

Nr 225.

Av herr Holmbäck m. fl., om skärpta åtgärder mot rattfylleri.

Med korta mellanrum påminnes den svenska allmänheten om vådorna av onykterhet vid ratten. Hittills ha likväl dessa erfarenheter icke föranlett någon systematisk undersökning av alkoholens andel i de svenska trafikolycksfallen. Skäl finnas emellertid att anta, att denna andel är betydande och att den växer med olyckans svårhetsgrad. Vid en i metodiskt hänseende föredömlig amerikansk undersökning ha 40 % av de olycksfall, som föranlett sjukhusvård, kunnat sättas i samband med högre eller lägre alkoholhalt i blodet hos olycksbilens förare.

Vid en interpellationsdebatt i första kammaren år 1946 dryftades dessa frågor senast i riksdagen. Efter denna debatt funno sig de båda då arbetande trafikutredningarna, 1944 års trafikförfattningssakkunniga och 1945 års trafiksäkerhetskommitté, böra tillsätta en särskild gemensam delegation för utredning om rattfylleriet. Denna delegation avgav den 30 maj 1947 ett yttrande i ärendet — endast tillgängligt i duplicerade exemplar — till de båda trafikutredningarna. »Med hänsyn till ärendets brådskande natur» underlätto utredningarna att ingå i prövning av detta yttrande och överlämnade det i stället redan den 7 juni 1947 till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet med hemställan att »av delegationen väckta förslag och framförda synpunkter måtte genom Herr Statsrådets försorg göras till föremål för prövning av vederbörande myndighet.»

Remissutlåtanden över delegationens förslag infordrades till den 1 oktober 1947, men 1948 års riksdag sattes likväl icke i tillfälle att pröva någon proposition i ärendet. Under 1948 avgåvo emellertid trafiksäkerhetskommittén betänkande med förslag till åtgärder för höjande av trafiksäkerheten och trafikförfattningssakkunniga betänkande med förslag till vägtrafikförordning m. m. I båda dessa betänkanden dryftades problemet om alkoholen i trafiken delvis i anslutning till rattfylleridelegationens yttrande. Men någon enhetlig systematisk belysning av detta spörsmål har icke kommit till stånd vare sig i rattfylleridelegationens yttrande eller i de två betänkandena. Det förstnämnda yttrandet ställer sig i stort sett avvisande till förslagen om ytterligare samhällsngripanden på detta område och står således icke i god samklang med önskemålen under den interpellationsdebatt, som på sin tid föranledde delegationens tillsättande. Efter de delvis synnerligen upprörande händelser, som på den senaste tiden inträffat på detta område, synes det oss uppenbart, att riksdagen näppeligen kan låta nuvarande förhållanden fortbestå. Fastmera synes det nu oundgängligt, att åtgärder snabbt vidtagas för att få en ändring till det bättre. Det synes icke kunna ske utan

viss kompletterande utredning. En sådan utredning torde kunna ske med önskvärd snabbhet, om man till utredningsmän väljer personer, som redan förvärvat ingående förtrogenhet med ämnet, och samtidigt anger de åtgärder, som i första rummet synas böra bli föremål för omprövning.

Som sådana åtgärder synas oss i första hand böra ifrågakomma

1) förbud för den, som till följd av alkoholförtäring har förhöjd blodalkoholhalt, att föra motorfordon, alternativt väsentlig sänkning av nuvarande promillegräns för straffbar alkoholpåverkan,

2) särskilda straffbestämmelser för s. k. bildrap,

3) uppdrag åt polisen att vid samtliga olycksfall, som medföra personskador eller svårare materialskador, taga blodprov,

4) rätt för och uppdrag åt polisen att i syfte att skapa erforderligt underlag för statistiska undersökningar rörande alkoholskadorna i trafiken och att skärpa lagstiftningens generalpreventiva effekt göra sådan kontroll av förarens nykterhetstillstånd, som i avseende å förarens innehav av körkort redan finnes föreskrivet i 20 § 6 mom. och 26 § vägtrafikstadgan,

5) effektivisering av prövningen vid utfärdande av nykterhetsintyg för körkort samt effektivisering av efterkontrollen beträffande körkortsinnehavare,

6) förlängd tid för indragning av körkort vid rattfylleri, samt

7) förlust för alltid av körkort vid upprepat rattfylleri.

Rörande motiveringen till de åtgärder, som här ovan skisserats, förtjäna följande anföras.

