uttryck synes böra utbytas mot en hänvisning till 1 och 2 §§ i 1934 års lag.

I anslutning till de av utredningsmannen framlagda ändringsförslagen ha i de avgivna yttrandena ytterligare vissa frågor varit föremål för uppmärksamhet. I 2 § lagen om blodundersökning i brottmål stadgas, att rätt att föranstalta om tagande av blodprov tillkommer vissa högre tjänstemän, samt, vid misstanke om rattfylleri eller där eljest fara är i dröjsmål, polisman i befälsställning. På landsbygden har det emellertid, enligt vad som framhållits, ofta visat sig svårt att vid polisundersökning i fall, då rattfylleri misstänkes, i rätta ögonblicket anträffa polisman i befälsställning. Det har därför ifrågasatts, att rätten att föranstalta om tagande av blodprov borde vid misstanke om rattfylleri tillkomma även andra polismän.

Därest blodprovet, såsom nu avses, gives en särställning som bevismedel, blir det uppenbarligen än mer angeläget än tidigare att sådant prov tages i såvitt möjligt samtliga misstänkta fall. Det synes ej heller behöva befaras, att missbruk skulle ske, därest varje polisman erhöle rätt att vid grundad misstanke om rattfylleri förordna om sådant prov. Föreskrift härom synes därför böra intagas i 2 § lagen om blodundersökning i brottmål.

I 21 § 1 mom. motorfordonsförordningen givas regler om indragning av körkort. I ett icke ringa antal yttranden ha önskemål uttalats om att dessa regler borde skärpas utöver vad utredningsmannen föreslagit.

Av skäl, som utredningsmannen anført, möta vissa betänkligheter mot tanken på en långtgående skärpning. En längre tids indragning av körkort är en påföljd, som kan drabba den felande minst lika hårt som ett kortare frihetsstraff. För en yrkeschaufför medför körkortsindragningen att han hindras från att utöva sitt yrke, och de ekonomiska konsekvenserna härav gå ut icke blott över honom själv utan även över hans familj.

Dessa skäl äga emellertid vida mindre styrka såvitt angår personer, som upprepade gånger göra sig skyldiga till rattfylleri. I syfte att erhålla kännedom om graden av denna återfallsfrekvens har verkställts en statistisk undersökning rörande återfall i detta brott. Undersökningen torde som bilaga II få fogas till statsrådsprotokollet.

Av undersökningen framgår bland annat att under tiden 1 juli 1934—30 juni 1940 5,890 personer dömts för rattfylleri. Av dessa ha 170 återfallit en gång och 2 återfallit två gånger. Något tredje återfall har icke förekommit. Därest hänsyn tages allenast till de personer, som under perioden kunnat återfalla, ha 7.2 procent återfallit en gång och 4.4 procent av dessa återfallit två gånger. Undersökningen har vidare givit vid handen, att 81.8 procent av första gångens återfall inträffat inom tre år från den tidpunkt, då straffet för rattfylleri blivit till fullo utståndet.

Även om dessa siffror få anses visa, att återfallsfrekvensen för rattfylleri-

brottet är mindre än för vissa andra brott, så äro dock återfallen så talrika, att de väl motivera införande av strängare regler för körkortens indragning vid fall av upprepat rattfylleri, åtminstone då återfall inträffat inom en kortare tidsperiod, t. ex. fem år. Tiden för återkallelse av körkort i fall av rattfylleri utgör enligt gällande stadganden minst sex månader och högst två år. Då en indragning för alltid synes vara en alltför hård påföljd, torde tiden för indragningen vid sådant återfall, som nyss nämnts, böra bestämmas till minst ett och högst fem år. Det synes lämpligast att i detta fall räkna återfallstiden från den förra straffdomen till det nya brottets begående.

Mot det för närvarande tillämpade förfarandet ifråga om indragning av körkort i anledning av rattfylleri har stundom anmärkts, att tiden mellan brottets begående och körkortens indragningen ofta blir alltför lång. Länsstyrelsernas möjlighet att förordna om interimistisk indragning av körkort är nämligen, såvitt angår indragning av körkort på grund av rattfylleri, jämlikt 21 § 1 mom. fjärde stycket motorfordonsförordningen begränsad till de fall, då föraren varit synbarligen överlastad av starka drycker. Definitiv indragning kan jämlikt första stycket i samma moment i regel äga rum först då laga-kraftvunnet utslag föreligger.

