

Nr 36.

Ankom till riksdagens kansli den 30 maj 1941 kl. 7 f. m.

Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag om ändrad lagstiftning angående s. k. rattfylleri m. m., dels ock i ämnet väckta motioner.

Genom en den 7 mars 1941 dagtecknad, till lagutskott hänvisad proposition, nr 159, vilken behandlats av första lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagda, i statsrådet och lagrådet förda protokoll *dels* föreslagit riksdagen att antaga nedan intagna, vid propositionen 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 begärt riksdagens yttrande över följande, propositionen bifogade förslag till

1) **Förordning**

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

Häri genom 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

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

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 begåendet 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.

Om förares — — — eljest återkallas.

Uppstår fråga — — — varit återkallat.

Har förare vid färd med motorfordon ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar ligkiltighet 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.

2) Förordning

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

Häri genom 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.

I samband med propositionen har utskottet till behandling förehaft fem i anledning av densamma inom riksdagen väckta motioner, nämligen:

inom första kammaren:

nr 201 av herr *Bergman m. fl.* och

nr 202 av herr *Wagnsson m. fl.*; samt

inom andra kammaren:

nr 261 av herr *von Friesen*,

nr 271 av herr *Lindmark m. fl.* och

nr 272 av herr *Andersson* i Igelboda *m. fl.*

I motionerna I: 201 och II: 271, vilka äro likalydande, hemställes, att riksdagen måtte antaga Kungl. Maj:ts förslag om ändrad lydelse av 1, 2 och 5 §§ lagen av den 7 juni 1934 (nr 247) om straff för vissa brott vid förande av motorfordon med den ändring, att i 1 mom. orden »1.5 promille» ändras till »1 promille» samt att i 2 mom. orden »0.8 men ej till 1.5 promille» ändras till »0.5 eller därutöver men ej till 1 promille».

I motionerna I: 202 och II: 272, vilka äro likalydande, hemställes, att riksdagen måtte besluta att med den ändring bifalla det av Kungl. Maj:t framlagda förslaget 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 och förslaget till förordning om ändrad lydelse av 21 § 1 mom. och 28 § motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 536),

1) att i 1 § 1 mom. andra stycket av nämnda lag gränsen 1.5 promille utbytes mot 1 promille,

2) att i 2 mom. av samma paragraf gränserna 0.8 och 1.5 utbytas mot 0.5 och 1 promille,

3) att i 21 § sjätte stycket av förordningen gränsen 0.8 promille utbytes mot 0.5 promille.

I motionen II: 261 påyrkas »sådan ändring i Kungl. Maj:ts förslag, att en alkoholkoncentration å 1.5 promille och däröver under alla omständigheter bör straffbeläggas, medan i de fall alkoholkoncentrationen understiger 1.5 promille vid bedömandet hänsyn tages framförallt till övriga iakttagelser vid undersökningstillfället».

I fråga om de skäl, som ligga till grund för de av Kungl. Maj:t framlagda förslagen, får utskottet, i den mån redogörelse för desamma icke lämnas här nedan, hänvisa till propositionen. Beträffande motiveringen till motionärernas förslag hänvisas till motionerna.

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. Det syntes 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 chefen för kommunikationsdepartementet 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 utsagor 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 därför, särskilt om stränga straffpåföljder föreskrevs, för många te sig som upprörande orättvis. Antalet överträdelser skulle troligen också öka i oproportionerlig 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 att 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 onyκτηhet 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 förtärts 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 lagfästs. 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 saknats 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, motorecykel 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 anknuter 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 ordinärt rattfylleri. Av förslagets avfattning framgår, att en förare, som har en alkoholkoncentration av 1—1.5 promille men visat 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 alkoholkoncentration understiger 1 promille men ändå visat 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 bevisvärigheter, 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 anger 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 alkoholkoncentration av 1.45 promille. Åklagaren kan då yrka ansvar jämlikt lagens 1 § andra stycket med den motiveringen att, när 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 fräntagas 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 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 onykerhet vid ratten. Här om 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 oförvitlige 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 försvärande 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 välbetänt 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 uttråde 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 helykterhetsförbund, 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.

En sammanställning av innehållet i yttrandena lämnas å sid. 17—36 i propositionen.

De i propositionen framlagda förslagen.

Vid remiss till lagrådet den 14 februari 1941 av förslag till ändringar i lagen om straff för vissa brott vid förande av motorfordon och i lagen om blodundersökning i brottmål, vilka lagförslag voro likalydande med de i propositionen framlagda, anförde *föredragande departementschefen, statsrådet Andersson*, efter att hava redogjort för utredningen i ärendet, följande:

»Gällande lagstiftning mot rattfylleri stadgar 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.

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 alkohelpåverkan kan erbjuda stora svårigheter. Särskilt är detta fallet då de bevismedel, som i regel stå domstolarna till buds — vittnesutsagor, läkares omdöme om graden av alkohelpåverkan och resultatet av blodprovsundersökningen — ej sammanstämna. 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 anfört. 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 alkoholkoncentrationer, 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 brotstyper. 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 uppställas 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 bevissvårigheter i många fall undanröjas. Med kännedom 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-volym-

procentig 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 straffsatserna i förslaget må anmärkas, att straffminima i såväl den strängare som den mildare straffskalan 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 promille-tal 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, motorcykel 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 toges 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 anfört, 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.¹⁾

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 rattfylleribrottet är mindre än för vissa andra brott, så äro dock återfallen så talrika, att de väl motivera införande av strängare regler för körkortsindragning 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 körkortsindragningen 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

¹⁾ Se sid. 44—48 i propositionen.

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 *åläggas* att i de angivna fallen fråntaga 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 innehaft 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 trafikort 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.»

Inom *lagrådet* ha erinringar framställts allenast beträffande 1 § i förslaget till lag om ändrad lydelse av 1, 2 och 5 §§ lagen den 7 juni 1934 om straff för vissa brott vid förande av motorfordon. Tre ledamöter av lagrådet — justitierådet Forssman, regeringsrådet Lundevall och justitierådet Sterzel — ha framhållit att frågan, var man lämpligen bör draga den undre gränsen för de fall, som skola hänföras under den lindrigare straffbestämmelsen i det föreslagna 2 mom., vore tvivelaktig. Av utredningen framginge att i de fall, där alkoholkoncentrationen utgjort 0.81—1.0 promille, 65 procent av de undersökta personerna icke ansetts påverkade, och först vid en gräns överstigande 1.0 promille hade 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 vore för handen, väsentligt ökas. Detta

kunde i sin ordning tänkas leda till uppkomsten av ett icke önskvärt spioneri-system 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, ha dessa lagrådsledamöter hemställt om återgång till utredningsmannens förslag att sätta gränsen vid 1.0 promille. — Jämväl lagrådsledamöten justitierådet Bellinder har hemställt att den nedre gränsen för alkoholkoncentrationen i det föreslagna stadgandet i 2 mom. bestämmas till 1.0 promille. Därjämte har han förordat borttagande av momentindelningen i paragrafen.

I anledning av vad sålunda inom lagrådet förekommit har *departementschefen* i propositionen anfört:

»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 det till grund för propositionen liggande betänkandet åberopas å sid. 61—62 en officiell statistik över alkoholens andel i frekvensen av olyckor vid motortrafik. Denna statistik utvisar att under år 1938 antalet motortrafikolyckor, som helt eller delvis förorsakades av alkoholpåverkan, var 929. Av dessa fall hade 39 dödlig utgång. Av hela antalet motortrafikolyckor under samma år hade 5.6 procent förorsakats av alkoholpåverkan. Motsvarande siffra för fallen med dödlig utgång var 7.4 procent. Det bör emellertid uppmärksammas, att denna statistik tagit sikte allenast på de fall som blivit polisundersökta. Vidare synes det icke osannolikt, att åtskilliga olycksfall, som i statistiken icke upptagits såsom beroende på förarens alkoholpåverkan utan betecknats såsom orsakade av förarens körsätt eller dylikt, i själva verket åtminstone delvis haft sin grund i alkoholpåverkan, ehuru föraren icke med nu gällande rättstillämpning ansetts påverkad i den mening 1934 års lag om straff för vissa brott vid förande av motorfordon förutsätter. Vissa vetenskapliga undersökningar om den roll alkoholen spelar vid motortrafikolyckor

Utskottet.

tyda också på att denna roll är större än som av den ovannämnda officiella statistiken framgår. I vart fall torde vara uppenbart, att alkoholen spelar en betydande roll vid trafikolyckor och att denna roll blir mera framträdande, ju svårare trafikolyckans följder äro.