1. *Strafflagstiftningen vid rattfylleri.* Den medicinska forskningen har allt tydligare ådagalagt, att även relativt små mängder alkohol påverka kroppsfunktionerna särskilt i de hänseenden, som ha betydelse vid förande av snabba fordon. Viktiga rön därom ha gjorts bl. a. av svenska forskare vid karolinska institutet. Om man sammanställer en del resultat, som man med hittills använda forskningsmetoder kommit fram till, måste man antaga, att hos många människor en tydligt stegrad risk börjar inträda vid blodalkoholhalter av 0,3—0,4 ‰. Den nuvarande undre gränsen för straffbar alkoholpåverkan, där blodprovet användes såsom bevisning, 0,8 ‰, synes mot bakgrunden av forskningens nuvarande ståndpunkt ligga alltför högt. Vi anse, att gränsen i varje fall icke bör sättas högre än vid den alkoholhalt, där en tydlig riskstegring inträder.

Ehuru den nuvarande lagstiftningen icke säger, att alkoholpåverkan under 0,8 ‰ icke kan bestraffas, har nyssnämnda gräns i det allmänna medvetandet blivit tröskeln mellan det tillåtna och icke tillåtna. En fixering i lagen av en lägsta promillegräns har den psykologiskt ogynnsamma effekten, att många förare anse, att lagstiftningen ger sanktion åt en viss — med nuvarande lagstiftning ingalunda obetydlig — alkoholförtäring i samband med körning. På grund av de erfarenheter, som numera vunnits, torde det emellertid stå klart, att strafflagstiftningen vid rattfylleri om möjligt bör vara så konstruerad, att den övar inflytande på förarna att helt avhålla sig från alkoholförtäring under och i samband med körning. Starka skäl synas

sålunda tala för att den frågan ingående omprövas, huruvida en sådan lagstiftning är möjlig och lämplig att genomföra, där alkoholförtäring under och viss tid före körning i princip förbjödes. Såsom ett alternativ bör prövas en väsentlig minskning av den undre promillegränsen för straffbar påverkan. På medicinska forskningsresultat grundade trygghetsskäl liksom psykologiska skäl synas därvid tala för 0,3 ‰.

Det förtjänar erinras om att Norge haft en betydligt radikalare lagstiftning än motsvarande svenska redan före kriget. I lov nr 2 av ²⁰/₂ 1926 om motorvogner heter det: »Ingen må föra eller försöka föra motorfordon, när han är påverkad av alkohol (icke nykter). Uppgår alkoholkoncentrationen i blodet till mer än 0,5 ‰ skall han under alla omständigheter anses vara påverkad av alkohol (icke nykter) med hänsyn till föreskrifterna i denna lag.»

Nu nämnda lagstiftning har kompletterats med en lag 1936, enligt vilken det är förbjudet bl. a. för motorförare i yrkesmässig trafik att förtära alkoholhaltiga drycker under och åtta timmar före tjänstens början.

Upplýsningar från Norge tyda på att man där i stort sett funnit rattfyllerilagstiftningen lycklig. Den aktuella diskussionen i vårt grannland om denna fråga synes icke röra en uppmjukning utan en skärpning av lagstiftningen genom sänkning av den förutnämnda promillegränsen eller införande av förbud för alla förare att förtära alkohol i samband med körning.

2. *Straff vid »bildrap»*. Då en alkoholpåverkad motorförare vållar en annan persons död, dömes han — förutom för rattfylleri — för detta vållande jämlikt SL 14:9. Där föreskrives, att den som uppsåtligen genom vårdslöshet, oförsiktighet eller försummelse vållar annans död skall dömas till fängelse i högst ett år eller om vållandet är synnerligen grovt till straffarbete i högst två år. De med ledning av denna bestämmelse utdömda straffen avse i allmänhet någon eller några månader. Vid det uppsåtliga dödandet — uppsåtet må därvid vara direkt eller indirekt — som straffas enligt de tidigare paragraferna i samma kapitel, äro straffsatserna och de i rättspraxis utdömda straffen väsentligt strängare. Förhållandena vid dödande i samband med rattfylleri låta sig icke väl jämföra med de omständigheter, som ligga till grund för utformningen av straffsatserna i 14:9 SL. Den, som under alkoholpåverkan för bil, har därmed uppsåtligt försatt sig i en situation, som enligt vad han bör veta innebär en stegrad risk att skada eller t. o. m. döda annan. Denna risk är visserligen mera abstrakt än den risk, som rättsvetenskapen lagt till grund, när den utformat begreppet indirekt uppsåt (dolus eventualis). Den som i alkoholpåverkat tillstånd sätter sig vid ratten, har emellertid genom att taga denna risk närmast sig uppsåtet och måste därför betraktas som mera klandervärd än den vårdslöse, på vilken SL 14:9 tagit sikte, och är därmed förtjänt av ett hårdare straff än denne. En sådan straffskärpning skulle enligt vår mening stå i god samklang med det allmänna rättsmedvetandet, som funnit de vid »bildrapen» utmätta straffen alltför låga.