Därest lagstiftningen mot rattfylleri knytes till en blodalkoholhalt såsom avgörande för straffbarheten torde — såsom också i vissa av de avgivna yttrandena föreslagits — länsstyrelserna böra erhålla vidsträcktare möjlighet att interimistiskt återkalla körkort. Om föraren haft en alkoholhalt i blodet av 0.8 promille eller däröver bleve det praktiskt taget uteslutet, att han icke skulle dömas för rattfylleri. Körkortet bör därför kunna återkallas redan då vederbörligt analysbevis föreligger. Återkallelsen bör vara interimistisk, enär tiden för den definitiva indragningen bör bestämmas med hänsyn till alla de omständigheter, som kunna framkomma vid domstolsbehandlingen.

I överensstämmelse med vad sålunda anförts synes det böra åläggas den myndighet, som har att förbereda talan mot föraren i målet angående rattfylleri, att så snart ske kan efter erhållandet av analysbevis, utvisande en blodalkoholhalt av 0.8 promille eller däröver, omhändertaga förarens körkort. Den angivna skyldigheten skulle alltså åvila åklagaren i det blivande målet om ansvar för rattfylleri eller, om annan myndighet förbereder ärendet till åtal, denna. Efter omhändertagandet av körkortet bör detta jämte avskrift av analysbeviset snarast möjligt insändas till den länsstyrelse, som utfärdat körkortet. Det bör därefter åligga länsstyrelsen att tills vidare återkalla körkortet. I avbidan på länsstyrelsens beslut bör föraren icke vara berättigad att föra motorfordon.

Stadganden härom synas böra införas i 21 § 1 mom. motorfordonsförordningen. I detta moment föreskrives bland annat, att viss polismyndighet äger rätt att taga körkortet från förare, som under färd varit synbarligen överlastad av starka drycker eller som på grund av andra, särskilt angivna orsaker uppenbarligen förlorat förmågan att föra motorfordon utan risk för liv eller egendom. Till vinnande av likformighet med de nyss föreslagna bestämmelserna synes den formella ändringen böra vidtagas i momentet, att

polismyndigheten *älägges* att i de angivna fallen främtaga föraren körkortet. Härjämte påkallas en redaktionell ändring i 28 § motorfordonsförordningen.

I ett yttrande har föreslagits att särskild kontroll borde utövas över att en förare, som fått sitt körkort indraget, icke efter mantalsskrivning i annat län söker nytt körkort under uppgift att han tidigare icke innehåft sådant kort. En viss kontroll häröver utövas redan enligt gällande bestämmelser. I 21 § 3 mom. andra stycket motorfordonsförordningen stadgas, att beslut om återkallelse av körkort eller om ändring i sådant beslut skall genom länsstyrelsens försorg kungöras för rikets polismyndigheter på sätt Konungen förordnar. Jämlikt 3 § kungörelsen den 19 februari 1937 (nr 51) angående körkort och trafik kort skall sådant kungörande ske i tidningen Polisunder rättelser. Den sålunda uppehållna kontrollen är emellertid icke fullt effektiv. En effektiv kontroll torde kunna erhållas allenast genom ett centralt körkortsregister. Frågan om inrättande av ett sådant register är under prövning inom kommunikationsdepartementet.

Vad i övrigt i yttrandena anförts synes icke vara av beskaffenhet att föranleda ändring i de av utredningsmannen framlagda författningsförslagen.

Författningsändringarna torde böra träda i kraft den 1 juli 1941.

I enlighet med vad sålunda angivits har inom kommunikationsdepartementet utarbetats förslag till

1) lag om ändrad lydelse av 1, 2 och 5 §§ lagen den 7 juni 1934 (nr 247) om straff för vissa brott vid förande av motorfordon,

2) lag om ändrad lydelse av 1 och 2 §§ lagen den 31 maj 1934 (nr 194) om blodundersökning i brottmål,

3) förordning om ändrad lydelse av första stycket förordningen den 22 juni 1939 (nr 286) med vissa bestämmelser rörande skadeståndsskyldigheten för förare av motorfordon, motorredskap och traktortåg, som tillhöra eller nyttjas av staten,

4) förordning om ändrad lydelse av 21 § 1 mom. och 28 § motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561), samt

5) förordning om ändrad lydelse av 21 § vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936 (nr 562).