Vissa svårigheter föreligga vid bedömandet av frågan vilken verkan de genom 1934 års lag vidtagna skärpingarna av straffbestämmelserna mot rattfylleri haft å frekvensen av alkoholpåverkan hos förare av motorfordon. Såsom framgår av den i ärendet upprättade statistiken (se betänkandet sid. 71) har antalet för rattfylleri dömda intill år 1939 oavsläppligt stigit. Emellertid visar en jämförelse mellan antalet för rattfylleri dömda och antalet motorfordon i vårt land att förhållandet mellan dessa tal hållit sig i stort sett konstant; antalet rattfylleribrott utgjorde sålunda enligt av utskottet inhämtade upplysningar under åren 1935—1938 i procent av motorfordonsbeståndet respektive 0.582, 0.588, 0.584 och 0.615. För åren 1937 och 1938 utgjorde antalet för rattfylleri dömda i procent av antalet körkortsinnehavare respektive 0.205 och 0.219. Härav synes framgå att den ökning av rattfylleribrott, som konstaterats sedan 1934 års lag trätt i kraft, i stort sett löpt jämsides med motorfordonstrafikens ökning. Det synes jämväl kunna antagas att den skärpta övervakning, som förekommit sedan 1934 års lag trätt i kraft, medfört att fall då förare varit påverkad av starka drycker blivit upptäckta i något större utsträckning än tidigare.

Antalet av dem, som varje år dömas till straff för rattfylleri, är emellertid mycket stort. Tillgänglig statistik över straff- och fängelsefångar vid straffanstalterna i vårt land visar att under år 1939 av 1,107 nykomna straffångar 8 och av 2,271 nykomna fängelsefångar icke mindre än 1,360 — eller sålunda mer än hälften — dömts för motorfordonsförseelse. År 1940 hade av 1,294 nykomna straffångar och 2,669 nykomna fängelsefångar 12 respektive 1,108 dömts för motorfordonsförseelse. Av de angivna talen för dem, som dömts för motorfordonsförseelse, hade den allra största delen dömts enligt 1934 års lag. Belysande äro också följande uppgifter rörande beläggningen vid straffanstalterna den 1 januari de senaste tre åren:

Å r	Antal fångar som undergå straffarbete	Därav dömda för motorfordonsförseelse	Antal fängelsefångar	Därav dömda för motorfordonsförseelse	% av samtliga fängelsefångar
1939	868	5	274	109	39.8
1940	858	3	293	135	46.1
1941	953	3	236	37	15.7

Trots att sålunda antalet av dem, som sedan 1934 års lag trätt i kraft dömts för rattfylleri, är synnerligen stort, utvisa erfarenheterna av lagens tillämpning, att även personer med tämligen hög alkoholhalt i blodet i stor utsträckning antingen ej alls blivit åtalade eller, i fall då åtal anställt, blivit frikända från ansvar för rattfylleri. Av den i betänkandet å sid. 74—75 intagna

statistiken framgår sålunda att för år 1939 av 165 förare, vilka vid blodanalys befunnits ha mellan 0.51 och 1.00 promille alkohol i blodet, allenast 37 blivit åtalade, under det att åtal icke följt i de övriga 128 fallen. Under samma år ha av de 28 personer med nämnda alkoholkoncentration i blodet, beträffande vilka utslag i första instans meddelats, allenast 9 sakfällts för rattfylleri och återstående 19 frikänkts. Gruppen 1.01—1.50 promille visar under nämnda år 416 undersökta fall; därav har i 312 fall åtal anställts och i 104 fall åtal icke följt. Under året fälldes i denna grupp 192 personer till ansvar och 98 frikändes. Även i grupper med högre blodalkoholhalt har i icke obetydligt antal fall åtal underlåtits eller friande utslag meddelats. Att en sådan återhållsamhet i fråga om åtal och fällande till straff för rattfylleri gjort sig gällande hos åklagarmyndigheterna och domstolarna till trots för det allmänt erkända sambandet mellan alkoholkoncentrationen i blodet och alkoholpåverkan, förklaras i viss mån av den utformning som de nuvarande bestämmelserna äga. En reformering och utvidgning av dessa bestämmelser är därför påkallad.

Med hänsyn till vad ovan anförts framstår det som angeläget, att bestämmelserna om straff för rattfylleri ändras i sådan riktning att de anknytas till resultatet av analys av blodprov från den förare som misstänkes för rattfylleri. Med den erfarenhet som numera vunnits måste, såsom i propositionen framhålles, tillförlitligheten av den i vårt land tillämpade metoden för bestämmande av blodets alkoholhalt få anses fastslagen och får vidare anses ådagalagt, att bestämda slutsatser om den undersöktes alkoholpåverkan kunna dragas med utgångspunkt från blodalkoholhalten. Det bör därför icke väcka betänkligheter att utforma lagstiftningen så, att därest föraren har viss i lagen bestämd minimikoncentration alkohol i blodet, straff skall inträda, oavsett huruvida i det enskilda fallet eljest förefintlig bevisning — såsom vittnesmål eller företagen klinisk undersökning — utvisar att föraren var påverkad av alkohol. Emellertid kan lagstiftningen mot rattfylleri uppenbarligen icke bygga enbart på en sådan gräns, bland annat med hänsyn därtill att blodprov ju icke alltid kan tagas. Ett allmänt stadgande — liknande det nuvarande — om straff för den som i vanlig ordning visas vara påverkad av starka drycker måste därför bibehållas.

Propositionen upptager i anslutning härtill i 1 § av 1934 års lag en bestämmelse om straff för den som vid förande av motorfordon varit så påverkad av starka drycker, att det kan antagas att han icke på betryggande sätt kunnat föra fordonet, med tillägg i ett andra stycke, att om föraren hade en alkoholkoncentration i blodet av 1.5 promille eller däröver, han skall anses ha varit så påverkad av starka drycker som nyss sagts. Vidare stadgas i 2 mom. straff, enligt en mildare straffskala, för det fall att det icke är styrkt, att föraren var så påverkad som förut sagts, men alkoholkoncentrationen i hans blod uppgick till 0.8 men ej 1.5 promille.

Mot en sådan utformning av straffbestämmelserna — fränsett promillesatsernas storlek — ha emellertid, såsom framgår av den i propositionen lämnade redogörelsen för de i ärendet avgivna yttrandena, framställts anmärk-

ningar i olika avseenden. Anmärkningarna rikta sig i främsta rummet *dels* mot den i 1 mom. andra stycket upptagna presumptionen och *dels* mot brottsbeskrivningen i 1 mom. första stycket. I förstnämnda avseende ha uttalats betänkligheter mot straffbestämmelsens utformning såsom en legal presumption, vilken sålunda icke får motbevisas. Från vissa håll har påyrkats att presumptionen skall kunna motbevisas, under det att från andra håll gjorts gällande, att andra stycket borde utgå och i samband därmed maximigränsen för promillesatsen i 2 mom. borttagas. Utskottet återkommer i det följande till denna fråga.

Den föreslagna brottsbestämningen i 1 mom. första stycket — att föraren varit »så påverkad av starka drycker, att det kan antagas, att han icke på betryggande sätt kunnat föra fordonet» — är avsedd att ersätta det i nu gällande lag förekommande uttrycket, att föraren är »så påverkad av starka drycker, att han kan antagas icke äga nödigt herravälde över sina handlingar». Mot den nuvarande formuleringen har riktats den anmärkningen, att densamma lämnar alltför stort utrymme åt förarens subjektiva uppfattning, huruvida han anser sig vara så påverkad att han är olämplig som förare. Denna anmärkning torde emellertid kunna riktas även mot den föreslagna formuleringen. Denna synes därtill kunna medföra fara för att vid bedömandet av straffbarheten alltför stor vikt fästes vid det förhållandet, huruvida föraren vid den ifrågavarande färden visat sig kunna på tillfredsställande sätt föra fordonet eller ej. Det avgörande bör uppenbarligen vara huruvida föraren, objektivt sett, med hänsyn till sin alkoholförtäring kan anses olämplig att vid tillfället överhuvudtaget föra motorfordon. Olägenheterna av att i lagtexten beskriva den straffbara graden av alkohelpåverkan framträda i synnerhet mot bakgrunden av den i andra stycket av ifrågavarande moment föreslagna legala presumptionen, vilken för en person, som anser sig ha styrkt att han verkligen vid tillfället på ett betryggande sätt fört fordonet, måste te sig såsom orättvis.