3. *Utvidgade bestämmelser om blodprov*. Verkningarna av en lagstiftning

hänga samman icke endast med lagens utformning utan också med dess tillämpning. Den allmänpreventiva effekten beror i hög grad av polisens möjligheter att uppdaga och beivra begångna brott. Vid tillämpningen av rattfyllerilagstiftningen spelar blodprovet en mycket stor roll. Förutsättningen på detta område för att blodprov skall få tagas är att vederbörande med skäl misstänkes för att ha begått rattfylleribrott. I allmänhet måste förarens uppträdande och eventuell förekomst av tydlig spritlukt härvid vara vägledande. Understundom kan en redan enligt nuvarande lagstiftning straffbar alkoholpåverkan föreligga, utan att den ger sig till känna vid en yttre observation. Sänkes gränsen till den nivå, som är ägnad att undanröja riskstegringen, komma tydligen polisens vanliga observationer att vara ett alldeles otillförlitligt medel att avgöra, huruvida blodprov skall tagas. Därjämte bör beaktas, att den som vållat en olycka eller begått en trafikförseelse, har särskilt starka skäl att söka dölja en föregående alkoholförtäring på grund av de stränga påföljder, som vid en viss grad av påverkan inträda. Med hänsyn till dessa omständigheter synas sådana lagbestämmelser böra övervägas, vilka medföra rätt och plikt för polisen att föranstalta om blodprov vid alla trafikolyckor, som medföra personsador eller svårare materialsador.

I detta sammanhang bör undersökas, huruvida polisen bör utrustas med s. k. drunkometer för att sälla ut de fall, där blodprov och kliniska undersökningar böra komma till stånd. Det lär vara möjligt att med hjälp av drunkometern göra en enkel undersökning av utandningsluften, som visar, om en person har en nämnvärd alkoholkoncentration i blodet liksom om denna överstiger en viss gräns.

4. *Stickprovskontroller.* S. k. flygande kontroller anordnas sedan länge för att övervaka efterlevnaden av åtskilliga föreskrifter på trafikförfattningarnas område. I samband med kontroll rörande innehav av körkort m. m. kan därvid även förarens nykterhetstillstånd observeras. Skäl tala emellertid för att polismans rätt att kontrollera förarens nykterhetstillstånd vid stickprovskontroller klart bör fixeras i lagstiftningen. Det vore värt att närmare pröva, om man icke därvid skulle kunna använda den förut skisserade drunkometermetoden vid kontrollerna ute i trafiken. Utslaget erhålles mycket snabbt vid denna undersökning, varför den tid, som förarna skulle behöva uppehållas, i regel torde sakna större betydelse. Självfallet bör man av psykologiska skäl använda övervakningsmetoder av detta slag med urskiljning och måtta. Vetskapen om att sådana kontroller förekomma skulle otvivelaktigt ha en betydelsefull allmänpreventiv verkan. Det övervägande antalet motorförare har en sådan insikt om vikten av att rattfylleriet bekämpas, att man kan räkna med att sådana stickprovundersökningar skulle mötas med förståelse.

5. *Förprovning och efterkontroll.* Det är synnerligen betydelsefullt, att förprovning beträffande nykterhet och skötsamhet hos dem, som söka körkort, göres mycket noggrann. Erfarenheten synes tala för att det finns en grupp förare, kännetecknade av opålitlighet i nykterhetskänseende eller annan bristande skötsamhet, vilka ha en onormalt stor belastning av trafikför-

seelser. Inom denna grupp finnas många potentiella rattfyllerister. Detta be- styrkes bl. a. av en speciell undersökning, som rattfylleridelegationen låtit genomföra beträffande personer, vilkas körkort indragits under tiden 1 juli 1945—30 juni 1946 på grund av rattfylleri, samt personer, som dömts för nämnda brott utan att inneha körkort. Av körkortsinnehavarna, som dömts för rattfylleri, hade ungefär 25 % tidigare anmärkningar mot sin personliga nykterhet. Även andra förseelser och brott än fylleri voro vanliga. I redogörelsen för undersökningen uttalas, att undersökningen »ger stöd åt det ut- talandet, att de undersökta rattfylleristerna i stor utsträckning visat sig sak- na respekt för lagar och förordningar. Det har i regel icke varit personer med ett oklanderligt förflutet, vilka 'händelsevis' råkat ut för ett lagbrott».