Förslagen äro av den lydelse, bilaga I till detta protokoll utvisar.¹⁾

Föredraganden hemställer, att lagrådets utlåtande över de nämnda lagförslagen måtte för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas genom utdrag av protokollet.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall.

Ur protokollet:

Fredric Hawerman.

¹⁾ Denna bilaga, som är likalydande med de vid propositionen fogade författningsförslagen, har här uteslutits.

Bilaga II.

Statistisk utredning rörande återfall i s. k. rattfylleri.

Utredningen avser personer, som jämlikt lagen den 7 juni 1934 (nr 247) om straff för vissa brott vid förande av motorfordon blivit dömda för s. k. rattfylleri.

Enligt 1 § i nämnda lag skall den, som förer automobil, motorcykel eller traktortåg och som är så påverkad av starka drycker att han kan antagas icke äga nödigt herravälde över sina handlingar, straffas med fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna äro mildrande, med dagsböter, dock ej under tio. Har den brottslige vid brottets förövande ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, skall han jämlikt lagens 2 § dömas till fängelse eller straffarbete i högst ett år.

Statistiken omfattar tiden från och med den 1 juli 1934, då lagen trädde i kraft, till och med den 30 juni 1940, d. v. s. sex år.

Det statistiska primärmaterialet utgöres av utdrag ur straffregistret, vilka jämlikt 8 § 3 mom. lagen den 17 oktober 1900 (nr 82 sid. 1) om straffregister meddelats till statistiska centralbyrån för den officiella statistiken.

Hänsyn har således vid utredningen tagits endast till personer, vilkas rattfylleribrott antecknats i straffregistret. Utredningen har emellertid ytterligare något begränsats, nämligen till att omfatta allenast personer, som — villkorligt eller ovillkorligt — för rattfylleri dömts till frihetsstraff.

Synnerligen ofta har förekommit, att utslag varigenom dömts till ansvar för rattfylleri överklagats. Till skillnad från den löpande kriminalstatistiken, vilken bygger uteslutande på utslag i första instans, oavsett om de vunnit laga kraft eller ej, ha till grund för förevarande utredning principiellt lagts lagakraftätagande utslag, meddelade i första eller högre instans. Såsom lagakraftätagande ha härvid räknats, förutom utslag av högsta domstolen, jämväl utslag av underrätt eller hovrätt, vilka så vitt primärmaterialet utvisar icke överklagats. Då primärmaterialet icke innehåller uppgifter om anförda besvär samt icke omfattar straffregisterutdrag rörande utslag, som meddelats under tiden efter den 30 juni 1940, torde den på nyss antydda sätt genomförda gränsdragningen mellan lagakraftätagande och icke lagakraftätagande utslag med all sannolikhet för ett mindre antal fall icke vara juridiskt korrekt. Denna omständighet läser emellertid icke i väsentlig mån förringa statistikens tillförlitlighet.

Undersökningen har i första hand haft till ändamål att fastställa *återfallsfrekvensen*, d. v. s. antalet recidivister i förhållande till antalet av dem beträffande vilka förutsättningar för återfall förelegat, de s. k. återfallskapabla. Man har härvid, närmare angivet, haft att skilja mellan personer, som återfallit respektive 1, 2, 3 o. s. v. gånger, samt att bestämma relationerna mellan, å ena sidan, dessas antal och, å andra sidan, antalet återfallskapabla bland respektive förstagångsförbrytarna, andragångsförbrytarna o. s. v.

Med återfall i rattfylleri förstås här rattfylleribrott, för vilket ådömts frihetsstraff och som begåtts, sedan brottslingen för tidigare rattfylleribrott antingen avtjänat ovillkorligt ådömt frihetsstraff eller ock villkorligt dömts till sådant straff.

Primärmaterialet ger icke upplysning om tidpunkten, då till frihetsstraff dömd person efter utstånden bestraffning frigivits från straffanstalt. Härutinnan har man varit hänvisad till beräkningar. Dessa ha utförts efter den principen att straffverkställighet räknats såsom avslutad, när det från dagen för utslagets meddelande förflutit så lång tid som motsvarar summan av besvärstiden och den ådömda strafftiden.