Utskottet vill i detta sammanhang erinra om, att av våra nordiska grannländer såväl Norge som Finland i sina brottsbeskrivningar beträffande rattfylleri använda uttrycket »påverkad av alkohol (starka drycker)» utan någon närmare bestämning av uttrycket »påverkad», därvid den norska lagen dock upptager bestämmelse att, om föraren har större alkoholkoncentration i blodet än 0.5 promille, han i varje fall skall anses vara påverkad. I Danmark riktas gällande straffbestämmelse mot den som på grund av spritförtäring icke är i stånd att föra motorfordonet på betryggande sätt, alltså en formulering som nära överensstämmer med den nu i propositionen föreslagna. Mot den danska lagens formulering ha emellertid från danskt håll framställts anmärkningar, bland annat därutinnan att den läkarundersökning, som den för rattfylleri misstänkte underkastas, icke bör gå ut på om vederbörande på grund av spritförtäring kan föra motorfordon på betryggande sätt utan på det medicinska spørsmålet, huruvida vid undersökningen kliniska symptom på spritpåverkan kunna påvisas. I det reformförslag, som danska retslaegeraadet år 1937 fram-

lade, förordades också en omformulering av stadgandet i sådan riktning, att motorfordon icke skulle få föras av någon som var påverkad av sprit, med tillägg att såsom påverkad av sprit skulle under alla omständigheter den anses, som efter företagen alkoholundersökning kunde antagas vid tidpunkten för den åtalade gärningen ha haft en alkoholkoncentration i blodet av viss promille-sats eller däröver.

Det bör jämväl påpekas, att enligt de i vårt land använda formulären för läkarundersökning vid misstanke om rattfylleri (se sid. 65—66 i betänkandet) läkaren har att efter vissa kliniska prov besvara frågan huruvida den undersökte gör intryck av att vara »påverkad» fastän positiva symptom ej erhållits vid proven, samt att den undersökande läkarens konklusion skall utmytna i uttalande *dels* huruvida den undersökte är icke märkbart, lindrigt eller höggradigt påverkad av alkohol och *dels* huruvida den undersökte är eller icke är så påverkad av starka drycker att han kan antagas ej äga nödigt herravälde över sina handlingar. Den statistik, som upprättats såsom jämförelse mellan resultatet av den kliniska undersökningen och blodalkoholhaltens storlek (se betänkandet sid. 70) bygger på läkarens uttalande huruvida den undersökte är påverkad av alkohol eller ej; den avser således ej läkarens uppfattning huruvida den undersökte är så påverkad att han kan antagas sakna nödigt herravälde över sina handlingar.

Enligt utskottets mening är det — särskilt med hänsyn till att straffbarhet föreslås skola inträda så snart viss i lagen utsatt alkoholkoncentration föreligger — icke nödvändigt att i den allmänna brottsbeskrivningen på rattfylleri närmare ange den grad av påverkan som erfordras för fällande. Bestämelsen synes erhålla en enklare och samtidigt mera invändningsfri formulering om densamma — i anslutning till gällande norsk lag och det ovannämnda i Danmark framlagda förslaget — avfattas så, att straff skall inträda för den som vid förande av motorfordon är *påverkad av starka drycker*, med tillägg att om alkoholkoncentrationen i hans blod vid fordonets förande uppgår till visst i lagen utsatt promilletal eller däröver, föraren under alla förhållanden skall anses vara påverkad av starka drycker.

Beträffande frågan vid vilket promilletal den lägsta blodalkoholgränsen bör dragas ha i ärendet förekommit mycket delade meningar. Utredningsmannens förslag upptog talet 1.0 promille. I det övervägande antalet yttranden förordades emellertid att gränsen sattes lägre, därvid i regel angavs 0.5 promille såsom lämplig minimigräns. Förslag i denna riktning framställdes sålunda bland annat av medicinalstyrelsen, överståthållarämbetet och sju länsstyrelser, centralförbundet för nykterhetsundervisning, motorförarnas helnykterhetsförbund och nykterhetsnämndernas riksförbund. I propositionen har ifrågavarande gräns satts vid 0.8 promille. I motionen II:261 yrkas att allenast en alkoholkoncentration av 1.5 promille eller däröver under alla omständigheter skall medföra straffbarhet, under det att övriga i ärendet väckta motioner avse en sänkning av den i propositionen angivna gränsen 0.8 promille till 0.5 promille. Erinras bör att, såsom ovan framhållits, gällande norsk rätt upptager 0.5 promille såsom minimigräns.

Frågan vilket promilletal skall väljas såsom minimum kan ses ur två skilda synvinklar. Antingen kan åsyftas att ange en promillesats, över vilken flertalet fall redan vid den kliniska undersökningen förete symptom på att vara påverkade och sålunda utgöra påtaglig risk för trafiksäkerheten; enligt den förda statistiken framstår då ett gränsvärde av 1.0 promille såsom det naturliga. Eller också kan man i lagen ange en sådan alkoholkoncentration, att vid lägre värden i det övervägande flertalet fall en förare icke kan antagas vara på grund av spritkonsumtion farlig för trafiksäkerheten. Med en sådan utgångspunkt ligger ett gränsvärde av 0.5 promille eller däromkring närmast till hands.

Enligt utskottets mening bör sistnämnda betraktelsesätt anläggas i förevarande fall. Det torde nämligen icke kunna undvikas, att när en viss alkoholkoncentration i blodet enligt lag i och för sig skall medföra straffbarhet, det blir en tämligen allmän uppfattning att vid lägre alkoholkoncentration förande av motorfordon som regel är tillåtet. I vart fall lära domstolarna i dylika fall kräva särskild bevisning eller starka indicier för att vederbörande varit påverkad av spritförtäringen. Utskottet anser därför att den lägsta alkoholkoncentrationen — i anslutning till vad som påyrkats i motionerna I: 201 och 202 samt II: 271 och 272 — bör i lagen sättas vid 0.5 promille; den för fällande utslag avgörande tidpunkten är självfallet den då motorfordonet fördes. Enligt den å sid. 59 i betänkandet intagna tabellen skulle en sådan alkoholkoncentration i genomsnitt förutsätta en alkoholförtäring (i 40-volympromcentig sprit) av 7.5 cl för en man på 70 kg och omkring 10 cl för en man på 90 kg. Det bör emellertid framhållas, att dessa uppgifter torde hänföra sig till alkoholförtäring på fastande mage, och att det krävs icke obetydligt större mängder alkohol vid förtäring i samband med måltid för att alkoholkoncentrationen i blodet skall uppgå till 0.5 promille. Med hänsyn härtill anser utskottet att några betänkligheter icke böra möta mot en skärpning av propositionen i denna del.

Med den av utskottet här ovan förordade brottsbeskrivningen torde den i propositionen i 1 mom. andra stycket upptagna presumtionen att en viss högre alkoholkoncentration alltid skall medföra, att brottet faller under en strängare straffbestämmelse, väsentligen förlora sin betydelse. Lämpligheten av en sådan presumtion kan ur olika synpunkter ifrågasättas. Tydligt är, att straffmätningen i det särskilda fallet är i hög grad beroende av den större eller mindre fara för trafiksäkerheten, vartill alkoholpåverkan hos föraren givit upphov. Vid bedömning av denna fråga torde avgörande betydelse böra tilläggas ej allenast alkoholhalten i blodet utan även andra individuella förhållanden, som ur trafiksäkerhetssynpunkt äro av betydelse. I många fall torde även en mindre alkoholhalt böra leda till att brottet bedömes strängare. Härtill kommer att en sådan presumtion lätt skulle kunna missuppfattas i den riktningen, att en mindre alkoholhalt skulle berättiga till ett lindrigare straff, något som i hög grad skulle försvaga lagens förebyggande verkan. Det torde ej heller kunna bortses ifrån att en sådan uppfattning kan komma att

vinna insteg även i rättstillämpningen och presumptionen alltså komma att leda till ett resultat alldeles motsatt det, som man åsyftat.

