

Nr 53.

Utlåtande i anledning av väckta motioner om skärpta åtgärder mot rattfylleri.

Första lagutskottet har till behandling i ett sammanhang förehaft följande tre till lagutskott hänvisade motioner, nämligen dels motionen nr 161 i första kammaren av herr *Schlyter*, dels ock likalydande motionerna nr 225 i första kammaren av herr *Holmbäck m. fl.* och nr 283 i andra kammaren av herr *Hagård m. fl.*

I motionen I: 161 hemställes, att riksdagen måtte antaga följande förslag till

L a g

om ändrad lydelse av 1 § lagen den 7 juni 1934 om straff för vissa brott vid förande av motorfordon.

Härigenom förordnas, att 1 § lagen den 7 juni 1934 om straff för vissa brott vid förande av motorfordon skall erhålla följande ändrade lydelse:

Förer den som är påverkad av starka drycker 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 anses påverkad av starka drycker.

I motionerna I: 225 och II: 283 föreslås, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t hemställa om sådan skyndsamt utredning rörande skärpta åtgärder mot rattfylleri, att förslag utan tidsutdräkt kunde föreläggas riksdagen. De åtgärder, som enligt motionärerna i första hand borde ifrågakomma, voro följande:

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.

Beträffande de skäl, motionärerna anfört till stöd envar för sina yrkanden, får utskottet hänvisa till motionerna.

Efter hörande av talmanskonferensen hemställde utskottet på anförda grunder i sitt memorial nr 42, att riksdagen måtte uppskjuta behandlingen av motionerna till 1950 års riksdag. Enligt utskottet tillhandakomna utdrag av kamrarnas protokoll beslöt emellertid riksdagen uppskjuta behandlingen av motionerna till höstsessionen med innevarande års riksdag.

Till utskottet har från bevillningsutskottet överlämnats en den 27 april 1949 dagtecknad skrivelse från Östergötlands läns nykterhetsförbund, vari hemställas, att den i motionerna I: 225 och II: 283 begärda utredningen måtte tillstyrkas.

Gällande rätt.

Beträffande de i motionerna berörda frågorna gälla i huvudsak följande bestämmelser.

Enligt 1 § *lagen den 7 juni 1934 om straff för vissa brott vid förande av motorfordon* skall 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, straffas med fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna äro mildrande, med dagsböter, dock ej under tjugufem. Hade föraren en alkoholkoncentration i blodet av 1,5 promille eller däröver, skall han anses ha varit så påverkad av starka drycker, som nyss sagts. Är det ej styrkt, att föraren varit så påverkad men uppgick alkoholkoncentrationen i hans blod till 0,8 men ej till 1,5 promille, skall han straffas med dagsböter, lägst 10, eller fängelse i högst sex månader.

I 14 kap. 9 § *strafflagen* finnes stadgat, att om någon uppsåtligen genom vårdslöshet, oförsiktighet eller försummelse är vållande till annans död, han skall dömas till fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna äro mildrande, till böter, dock ej under tio dagsböter. Om vållandet var synnerligen grovt, kan dömas till straffarbete i högst två år.

Enligt 28 kap. 12 § *rättegångsbalken* må å den, som skäligen kan misstänkas för brott, vara frihetsstraff kan följa, till utrönande av omständighet, som kan äga betydelse för utredningen angående brottet, företagas kroppsbesiktning, varvid, om så erfordras, blodprov må tagas.

I 11 § 2 mom. *motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936* ha givits vissa bestämmelser rörande s. k. flygande besiktning. Enligt dessa äger besiktningsman inom sitt distrikt eller polisman, åt vilken länsstyrelsen meddelat förordnande att utöva tillsyn å motorfordonsbeståndet, där han finner

anledning antaga att av honom anträffat motorfordon ur trafiksäkerhets-synpunkt är mindre tillförlitligt, undersöka fordonet. Vidare finnas föreskrifter i 21 § *vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936* av innehåll, att om polisman finner skäl antaga, att förare av automobil är så påverkad av starka drycker, att han icke kan på betryggande sätt föra sitt fordon, polismannen äger förbjuda honom att föra automobilen, så ock, där förbudet icke efterkommes, hindra honom därifrån.

Beträffande erhållande och indragning av körkort gälla bl. a. följande regler i 20—21 §§ *motorfordonsförordningen*.