Med ledning av nu anförda principer har antalet recidivister beräknats.

För bestämmandet av antalet återfallskapabla har följande tankegång legat till grund.

Enär undersökningen går ut på att bestämma återfallsfrekvensen under tiden 1 juli 1934—30 juni 1940, måste antalet recidivister under denna observationsperiod sättas i relation till antalet av dem som under samma period voro återfallskapabla eller, annorlunda uttryckt, stodo under risk att återfalla. Vid beräkandet av sistnämnda antal måste hänsyn tagas till den tidrymd, varunder varje särskild person stått under återfallsrisk. Detta bör ske så, att personer vilkas riskperioder utgjort exempelvis respektive hälften, tredjedelen, fjärdedelen o. s. v. av hela observationsperioden, räknas såsom respektive en halv, en tredjedels, en fjärdedels o. s. v. återfallskapabel person.

Vid utförandet av denna beräkning har en genom lagakraftvunnet utslag för rattfylleri till frihetsstraff villkorligt eller ovillkorligt dömd person antagits ha blivit återfallskapabel å dagen för meddelandet av detta utslag och således ej först då han beräknats ha undergått det ådömda straffet. Beträffande de ovillkorligt dömda innebär detta en ur logisk synpunkt ej fullt riktig avvikelse från de ovan angivna principer, vilka kommit till användning för bestämmandet av antalet recidivister. Avvikelsen har emellertid ansetts påkallad å ena sidan emedan den medfört en avsevärt tidsbesparande förenkling av arbetet med utredningen och å andra sidan emedan de statistiska resultaten säkerligen icke därigenom blivit i nämnvärd grad missvisande.

Ytterligare har vid beräkningen av antalet återfallskapabla antagits, att utslagen under vart och ett av halvåren 1 juli—31 december 1934 och 1 januari—30 juni 1940 samt åren 1935—1939 varit ungefär jämnt fördelade över respektive halvår och år. Återfallskapaciteten kan då beräknas i genomsnitt för samtliga de under halvåret eller året dömda ha inträtt i mitten av vederbörande tidsperiod, d. v. s.

för de under tiden	$1/7$ — $31/12$	1934	dömda: den	$1/10$	1934;
» » » »	$1/1$ — $31/12$	1935	» »	$1/7$	1935;
» » » »	$1/1$ — $31/12$	1936	» »	$1/7$	1936;
» » » »	$1/1$ — $31/12$	1937	» »	$1/7$	1937;
» » » »	$1/1$ — $31/12$	1938	» »	$1/7$	1938;
» » » »	$1/1$ — $31/12$	1939	» »	$1/7$	1939 samt
» » » »	$1/1$ — $30/6$	1940	» »	$1/1$	1940.

Frågan huruvida återfallsfrekvensen i avseende å rattfylleribrotten är att anse såsom hög eller låg i jämförelse med motsvarande frekvens för andra kategorier av brott eller för samtliga brottskategorier, tagna över ett, kan icke tillfredsställande besvaras. Orsaken härtill är den, att ovan angivna rationella metoder för återfallsfrekvensens beräkning endast vid ett par tillfällen och då för övrigt endast delvis kommit till användning i den svenska kriminalstatistiken.

Sålunda har i den av statistiska centralbyrån utgivna berättelsen för år 1935 om brottsligheten i riket (texten sid. 51* f.) lämnats uppgifter om det procentuella antalet villkorligt dömda personer, som på grund av återfall i brott under prövotiden förverkat det villkorligt medgivna anståndet med straffverkställigheten. Uppgifterna, som grunda sig på approximativa beräkningar, ge vid handen, att förverkandeprocenten under perioderna 1926—1930 och 1931—1935 var 8.7 respektive 8.8 procent.

I betänkande med förslag till lag om villkorlig dom m. m. (Statens off. utredn. 1937: 38) finnes å sid. 48 f. intagen en tabell med uppgifter om antalet under åren 1922—1925 genom lagakraftvunnen dom villkorligt dömda personer, vilka före utgången av respektive år 1932—1935 ånyo dömts för brott, varom uppgifter lämnats till straffregistret. För samtliga villkorligt dömda var procenttalet enligt denna tabell 15.9 procent.