Utskottet föreslår alltså att 1 § i 1934 års lag om straff för vissa brott vid förande av motorfordon gives den avfattning, att om den som är påverkad av starka drycker förer automobil, motorcykel eller traktortåg, han skall straffas med fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna äro mildrande, med dagsböter, dock ej under tio, samt att om föraren vid fordonets förande har en alkoholkoncentration i blodet av 0.5 promille eller däröver, han under alla förhållanden skall anses påverkad av starka drycker.

I övrigt har utskottet icke någon erinran att framställa mot de framlagda lagförslagen eller 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.

Beträffande förslagen till ändringar i motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan, över vilka riksdagens yttrande inhämtats, vill utskottet anföra följande.

I 21 § 1 mom. motorfordonsförordningen upptagas bestämmelser om indragning av körkort. Enligt förordningens nu gällande lydelse är vid rattfylleri körkortsindragning obligatorisk och tiden för körkortets återkallande minst sex månader och högst två år. Enligt propositionen skall sådan körkortsindragning vara obligatorisk även i det fall att straffbarheten grundas på att föraren haft en alkoholkoncentration i blodet överstigande den i lagen angivna. Någon skärpning av bestämmelserna om körkortsindragning vid rattfylleri ansåg utredningsmannen icke böra vidtagas. Enligt propositionen skola emellertid bestämmelserna skärpas i vissa speciella avseenden. Sålunda föreslås *dels* föreskrift att, då återfall i rattfylleri skett inom fem år efter den tidigare domen, tiden för körkortets indragning skall bestämmas till minst ett och högst fem år, och *dels* en utvidgning av länsstyrelsernas möjlighet att interimistiskt indraga körkort genom att det ålägges åklagaren att, när analys av blodprov från förare visar att han under färden haft en alkoholkoncentration i blodet av 0.8 promille eller däröver, omhändertaga förarens körkort samt översända detsamma jämte avskrift av analysbeviset till vederbörande länsstyrelse, som därefter har att tills vidare återkalla körkortet. Vidare föreslås en jämkning av bestämmelsen om rätt för viss polismyndighet 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 att avse åläggande för polismyndigheten att i de angivna fallen fråntaga föraren körkortet.

Med utskottets ståndpunkt till innehållet i 1 § av 1934 års lag bör den föreslagna bestämmelsen om interimistiskt återkallande av körkort, då blodanalys visar en alkoholkoncentration av 0.8 promille eller däröver, i stället

anknytas till promillesatsen 0.5. I övrigt har utskottet icke något att erinra mot de föreslagna ändringarna i motorfordonsförordningen.

I 21 § vägtrafikstadgan föreslås en omformulering av det nuvarande stadgandet om rätt för polisman att förbjuda den, som kan antagas vara så påverkad av starka drycker, att han icke äger nödigt herravälde över sina handlingar, att föra automobil ävensom att hindra honom därifrån. Enligt propositionens förslag skall denna befogenhet föreligga, när polismannen finner skäl antaga att förare av automobil är så påverkad av starka drycker, att han icke kan på betryggande sätt föra sitt fordon; befogenheten anknytes sålunda icke till det i propositionen i 1 § 2 mom. av 1934 års lag avsedda fallet. Vid den av utskottet förordade omformuleringen av 1 § i 1934 års lag torde 21 § vägtrafikstadgan böra givas den innebörd, att de angivna befogenheterna för polisman inträda, när han finner skäl antaga att förare av automobil är påverkad av starka drycker.

Utskottet förutsätter, att Kungl. Maj:t har sin uppmärksamhet riktad jämväl på andra åtgärder för trafiksäkerhetens tryggnad än de bestämmelser som utgöra föremål för den nu föreliggande propositionen.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A) att riksdagen — med förklarande att riksdagen funnit vissa ändringar böra vidtagas i det genom propositionen framlagda förslaget 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 — måtte för sin del antaga följande förslag till

(Kungl. Maj:ts förslag:)

(Utskottets förslag:)

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.

Härigenom 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 §.

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.

Förare som är påverkad av starka drycker vid förande av automobil, motorcykel eller traktortåg, straffes med fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna äro mildrande, med dagsböter, dock ej under tio.

Har föraren vid fordonets förande en alkoholkoncentration i blodet av 0.5 promille eller däröver, skall han

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

*(Kungl. Maj:ts förslag:)**(Utskottets förslag:)*

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, motorecykel 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 ådömas enligt denna lag tillfalla kronan.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1941.

2) **Lag**

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

Häriigenom 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,

*(Kungl. Maj:ts förslag:)**(Utskottets förslag:)*

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.

3) **Förordning**

om ändrad lydelse av första stycket förordningen den 22 juni 1939 (nr 286) med vissa bestämmelser rörande skadeståndskyldigheten 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.

B) att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t meddela, att riksdagen vid sin granskning av de i propositionen framlagda förslagen till förordning om ändrad lydelse av 21 § 1 mom. och 28 § motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) samt förordning om ändrad lydelse av 21 § vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936 (nr 562) icke funnit anledning till andra erinringar än de i utskottets utlåtande upptagna; samt

(Kungl. Maj:ts förslag:)

(Utskottets förslag:)

C) att de i ärendet väckta motionerna I: 201 och 202 samt II: 261, 271 och 272 måtte anses besvarade genom utskottets hemställan under A) och B) här ovan.

Stockholm den 27 maj 1941.

På första lagutskottets vägnar:

K. SCHLYTER.

Vid detta ärendes behandling ha närvarit:

från första kammaren: herrar *Schlyter*, *Gärde*, *Wagnsson*, *Karl Emil Johanson*, *Eskhult*, *Karl Johan Olsson*, *Brandt* och *Ekströmer*;

från andra kammaren: herrar *Lindqvist* i Halmstad, *Gezelius*, *Hedlund* i Östersund, *Olsson* i Mellerud, *Lundstedt*, *Björling*, *Berg* och *Werner*.

Reservationer

1:o) av herrar *Johanson*, *Karl Emil*, och *Eskhult*, vilka ansett, att utskottet bort hemställa,

att riksdagen måtte — med avslag å de i ärendet väckta motionerna — *dels* antaga de i propositionen framlagda lagförslagen och förslaget till 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 lämna de i propositionen framlagda förslagen till ändringar i motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan utan erinran.

2:o) av herrar *Lindqvist* i Halmstad och *Björling*, vilka anfört:

»Vi ha icke ansett oss kunna biträda den av utskottet föreslagna nya formuleringen av stadgandet i 1 § av 1934 års lag om straff för vissa brott vid förande av motorfordon. Det förslag, som framlagts i propositionen, utgör resultatet av ett omfattande utredningsarbete och har varit föremål för yttranden från en stor mängd myndigheter och sammanslutningar. Bortsett från de föreslagna promillesatsernas storlek ha de grundläggande principerna för förslaget vunnit anslutning i det stora flertalet av de inkomna yttrandena. Vi finna det därför äventyrligt att på detta stadium av ärendets behandling övergå till en helt ny princip för utformning av straffbestämmelsen mot rattfylleri, särskilt som man icke kan överblicka vilka verkningar, vare sig i den

ena eller den andra riktningen, en sådan utformning skulle ha. Enligt vår mening bör sålunda formuleringen av stadgandet ansluta sig till det förslag som framlagts i propositionen.

Såsom ovan antytts är den enda väsentliga punkt, på vilken utredningsmannens förslag varit föremål för erinran i flertalet yttranden, frågan om storleken av det minimipromilletal, vid vilket straff skall inträda även om någon bevisning i övrigt ej kunnat förebringas. Såsom i utskottsmajoritetens yttrande framhållits ha i ett stort antal yttranden framställts förslag om sänkning av gränsen till 0.5 promille. Departementschefen har föreslagit gränsen sänkt endast till 0.8 promille. I likhet med utskottsmajoriteten anse vi att — såsom också påyrkats i motionerna I: 201 och 202 samt II: 271 och 272 — man redan nu bör sätta gränsen vid 0.5 promille.