Som ett ytterligare belägg för vikten av en noggrann förprovning — liksom efterkontroll — kan anföras, att vid en tidigare företagen undersökning om alkoholens roll som kriminalitetsfaktor bl. a. framkom, att av de personer, som år 1938 intagits i landets fångvårdsanstalter för att avtjäna frihets- straff, som ådömts för trafikbrott, icke mindre än 12,5 % betecknats såsom hemfallna åt alkoholmissbruk.

1945 års trafiksäkerhetskommitté har starkt framhållit betydelsen av de profylaktiska åtgärder, som en effektiv förprovning och efterkontroll i fråga om förarnas nykterhet innebära. Den kritik, som kommittén anfört mot den nuvarande ordningen, torde vara berättigad. Härvidlag synes emellertid ytter- ligare en synpunkt böra tillfogas. Polismyndigheter och nykterhetsnämnder synas understundom ge en alltför vid innebörd åt begreppet »känd för ett nyktert levnadssätt». I realiteten torde bestämmelsen icke sällan tillämpas, som om den vore formulerad »icke känd för alkoholmissbruk i grövre form». Det är synnerligen viktigt, att myndigheterna följa en snävare tolkning, så att man utestänger icke endast grova missbrukare utan även dem, som eljest visat sig opålitliga i nykterhetskänseende.

Synpunkter liknande dem, som anförts rörande förprovningen, kunna även anläggas på betydelsen av en noggrann efterkontroll rörande körkortsinne- havarnas nykterhetsförhållanden. En del organisatoriska frågor förtjäna här övervägas, bl. a. inrättande — såsom trafiksäkerhetskommittén föreslagit — av ett centralt körkortsregister. Det förefaller icke uteslutet, att ett sådant skulle kunna upprättas på ett betydligt enklare och mindre kostnadskrävande sätt, än vad kommittén tänkt sig.

6. *Körkortsindragning.* Det är av betydelse, att vid rattfylleri eller annat alkoholmissbruk, som bör föranleda att förare tills vidare icke betros att föra motorfordon, körkortsindragning sker för så lång tidsperiod, att man kan få en säkrare uppfattning, än vad nu många gånger är fallet, rörande veder- börandes vilja och förmåga att i framtiden sköta sig klanderfritt. Det är ett anmärkningsvärt förhållande, att länsstyrelserna oftast fastställa indrag- ningstider, som ligga vid eller nära det minimum, som lagen anger. Här synas böra övervägas antingen andra lagbestämmelser eller också andra åtgärder, som äro ägnade att få till stånd en ändrad praxis, så att indragningarna differentieras över de tidslatituder, som lagstiftningen anvisar.

7. *Körkortssindragning för alltid.* Vid upprepat rattfylleri synes körkort i regel böra indragas för alltid. En sådan ordning förefaller välmotiverad både från individualpreventiva och från allmänpreventiva synpunkter. Personer, som trots tidigare strängt straff och körkortssindragning och trots vetskapen om att vid upprepad förseelse körkortet indragas för alltid ånyo göra sig skyldiga till rattfylleri, torde nästan utan undantag vara så begivna på starka drycker och därtill under alkoholpåverkan i så hög grad omdömeslösa, att de icke vidare böra betros att inneha körkort. I de fall, där starka skäl tala för att vederbörande än en gång skall få rätt att föra motorfordon, bör en möjlighet återstå att få denna fråga prövad av Kungl. Maj:t.

Självfallet kunna även andra frågor än de, som berörts i det föregående, upptagas i ett aktuellt utredningsprogram om åtgärder mot rattfylleriet. Med ovanstående ha vi avsett att skissera huvuddragen i ett sådant program.

Med stöd av vad nu anförts få vi föreslå,

att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t hemställa om sådan skyndsamt utredning, enligt ovan angivna riktlinjer, rörande skärpta åtgärder mot rattfylleri, att förslag utan tidsutdräkt kan föreläggas riksdagen.

Stockholm den 23 januari 1949.

Åke Holmbäck.

John Björck.

Jones Erik Andersson.

Erik Englund.

David Norman.

Gottfrid Karlsson.

P. J. Näslund.

Johan Sunne.