Vid jämförelse med nu anförda tal rörande villkorligt dömda te sig relativtalen i tab. 1 här ovan såsom tämligen låga, och differenserna mellan frekvenserna skulle ha framträtt tydligare, därest beräkningen av antalet återfallskapabla varit alldeles likartad i de olika fallen.

Här må jämväl åberopas en uppgift i ett arbete av Olof Kinberg (Brottslighet och sinnessjukdom, Stockholm 1908, sid. 83). Enligt en av en fransk forskare efter korrekta principer uppgjord återfallsstatistik skulle 80 å 85 procent av de för stöld, bedrägeri, lösdriveri etc. dömda ha återfallit.

Föreliggande utredning har jämväl haft till ändamål att åstadkomma uppgifter, *huru de för återfall i rattfylleri dömda personerna fördelas efter tiden, då senast ådömt ansvar för rattfylleri blivit till fullo utståndet*. Resultatet av utredningen härutinnan framgår av tab. 2.

Tab. 2. För återfall i rattfylleri dömda personer, fördelade efter tiden, då senast ådömt ansvar för rattfylleri beräknats ha blivit till fullo utståndet, $\frac{1}{7}$ 1934— $\frac{30}{6}$ 1940.

1 Tiden, då senast förut ådömt ansvar beräknats ha blivit till fullo utståndet	2 Återfallsförbrytare			
	3 1:a återfallet		4 2:a återfallet	
	5 antal	6 %	7 antal	8 %
Högst 1 år före återfallet.....	45	26.5	—	—
1—2 " " "	56	32.9	2	100.0
2—3 " " "	38	22.4	—	—
3—4 " " "	23	13.5	—	—
4—5 " " "	8	4.7	—	—
Summa	170	100.0	2	100.0

Det framgår av tabellen, att de första återfallen till respektive 26.5, 59.4 och 81.8 procent av hela antalet inträffat inom respektive 1, 2 och 3 år från den tidpunkt, då senast förut ådömt ansvar för rattfylleri beräknats ha blivit till fullo utståndet.

Statistiska centralbyråns berättelser om brottsligheten för åren 1934—1938 innehålla vissa uppgifter om återfall i brott, däribland uppgifter rörande »tiden då senast förut ådömt ansvar beräknats blivit till fullo utståndet» (se årg. 1934 tab. 9 kol. 116—120, övriga årg. tab. 8 kol. 116—120). Det framgår av dessa uppgifter, vilka avse straffregisterbrottsligheten över huvud taget, att för 52.4 procent av dem, som återfallit inom 6 år, återfallet inträffat inom 2 år.

Siffran 52.4 är något lägre än ovan anförda procenttal (59.4), vilket anger, huru stor del av återfallen i rattfylleri som inträffat inom 2 år från den tidpunkt, då senast förut ådömt ansvar för dylikt brott beräknats ha blivit till fullo utståndet. Då man ställer dessa båda tal emot varandra, bör emellertid ihågkommas, att de av olika orsaker icke äro inbördes fullt jämförbara. Mest inverkar härutinnan, att tiden mellan det förut ådömda straffets avtjänande och återfallet beräknats efter en annan metod i förevarande utredning än i den löpande kriminalstatistiken. I den sistnämnda har nämligen, icke såsom här tagits hänsyn till besvärstid (se ovan sid. 2). Därest samma metod tillämpats å båda hållen, hade måhända procenttalet för rattfylleribrotten kommit att avvika ännu mindre från det genomsnittliga procenttalet för straffregisterbrotten över huvud taget.

Stockholm den 27 januari 1941.

Sverker Groth.

heten av den tillämpade undersökningsmetoden vid blodundersökningar torde betänkligheter icke behöva möta mot att grunda en straffdom enbart på resultatet av en blodundersökning.

Ej heller synas befogade anmärkningar kunna riktas emot att den som haft en alkoholkoncentration av 1.5 promille eller mer skall anses hava varit så påverkad av starka drycker som avses i 1 mom. första stycket. Denna alkoholkoncentration är nämligen så hög, att den redan för närvarande i regel torde föranleda ansvar för rattfylleri.