Med denna ståndpunkt anse vi att även den i propositionen i 1 mom. andra stycket upptagna gränsen 1.5 promille, vid vilken den strängare straffskalan skall tillämpas, bör sänkas. Denna bestämmelse är enligt vår mening av stort värde, då den förhindrar en sådan tillämpning av paragrafens nya lydelse att straffet för de verkliga rattfylleristerna — nu i regel en månads fängelse — skulle i många fall sänkas till böter. Med hänsyn till de erfarenheter, som gjorts i fråga om riskerna för trafikolyckor vid alkoholkoncentrationer mellan 1.0 och 1.5, anse vi det ej tillrådligt att sätta gränsen för den strängare straffskalan så högt som vid 1.5 promille utan föreslå att gränsen, såsom i nyssnämnda motioner påyrkas, sättes vid 1.0 promille.

Med den av oss förordade lydelsen av 1 § i 1934 års lag erfordras icke någon jämkning av den i propositionen föreslagna avfattningen av 21 § vägtrafikstadgan.

På grund av det anförda få vi hemställa, att riksdagen måtte,

dels — med bifall till motionerna I: 201 och II: 271 ävensom I: 202 och II: 272 samt med avslag av motionen II: 261 — antaga de i propositionen framlagda lagförslagen och förslaget till 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, med den ändring att 1 § i lagen den 7 juni 1934 om straff för vissa brott vid förande av motorfordon skall erhålla följande 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 1.0 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 0,5 men ej till 1.0 promille, skall han straffas med dagsböter, lägst tio, eller fängelse i högst sex månader.

och dels lämna de i propositionen framlagda förslagen till ändringar i motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan utan annan erinran än att i det föreslagna sjätte stycket av 21 § 1 mom. motorfordonsförordningen promillesatsen 0.8 bör utbytas mot 0.5.»

3:o) av herr *Gezelius*, vilken anför:

»Det förslag till ny lagstiftning, som framlagts i propositionen, och det förslag, som utarbetats inom utskottet, synas i väsentliga delar icke täcka de anmärkta bristerna i nu gällande lag. Men även om förslagen i vissa avseenden bota några av dessa brister, så äro de ur andra synpunkter ägnade att inge stora betänkligheter.

En teoretiskt antagbar lösning av frågan torde hava varit den av utredningsmannen och departementschefen avvisade utvägen att straff skulle fastställas för all spritförtäring under viss tid före körning.

De skäl, som av utredningsmannen anförts och som kunna anföras för en sådan avvisande ståndpunkt, synas bärande. Framförallt synes uteslutet, att en sådan lagstiftning skulle kunna vinna förankring uti folkmedvetandet bland annat därför att lagens stränghet skulle leda till att personer, som enligt allmän erfarenhet icke utgjort någon fara för trafiken, skulle kunna straffas.

Det är emellertid påtagligt, att detsamma gäller beträffande varje lagstiftningsåtgärd som tager sikte på att straffa den, som vid framförande av motorfordon har en alkoholkoncentration i blodet av låg procentgrad. Sålunda synes hittills vunnen erfarenhet giva vid handen att ett fastställande av straff för den, vars blod innehåller en alkoholkoncentration av allenast 0.5 promille, komme att innebära och även syfta till ett förbud mot praktiskt taget all spritförtäring i samband med förande av motorfordon.

Följden av en lagstiftning i angiven riktning skulle också säkerligen bliva, att den nödvändiga och ur samhällets synpunkt betydelsefulla respekten för fängelsestraffet skulle allvarligt minskas.

Vid bedömandet av de nu framlagda förslagen bör till en början beaktas, att påvisandet av en viss alkoholkoncentration i blodet endast utgör ett, för övrigt med vissa felkällor behäftat, bevismedel för fastställandet av en viss alkoholkonsumtion men icke för fastställandet av graden av alkoholpåverkan.

Alkoholkoncentrationen i blodet är alltså en sak och graden av påverkan en annan sak.

Fasthåller man detta synes med beaktande av de för ett rättssamhälle grundläggande allmänna rättsprinciperna icke rimligt annat, än att antingen, när så visar sig möjligt med hänsyn till den allmänna rättsuppfattningen, införa ett förbud för all alkoholförtäring i samband med framförande av ett fordon eller

ock straffa den, som på grund av alkoholförtäring var olämplig att föra fordonet.

Utskottsmajoritetens förslag synes icke taga hänsyn till angivna skillnad, då däri utsäges att en viss mindre grad av alkoholkoncentration i blodet skall anses utgöra bevis för straffbar påverkan.

Enligt detta förslag skulle en person fällas till ansvar även om han förtärt en så relativt ringa kvantitet alkohol att han i själva verket icke blivit i något avseende ogynnsamt påverkad därav.

Härtill kommer det förhållandet, att blodprov regelmässigt kommer ifråga endast vid synbar påverkan, att medföra, att ett flertal personer med en alkoholkoncentration i blodet av upptill 1.0 eller t. o. m. 1.5 promille komma att gå fria från straff, och då blodprov icke torde komma ifråga i flertalet fall av ringa alkoholförtäring, skapas därigenom i lagtillämpningen en ojämnhet och osäkerhet, som kränker redan skäligen små anspråk på rättvisa och billighet.

Så som de nu framlagda förslagen äro uppbyggda har man i första hand, under hänvisning till bevisningssvårigheter för domstolarna, nödgats uppställa en viss ovillkorlig presumtion för straffbarhet. Man har därvid gått så långt, att domstolarna skola vara skyldiga att under alla förhållanden döma en person till ansvar emedan han enligt lagen varit olämplig att föra bil på grund av alkoholpåverkan, även för det fall att den tilltalade med hjälp av de kliniska indikationerna kunnat styrka, att han icke var olämplig föra fordonet. Detta står i uppenbar strid mot den allmänna strävan i modern straffrätt att upprätthålla kravet på fri bevisprövning för domstolarna.

Denna sammanblandning av det straffrättsligt betonade syftet att strängt straffa den, som framför motorfordon, ehuru han är olämplig härför, samt det nykterhetspolitiskt färgade syftet att nå fram till en ur många synpunkter önskvärd avhållsamhet hos alla motorfordonsförare, har medfört att det nya lagstiftningsförslaget, liksom ock utskottsmajoritetens förslag, framförallt med hänsyn till allmänna straffrättsliga principer är ägnat att väcka stora betänkligheter.

En väsentlig svaghet uti de föreliggande förslagen utgör sålunda det förhållandet, att de föreslagna presumtionerna anknutits endast till en genom blodprov fastställd alkoholkoncentration i blodet och icke till förtäring av alkohol i större eller mindre mängd.

Det är givet att de betänkligheter, som sålunda framförts mot lagförslagen, tilltaga i styrka ju lägre man sätter den gräns för medgiven alkoholkoncentration i blodet, som åtskiljer det straffbara och det icke straffbara alkoholbruket.

Utredningsmannen fann dessa betänkligheter motiverade. Med hänsyn till samhällets intresse av en effektiv repression mot rattfylleriet tillstyrkte emellertid utredningsmannen, dock med viss tvekan, att straffbarhetsgränsen drogs vid 1.0 promille och icke vid ett högre promilletal. I sitt yttrande över propositionens förslag att sätta gränsen till 0.8 promille, hemställde lagrådet om återgång till utredningsmannens förslag i denna del.

Angivna betänkligheter har utskottsmajoriteten icke tillmätt avgörande betydelse i det att utskottsmajoriteten föreslagit fastställandet av en straffbarhetsgräns av 0.5 promille.

Till det sagda kommer, att de nya förslagen icke utgöra och för övrigt icke heller avsett att utgöra en fullständig eller eljest tillfredsställande lösning av problemet alkoholpåverkan och trafiksäkerhet. Det synes emellertid ofrånkomligt att detta problem i sin helhet och i ett sammanhang göres till föremål för en mera ingående och allsidig samt förutsättningslös utredning. Bristerna uti nuvarande lagstiftning och faran av ett dröjsmål äro icke så avsevärda att man icke, innan man tar slutlig ställning till frågan om en ändring i nu gällande strafflag på området, bör avvakta en utredning, som tar sikte på hela problemkomplexet. Den faran ligger nämligen nära till hands att en i all hast genomförd lösning av en del av problemet kommer att hindra eller i allt fall fördröja en rationell lösning av det hela till skada för lagstiftningens allmänna syfte.

Jag har på anförda skäl i likhet med utskottsmajoriteten icke kunnat ansluta mig till propositionen.

Den utredning, som ligger till grund för propositionens förslag, har, sannolikt i anledning av den korta tid som utmätts för densamma, i vissa avseenden blivit bristfällig. Utskottsmajoriteten har det oaktat ansett sig kunna på denna bristfälliga utredning utarbeta ett nytt lagförslag, uppbyggt på helt andra grunder, än dem varå regeringsförslaget vilar.

Jag är för min del icke beredd att, med förkastande av regeringsförslaget, på grundval av den nu föreliggande utredningen framlägga något nytt förslag till lag i denna svårbedömliga och ur alla synpunkter ömtåliga lagstiftningsfråga.

Jag hemställer förty, att riksdagen måtte

dels avslå de i propositionen för antagande framlagda förslagen samt de i motionerna framställda yrkandena ävensom avstyrka de av Kungl. Maj:t föreslagna ändringarna i motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan;

dels ock i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att Kungl. Maj:t ville, efter den ytterligare utredning som synes erforderlig, förelägga riksdagen ett nytt förslag i ämnet.»

4:o) av herr *Lundstedt*, vilken anförde:

»En rationell lagstiftning i detta ämne bör enligt min mening icke ensidigt taga sikte på alkoholverkan såsom orsak till trafikolyckor utan på allt, som gör en person olämplig som förare av motorfordon. Det är så att säga *rattfärligheten överhuvud*, icke blott *rattfylleriet*, som man har att söka motverka. Att i ett straffbud blott beakta rattfylleriet innefattar en halvmesy. Denna bristfällighet kan naturligtvis icke repareras genom att straffbudet mot rattfylleri göres desto mera omfattande. I själva verket utmärkes propositionen och i ännu högre grad utskottsforlaget genom en formulering, så vidsträckt, att *brottet* rattfylleri intet behöver ha med *verkligt* rattfylleri att skaffa. En

så vidsträckt formulering är blott ägnad att göra ont värre. Ty den betyder, att man frestar lagstiftningen utöver dess förmåga. Redan den nu gällande lagen synes väsentligen ha resulterat i att fängelserna fyllas med rattfyllerister, utan att man spårat några egentliga bevis för att man med lagen lyckats nedbringa trafikolyckorna. Är det nu riktigt — vad som bland kriminallisterna synes vara en tämligen allmän åsikt — att de korta fängelsestraffen äro gagnlösa ur straffsynpunkt, så kan det redan i anledning av det sagda diskuteras, huruvida icke den hittillsvarande lagen helt enkelt varit en samhällsskadlig institution. Att en sådan lag, som utskottet föreslagit, skulle medföra någon förbättring i förevarande avseende finns ingen grund att antaga. Av det följande torde framgå, att en sådan lag icke kan anses tillfredsställande fullgöra funktionen att prevenera mot den straffbelagda handlingen. Men fängelseklientelet torde genom en sådan lag ytterligare komma att ökas. Såvitt man kan förstå, framträder härvid en särskild social fara, nämligen spridandet över landet av ringaktning för allvaret i fängelsestraffet överhuvud. Ty en mängd av de infångade 'rattfylleristerna' komma hos stora delar av allmänheten ingalunda att framstå såsom om de begått något brott utan såsom om de utfört helt klanderfria handlingar. Att straffanstalterna på detta sätt förlora sitt 'anseende' som straffanstalter i allmänhetens ögon måste verka en mer eller mindre höggradig minskning i respekten för straffet på alla områden och i motsvarande grad leda till en ökning av brottsligheten. Denna konsekvens framträder naturligtvis icke genast. Den är överhuvud icke direkt iakttagbar. Den kan likväl bliva ödesdiger.

Med hänsyn till det sagda ävensom till åtskilliga oklarheter dels ifråga om blodprovets betydelse dels ock ifråga om farligheten för trafiken i förtäringen av vissa mindre alkoholkvantiteter har jag ansett, att utskottet borde med avslag å propositionen och motionerna hemställa om en ny, mera allsidig utredning och ett därpå grundat förslag. Då denna åsikt icke delats av utskottet, har jag funnit mig böra framlägga ett positivt förslag till straffbud mot rattfylleri, vilket förslag jag visserligen — på grund av vad jag inledningsvis nämnde — icke finner vara ur lagstiftningspolitisk synpunkt fullt rationellt, men som dock synes mig ha den förtjänsten, att lagstiftaren med dess antagande icke spänner sin båge så, att den brister.

Det är uppenbarligen en samhällelig angelägenhet, att nykterheten vid ratten är allmän. Att blott genom lagstiftning söka åstadkomma allmän nykterhet vid ratten är dock icke tillrådligt, enär detta skulle innefatta en användning av lagen utöver dennas förmåga att verka. Detta torde böra beaktas icke blott gentemot ett försök att genom straffbud åstadkomma s. k. helnykterhet vid ratten utan även gentemot försöken att genom straffbud förmå chauffören att någon tid före eller under körningen icke förtära alkohol utöver viss mindre kvantitet. I senare avseendet gäller det att med ett straffbud icke gå längre, än att grundad förhoppning finnes, att budet skall kunna rycka den allmänna moralen med sig emot den straffbelagda handlingen. För att detta åter skall kunna ske, måste handlingen i allmänna medvetandet framstå såsom aggressiv emot ett socialt värde. Straffbudet får den allmänna

moralen på sin sida just därigenom, att det inpräglar i sinnena den *absoluta* — d. v. s. den av alla individuella värderingar oberoende — *okränkbarheten* av det, som handlingen riktar sig emot. Men detta förutsätter i sin tur, att det står klart för medborgarna i gemen, att verkligen ett socialt värde står på spel genom den straffbelagda handlingen. Kan detta icke fattas av dem, då kan straffbudet icke fullgöra sin sociala funktion, som just är att motverka handlingen genom att rycka den allmänna moralen med sig emot densamma.

Nämnas må, att det vid denna straffbudets moralbildande verkan *omedelbart* alls icke är fråga om, hur — för att hålla oss till de situationer, som nu äro ifråga — chaufförerna såsom isolerade individer moraliskt bedöma ett hithörande straffbud. Straffbudets förmåga att på detta sätt *direkt* influera på flertalet icke-absolutistiska chaufförers moraliska inställning till den straffbelagda alkoholförtäringen skulle i högre eller lägre grad motverkas, ja kanske reduceras till noll, på grund av deras rent personliga intresse, d. v. s. deras behov av eller lust till alkohol. Dessa chaufförer stå alltså gentemot straffbudet såsom *motintresserade parter*, färdiga att med allehanda sofistisk och *rent individuella värderingar* — värderingar sålunda vilka ha sin förankring i något helt annat än, ja i motsatsen till den *allmänna välfärden* — bortförklara den straffbelagda handlingens skadlighet eller, i allt fall, olämplighet. Den av ett straffbud alstrade plikt känsla, som avses med talet om straffbudets moralbildande verkan, är därför icke tänkbar annorlunda än genom trycket på den handlande *utifrån*, genom det *psykiska inflytandet på honom från hela miljön*.

Chaufförernas sociala omgivning har nämligen omedelbart påverkats av straffbudet *på ett helt annat sätt än de ifrågavarande chaufförerna själva*. Detta beror just därpå, att plikt känslan emot en straffbelagd handling släpper sig lös och får fria tyglar, när man själv icke står inför någon frestelse att överträda budet utan blott är en personligen likgiltig åskådare av andras handlingssätt. Genom att man icke själv befinner sig i den aktuella situationen, icke själv står inför valet att företaga eller underlåta handlingen, kan den moraliska reaktionen emot densamma *icke hejdas av några motstående intressen*. Det är att helt och hållet missförstå denna sak, när man tror, att straffets moralbildande verkan skulle i någon mera betydande mån kunna vinnas genom, i vårt fall, chaufförernas direkta, av trycket från den sociala miljön oberörda reflexioner över att den handling, vartill de nu känna sig frestade, är 'förbjuden' i strafflagen. Det är i stället just den nyss nämnda hos chaufförernas omgivning utbredda och *ohindrat* reagerande plikt känslan, som utövar sitt inflytande på chaufförerna och hos dem — vid deras eget omedelbart förestående handlande — åstadkommer denna moraliska reaktion eller, kanske bättre, moralinstinkt emot den straffbelagda handlingen, detta rent oreflekterade, spontana avböjande av densamma: 'sådant får man absolut icke göra, det är förbjudet'. Detta är vad som i verkligheten menas, när man talar om straffbudets prevenerande verkan genom moralbildning.