Mera tvivelaktig är frågan, var man lämpligen bör draga den undre gränsen för de fall, som skola hänföras under den lindrigare straffbestämmelsen i det föreslagna 2 mom. Några av de i ärendet hörda hava ansett att denna gräns bör dragas redan vid en blodalkoholhalt av 0.5 promille, medan flertalet tillstyrkt utredningsmannens förslag att sätta gränsen vid 1.0 promille. Enligt det remitterade förslaget fordras för att straff må kunna ådömas att alkoholkoncentrationen uppgår till 0.8 promille. Av utredningen framgår att i de fall, där alkoholkoncentrationen utgjort 0.81—1.0 promille, 65 procent av de undersökta personerna icke ansetts påverkade. Först vid en gräns överstigande 1.0 promille har alkoholpåverkan kunnat iakttagas hos flertalet av de undersökta. Genom bestämmande av gränsen för den lägsta alkoholhalten i blodet till tal understigande 1.0 promille skulle alltså de straffbara fall, där några yttre tecken på alkoholpåverkan icke äro för handen, väsentligt ökas. Detta kan i sin ordning tänkas leda till uppkomsten av ett icke önskvärt spionerisystem i syfte att bringa sådana lindriga fall av alkoholkonsumtion till åklagaremyndighetens kännedom. Med hänsyn härtill och då i allt fall en alkoholgräns av 0.8 promille måste te sig godtycklig hemställas om återgång till utredningsmannens förslag i denna del.

Justitierådet Bellinder:

Den i 1 mom. första stycket upptagna brottsbestämningen, som direkt tar sikte på förarens förmåga att på betryggande sätt kunna föra motorfordon, äger avgjort företräde framför den i nu gällande lag förekommande brottsbeskrivningen. Denna har nämligen visat sig giva upphov till missuppfattningar, vilka understundom även kommit till synes i läkarutlåtanden i sammanhang med kliniska undersökningar. Att i förslaget bibehållits uttrycket »kan antagas», som vid rättstillämpningen icke visat sig medföra några vådor, torde kunna anses lämpligt, enär uttryckssätten »måste antagas» eller »icke kunnat» medföra fara för alltför stränga krav på bevisningen.

Den i andra stycket av 1 mom. uppställda presumtionen om sådan påverkan, som avses i första stycket, vid en alkoholkoncentration i blodet av 1.5 promille innebär, såsom i betänkandet framhålles, i själva verket icke någon större ändring i förhållande till nuvarande rättstillämpning. En dylik bestämmelse kommer uppenbarligen att högst väsentligt förenkla rattfyllerimålen i avseende å bevisningen och medföra ett mera likformigt bedömande.

Det föreslagna stadgandet i 2 mom. är däremot ägnat att väcka betänkligheter, då enligt detsamma för straffbarhet erfordras en alkoholkoncentration

av allenast 0.8 promille, vid vilken alkoholhalt i det övervägande antalet fall någon påverkan icke kunnat konstateras. En så låg gräns torde icke böra sättas innan man ansett sig kunna tillgripa förbud för förare att förtära spritdrycker under körningen och tiden närmast förut. Enär vid nämnda grad av alkoholkoncentration i allmänhet icke föreligga några yttre tecken till spritpåverkan, komma ingripanden i regel icke att grundas på polismans iakttagelser utan på anmälan från personer, som spionerat på förarens spritförtäring. Det hela får lätt en anstrykning av trakasseri, vilket i sin ordning kan undergräva aktningen för gällande lag. I den mån gränsen höjes minskas emellertid betänkligheterna och redan vid 1.0 promille har man nått en alkoholkoncentration, vid vilken i omkring hälften av fallen spritpåverkan kunnat påvisas. Ett stadgande, som upptar sistnämnda alkoholkoncentration såsom nedre gräns och i övrigt erhåller samma innehåll som 2 mom. enligt förslaget, torde kunna få stor betydelse i uppfostrande syfte och är måhända nödigt till förekommande av den uppfattningen att en spritförtäring, som leder till en alkoholkoncentration under 1.5 promille, kan ske tämligen riskfritt. Jag hemställer därför, att den nedre gränsen för alkoholkoncentrationen i stadgandet bestämmes till 1.0 promille. Borttagande av momentindelningen torde vara att förorda, då härigenom saknaden av självständig brottsbeskrivning i nu förevarande fall blir förklarlig och stadgandets egenskap av subsidiär bestämmelse tydligare framträder. Ur folkpsykologisk synpunkt lär det vara ganska likgiltigt om en person säges vara dömd enligt 1 § tredje stycket eller enligt 1 § 2 mom. Grunden för straffbarheten i samtliga i 1 § avsedda fall är ju för övrigt för stor spritförtäring i samband med förande av motorfordon och det är snarare gradskillnad än artskillnad mellan de olika brotten. Borttages momentindelningen, föranledes därav en mindre jämkning i avfattningen av det under 2 mom. upptagna stadgandet.