Saken plägar ofta missförstås också på ett annat sätt. Man förbiser nämligen, att denna 'moralbildning' intet har med moral i djupare mening att

skaffa, vilket ju också ligger däri, att fråga blott är om en instinkt, alltså något mera primitivt. Men hur primitivt det än är, tillhör det dock grundvalarna för samhällsbyggnaden.

Den ifrågavarande moralbildande effekten kan nu emellertid, som sagt, straffbudet icke få, sålänge icke den sociala miljön bibragts uppfattningen, att den straffbelagda handlingen *angriper ett socialt värde*. Denna synpunkt borde rimligtvis ha en alldeles särskilt stor betydelse i en diskussion om straffbud emot chaufförernas *blotta* alkoholförtäring, sålunda emot en handling, som icke medfört *vare sig skada eller olyckstillbud och icke ens minskat chaufförens körskicklighet*. Och tydligt är, att möjligheten att bibringa allmänheten den nämnda uppfattningen ökas i viss proportion till den alkoholkvantitet, vars förtärande skall involvera den straffbelagda handlingen, varom nedan.

Naturligtvis kan ett straffbud verka mer eller mindre prevenerande även utan att kunna rycka den allmänna moralen med sig. I ett fall som det föreliggande kan det dock endast sporadiskt ha en sådan effekt. Ty det verkar nu blott såsom ett *terroristiskt* medel, d. v. s. genom *avskräckning*. Effekten av ett på terror byggt straffbud måste med nödvändighet vara beroende på graden av risken för delinkventerna att bli upptäckta. Ett sådant straffbud måste därför — med hänsyn till sin egen natur — kombineras med ett mer eller mindre vitt utgrenat spionage. När ett straffbud av nu ifrågavarande art går utöver sin moralbildande förmåga kan man förutse, att den på polisens eget initiativ bedrivna spioneriverksamheten får ett betydande komplement genom privata spioner, kanske icke alltid drivna av oegennyttigt nit i nykterhetens intresse utan stundom också av hämndlystnad och trakasseringslusta. Det finns anledning att särskilt påpeka detta, enär den bestämning, som 'rattfylleriet' fått, framför allt i utskottets förslag, på ett alldeles särskilt sätt synes ägnad att inbjuda till privat spioneri. En genom terror och spioneri genomförd strafflag kommer alltid att mer eller mindre vålla en moralisk uppresning emot lagen, motverkande möjligheten att småningom få till stånd en allmän respekt för densamma. En sådan brist på lagrespekt begränsas icke till det ifrågavarande straffbudet. Omärkligt men ihållande smittar den av sig även på andra områden.

Detta är i korthet de synpunkter, som enligt min mening leda till, att varken den i propositionen eller, ännu mindre, den av utskottet föreslagna kriminaliseringen av blotta förtärandet av där avsedda alkoholkvantiteter kan anses motiverad. Utredningsmannens förslag, där straffbarheten för blotta förtärandet av alkohol skulle förutsätta en alkoholhalt i blodet av 1.0 promille, är givetvis mera att reflektera på. Men det innefattar dock, att en person skulle kunna straffas till och med med fängelse endast och allenast av den anledning, att han förtärt exempelvis knappt 2 snapsar och en pilsner, alltså även om det är tydligt, att han vid tillfället varit fullt skicklig att föra fram fordonet. Ett sådant straffbud kommer, såvitt jag kan förstå, att sakna resonans i den moraliska åskådningen hos en högst betydande del av vårt folk.

Å andra sidan är detta dock så pass upplyst om den allmänna farligheten

av onykterhet vid ratten, att det måste vara i stånd att inse behovet av att genom straffbud motverka sådan onykterhet. Den stora mängden normala människor förstår därvid icke blott, att ett sådant straffbud måste omfatta dem, som faktiskt på grund av alkoholförtäring varit oskickliga till fordonets framförande, utan de kunna jämväl bibringas förståelse för att det till farans motverkande kan vara av vikt att bestraffa föraren för blotta förtärandet av alkohol, när detta skett i sådan kvantitet, att människor *i allmänhet* efter sådana kvantiteters inmundigande äro olämpliga som förare, även om alkoholtoleransen just i detta fall varit så stor, att denne förare trots alkoholförtäringen ifråga behållit sin förarskicklighet. Normala människor kunna nämligen inse att en sådan anordning kan bliva nödvändig för uppnåendet av straffbudets egentliga syfte att förebygga *oskicklighet* hos förarna. Med sådan insikt följer förståelsen för kravet ur social synpunkt på sådana förare, som 'tåla mera', att i samhällets intresse moderera sin spritkonsumtion i enlighet med lagens bud. Det är enligt min mening sådana synpunkter, som här böra anläggas.

Var enligt det nu sagda gränsen för den nu ifrågavarande straffbarheten — d. v. s. en straffbarhet oberoende av den förtärda alkoholens inverkan på förarens skicklighet — *lämpligast* bör dragas, torde ingen med bestämdhet kunna avgöra. Men det synes mig vara ganska klart, att det är mindre skadligt att sätta den för högt än för lågt. Med denna maxim torde straffbarheten utifrån nuvarande erfarenhet svårligen kunna motiveras, såvida icke en blodalkoholhalt av minst 1.5 promille konstaterats. Är situationen denna, så har visserligen förarens skicklighet såsom sådan oftast också påverkats av alkoholförtäringen. Därför torde konstaterandet av en sådan blodalkoholhalt utan ytterligare utredning kunna utgöra grund för straffbarhet såsom *påverkad*. Skulle dock av klinisk undersökning framgå, att föraren trots blodprovets resultat icke varit i lagens mening påverkad, måste för sådant fall en till böter begränsad straffskala vara att tillgå. Detta blir då en säkerhetsventil, av betydelse jämväl med hänsyn till möjligheten av den olyckliga händelse, att blodprovet förväxlats eller att det eljest är behäftat med ett för den tilltalade menligt misstag, som förblivit oupptäckt.

Resultatet av min uppfattning blir sålunda, att syftet att grunda ett straffbud på en viss blodalkoholhalt såsom indicerande blott och bart förtärandet av en viss alkoholmängd — sålunda helt med frånseende från alkoholens inverkan på förarens körskicklighet — icke har så stor praktisk betydelse. Ty vid den acceptabla minimigränsen måste delinkventen i de flesta fallen vara straffbar redan av den anledning, att han varit så påverkad, att hans körskicklighet därav tagit skada. Med hänsyn härtill är det naturligtvis diskutabelt, huruvida det överhuvud kan anses motiverat att vid sidan om straff för nyssnämnd alkoholpåverkan jämväl medtaga en straffregel, som omedelbart blott bygger på ett minimum av alkoholkoncentration i blodet. Till förmån för ett sådant förfaringssätt kan dock anföras, att under gällande lag enligt tillgängliga tabeller i gruppen av personer med en blodalkoholhalt av från 1.51 till 2.00 promille icke mera än omkring 82 procent blivit både åtalade och sak-

fällda i första instans, vadan alltså omkring 18 procent gått fria från straff. Denna senare siffra skulle givetvis ganska väsentligt ha ökats, om den avsett personer med en blodalkoholhalt av endast just 1.5 promille. Vidare måste beaktas, att också fastställandet av en promillesats av 1.5 såsom ovillkorligen ledande till straffbarhet i någon mån tillgodoser behovet av lättnad för domstolarna vid handläggning av dessa mål.

Vad därefter angår förevarande brottsrekvisit såsom byggt på förarens påverkan av alkohol finner jag det angeläget i rättssäkerhetens intresse, att blodprovresultatet jämväl kan användas såsom en absolut straffriande gräns. Gick förarens blodalkoholhalt icke upp till ungefär 0.8 promille, torde han överhuvud icke böra dömas till straff. Naturligtvis kan man tveka därom, huruvida icke denna promillesats är för hög. Å andra sidan synes mig 0.5 promille vara för lågt. Det är enligt min mening *klok lagpolitik att här gå fram försiktigt*. Visar sedermera domstolarnas erfarenhet, att behov föreligger att sänka siffran, så får detta naturligtvis ske. Så vitt jag kunnat läsa tabellerna ha vi ingen statistik, som klart tyder på, att trafikolyckor vållats på grund av alkoholförtäring, som endast lett till en blodalkoholhalt under 0.8 promille. — Beträffande nu åsikten, att en gräns bör sättas, under vilken föraren icke kan dömas för rattfylleri, må emellertid ytterligare följande sägas.

Åsikten innefattar, att straff för rattfylleri *i princip* förutsätter, att blodprov tagits. Uppenbarligen till men för sin förarskicklighet påverkad person bör visserligen kunna straffas, även om man ej haft tillfälle taga blodprov å honom. Men bortsett härifrån innebär det sagda, att det hör till rattfylleriets brottsrekvisit att föraren gripes så att säga på bar gärning. Häremot synes mig intet vara att invända. Det kan näppeligen vara lämpligt att för blott och bart rattfylleri attackera människor dagar eller veckor, efter det att det till ingen skada och till intet olyckstillbud ledande rattfylleriet skall ha ägt rum. Motsatsen betyder exempelvis, att bilförare, som icke äro kända som absolutister, kunna kallas till polisförhör såsom misstänkta för rattfylleri blott av den anledning, att det kommit till polisens kännedom, att de efter ett restaurangbesök avlägsnat sig i sina bilar. Man skulle därför nästan kunna säga, att det ligger i det s. k. rattfylleriets natur såsom brott, att vederbörande måste ha gripits mer eller mindre på bar gärning. Därigenom vinnes då också detta, att blodprov i allmänhet kan tagas. Detta är av vikt, på det att bevisningen konsekvent blir så tillförlitlig som möjligt.

Fixering av en promillesats, under vilken städse straffrihet inträder, synes ha särskild betydelse med hänsyn till de helt naturliga vanskligheterna i en klinisk undersökning om alkoholpåverknigen. Ur social synpunkt måste det vara angeläget, att en människa icke varder stämplad som rattfyllerist blott på grund av sin nervositet inför undersökningsläkaren. Mången ung både man och kvinna kan lätteligen tänkas tappa besinningen vid ett förhör, vars resultat kan vara ödesdigert för deras moraliska och, i anseende till deras yrke, även ekonomiska existens. Om genom fixering av en nu berörd gräns mellan strafffrihet och straffbarhet ett och annat fall av rattfylleri icke varder bestraffat, så torde man ur social synpunkt kunna taga detta med ro. Det är i allt fall

vida lyckligare för samhället än stiftandet av en lag, som *kan* drabba oskyldiga men ängsliga människor, som detta oavsett frestar lagars kraft utöver deras förmåga, som därför också mottages med misstro av ett stort antal medborgare och som följaktligen också förlorar mycket av den uppfostrande betydelse, som en mindre utmanande lag skulle kunna erhålla.

Beträffande formuleringen av brottsrekvisitet såsom byggt på förarens påverkan genom alkohol har densamma i 1 § av utskottsförslaget gjorts så knapphändig och därigenom så allmän som möjligt: föraren behöver blott ha varit 'påverkad av starka drycker.' Det är mig oförklarligt, hur utskottet kunnat nöja sig med detta uttryckssätt. Meningen är ju, att denna lag skall motverka alkoholförtäring, icke såsom led i ett allmänt nykterhetsprogram, utan till förebyggande av försämrad körskicklighet. Utskottets formulering innefattar emellertid, att alkoholförtäring i hur små doser som helst, även om det måste vara uteslutet, att den kan ha någon betydelse för körskickligheten, kommer under rekvisitet. Man kan visserligen säga, att en *så* vidsträckt tolkning sannolikt skulle förebyggas genom andra stycket i 1 § av utskottets förslag. Men detta stycke utesluter ingalunda, att en person efter stadgandet kan bli dömd såsom faktiskt påverkad, oaktat hans körskicklighet icke berörts av alkoholförtäringen och oaktat alkoholkoncentrationen i hans blod icke uppgått till 0.5 promille. Att utskottets mening i allt fall skulle vara, att körskickligheten måste ha försämrats genom alkoholförtäringen, kan dock icke tillmätas någon betydelse av *domaren*, som har att följa *lagen*, vilken klart och tydligt för sin tillämpning icke förutsätter något annat, än att föraren genom alkoholförtäringen blivit påverkad.

Å andra sidan synes den bestämning, som brottsrekvisitet erhållit i 1 §, 1 mom. i propositionen, icke heller vara tillfredsställande: 'så påverkad av starka drycker, att det kan antagas, att han icke på betryggande sätt kunnat föra fordonet'. Ett av lagen angivet rättsfaktum skall ju utgöra föremål för bevisning och bör därför icke bestå i antaganden. Ett bevistema bör med andra ord vara objektivt och icke subjektivt. Propositionen torde här laborera med ett 'antagande' av den anledning, att bevisningen om att föraren 'icke på *betryggande* sätt *kunnat* föra fordonet' torde vara särdeles svår att åstadkomma. Enligt min mening täckes syftet med lagen genom en formulering av följande art: 'påverkad av starka drycker till men för sin skicklighet som förare'. Här kommer man ifrån den graderande värderingen 'betryggande'; vidare också den svårighet, som genom 'kunnat' ligger i att visa, att föraren just i det föreliggande fallet *ådagalagt* sin brist på körskicklighet. En viss vansklighet vid bedömandet kommer visserligen alltid att finnas. Men detta ligger i sakens natur, när man vill stifta en lag av förevarande art. Denna vansklighet kommer man naturligtvis ifrån genom utskottets formulering, men — väl att märka — endast om formuleringen verkligen tolkas efter sin lydelse. D. v. s. man har kommit ifrån vanskligheten ifråga genom att stifta ett helt annat straffbud, än man avsett att stifta!

I det förslag till straffbud, som jag här nedan framlägger, bygges visserligen också på antaganden. Men detta är något ofrånkomligt, såvitt man

överhuvud vill utnyttja blodprovet såsom bevismedel. Brodprovet tages ofta icke förrän någon timme efter det förmenta brottets begående och utvisar den då befintliga alkoholhalten. Härifrån har man att söka sluta sig till alkoholhalten i blodet under den tid, då fordonet framfördes. Då denna slutledning på grund av premissernas ofullständighet icke kan betraktas såsom logiskt bindande, karakteriseras den mest korrekt såsom ett antagande.

Den i det förestående motiverade ståndpunkten står ifråga om resultatet ganska nära hr von Friesens motion. Från denna skiljer den sig, bortsett från formuleringen av påverkningsbestämningen, framför allt genom 'säkerhetsventilerna' för straffrihet, respektive för en till böter begränsad straffskala. — Utöver 1 § i förslaget till ändring av 1934 års lag om straff för vissa brott vid förande av motorfordon synes ståndpunkten icke med nödvändighet behöva föranleda någon annan avvikelse från propositionen än att 6 stycket bör utgå i förslaget till ändrad lydelse av 21 § 1 mom. i 1936 års motorfordonsförordning samt med anledning därav jämkning ske av 28 § samma förordning.

På grund av vad jag nu anfört finner jag, att utskottet bort hemställa, att 1 § i lagen den 7 juni 1934 erhåller följande lydelse:

1 §.

Den som vid förande av automobil, motorcykel eller traktortåg varit påverkad av starka drycker till men för sin skicklighet som förare, straffes med fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna äro mildrande, med dagsböter, dock ej under tio. Är det icke uppenbart, att föraren var så påverkad, må han dock icke dömas till straff, därest det icke på grund av blodprov måste antagas, att han vid fordonets framförande haft en alkoholkoncentration i blodet av 0.8 promille eller däröver.

Föranleder blodprov det antagande, att föraren hade en alkoholkoncentration i blodet av minst 1.5 promille, straffes med fängelse i högst ett år. Framgår av omständigheterna, att han likväl icke varit så påverkad som i första stycket sägs, eller äro omständigheterna eljest synnerligen mildrande, vare straffet dagsböter, dock ej under tjugufem.»