I övrigt lämnades lagförslagen utan erinran.

Ur protokollet:

G. Lindencrona.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 7 mars 1941.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, ERIKSSON, BERGQUIST, ANDERSSON, DOMÖ, ROSANDER.

Efter gemensam beredning med chefen för justitiedepartementet anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson, lagrådets den 6 mars 1941 avgivna utlåtande över de till lagrådet den 14 februari 1941 remitterade förslagen till dels *lag om ändrad lydelse av 1, 2 och 5 §§ lagen den 7 juni 1934 (nr 247) om straff för vissa brott vid förande av motorfordon* och dels *lag om ändrad lydelse av 1 och 2 §§ lagen den 31 maj 1934 (nr 194) om blodundersökning i brottmål*.

Efter redogörelse för utlåtandet anför föredraganden:

Enighet råder därom, att det är ett viktigt allmänt intresse att förare av motorfordon helt avhålla sig från förtäring av alkoholhaltiga drycker i samband med körning. Främst hänsynen till allmänna levnadsvanor har föranlett därtill, att förslaget till ändrad lydelse av 1 § lagen om straff för vissa brott vid förande av motorfordon icke utformats i full överensstämmelse med kravet på sådan avhållsamhet. Den skärpning i förhållande till gällande lag, som lagförslaget innebär, får sitt förnämsta värde genom sin uppfostrande verkan, och denna verkan torde bli större ju lägre den undre blodalkoholgränsen sättes.

Som lagrådets ledamöter framhållit kunna vissa betänkligheter möta mot att denna gräns sättes mycket lågt. Dessa betänkligheter synas dock icke vara av den art, att de motivera ett frångående av den av mig föreslagna undre gränsen. Ej heller synes, vilket också anförts, gränsen 0.8 promille vara mera godtyckligt vald än någon annan tänkbar gräns.

Jag hemställer därför, att gränsen 0.8 promille måtte bibehållas. Även momentindelningen, som enligt förslag av en av lagrådets ledamöter borde utgå, bör enligt min mening kvarstå i lagen. Det synes vara till fördel att genom denna indelning markera skillnaden mellan de två i paragrafen upptagna brottstyperna.

I anledning av vad jag sålunda anført torde förslaget till ändrad lydelse av 1 § lagen om straff för vissa brott vid förande av motorfordon jämte övriga till lagrådet remitterade förslag böra i oförändrat skick föreläggas riksdagen till antagande.

Vid ärendets föredragning i statsrådet den 14 februari 1941 anförde jag, att jämväl vissa andra författningsändringar borde vidtagas, därest den föreslagna

lydelsen av 1 § lagen om straff för vissa brott vid förande av motorfordon upphöjdes till lag. I enlighet härmed hade inom kommunikationsdepartementet utarbetats förslag till

dels förordning om ändrad lydelse av första stycket förordningen den 22 juni 1939 (nr 286) med vissa bestämmelser rörande skadeståndsskyldigheten för förare av motorfordon, motorredskap och traktortåg, som tillhöra eller nyttjas av staten,

dels förordning om ändrad lydelse av 21 § 1 mom. och 28 § motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561),

dels ock förordning om ändrad lydelse av 21 § vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936 (nr 562).

Jag hemställer, att Kungl. Maj:t måtte genom proposition till riksdagen

dels föreslå riksdagen att antaga förenämnda två lagförslag ävensom förslaget till förordning om ändrad lydelse av första stycket förordningen den 22 juni 1939 med vissa bestämmelser rörande skadeståndsskyldigheten för förare av motorfordon, motorredskap och traktortåg, som tillhöra eller nyttjas av staten,

dels ock, inhämta riksdagens yttrande över förslaget till förordning om ändrad lydelse av 21 § 1 mom. och 28 § motorfordonsförordningen samt förslaget till förordning om ändrad lydelse av 21 § vägtrafikstadgan.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Nils Hellenius.