Vid ansökan till vederbörande länsstyrelse om erhållande av körkort skall fogas intyg, utfärdat inom två månader före ansökningen, av polismyndigheten å den eller de orter inom riket, varest sökanden under de senaste två åren varit mantalsskriven, att sökanden gjort sig känd för ett nyktert levnadssätt och med hänsyn till sina personliga förhållanden i övrigt icke kan anses olämplig såsom förare av motorfordon. Innan sådant intyg utfärdas, skall vederbörande nykterhetsnämnd samt, där så finnes erforderligt, jämväl annan, som äger kännedom i saken, av polismyndigheten höras över sökandens nykterhetsförhållanden.

Skulle förare, sedan han erhållit körkort, vid färd med motorfordon eller traktortåg göra sig skyldig till bl. a. rattfylleri eller eljest i något för trafiksäkerheten väsentligt hänseende allvarligen åsidosätta honom såsom förare åliggande förpliktelser eller har förare på annat sätt ådagalagt sådana egenskaper, att han icke vidare bör betros med att inneha körkort, skall länsstyrelsen efter nöjaktig utredning återkalla detsamma. Vid sådan utredning må avseende icke fästas vid förseelse, vilken antecknats i körkortsregistret mer än två år före begäandet 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 bl. a. rattfylleribrott, 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 bl. a. rattfylleribrott, 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.

Uppstår fråga om återkallelse av körkort och föreligga därvid sådana omständigheter, att föraren uppenbarligen måste anses olämplig att föra motorfordon, må länsstyrelsen, redan innan slutligt beslut om återkallelse fattas, återkalla körkortet i avvaktan på nämnda beslut. Har förare vid färd med motorfordon eller traktortåg ådagalagt grov vårdslöshet eller visat

uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom eller varit synbarligen överlastad av starka drycker eller har förare till följd av sjukdom, skada eller dylikt uppenbarligen förlorat förmågan att föra motorfordon utan risk för liv eller egendom, skall polismyndigheten omhändertaga körkortet i avbidan på beslut av länsstyrelse huru med körkortet skall förfaras. Länsstyrelsen skall skyndsamt förordna, huruvida körkortet skall tills vidare återkallas eller till föraren återställas. Visar blodundersökning å förare, som misstänkes för rattfylleri, 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 nu nämnts, är föraren icke berättigad att föra motorfordon.

Ansökan om återbekommande av körkort skall, därest tiden för återkallelsen uppgår till minst sex månader, vara åtföljd av bl. a. förut omförmäلت intyg från nykterhetsnämnd. Intyget skall vara utfärdat efter det den i återkallelsen bestämda tiden gått till ända och avse tid efter begående av förseelse, som givit anledning till körkortets indragning.

Om nykterhetsnämnd gentemot person, som innehar körkort, vidtagit hjälpåtgärd, som avses i 13 § alkoholistlagen, eller har nämnden avgivit ansökan om körkortsinnehavares intagande å allmän alkoholistanstalt, skall länsstyrelsen ofördröjligen underrättas därom.

Historik.

Beträffande förevarande frågas tidigare historia får utskottet hänvisa till den utförliga framställningen i den 28 juni 1940 avgivet *betänkande med förslag till ändrad lagstiftning angående s. k. rattfylleri* (SOU 1940: 17 s. 9—47).

De nu gällande straffbestämmelserna beträffande rattfylleri antogos vid 1941 års riksdag. För vad som då förekom kan utskottet främst hänvisa till propositionen nr 159 och första lagutskottets utlåtande nr 36 ävensom debatterna i kamrarna.

Frågan har även sedermera varit föremål för riksdagens behandling. I anledning av en av herr Schlyter vid 1946 års riksdag framställd interpellation uttalade chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Nilsson, i riksdagens första kammare den 4 juni 1946 bl. a., att han icke ansåge tiden då vara inne att upptaga frågan om en ytterligare skärpning av rattfylleribestämmelserna.

1944 års trafikförfattningssakkunniga.

Den 30 juni 1947 avgav en delegation sammansatt av representanter för 1945 års trafiksäkerhetskommitté och 1944 års trafikförfattningssakkunniga ett stencilerat betänkande i rattfyllerifrågan. De av delegationen däri avhandlade frågorna ha sedermera varit föremål för förnyad behandling av trafikförfattningssakkunniga i av dem den 15 maj 1948 avgivet *betänkande med förslag till vägtrafikförordning m. m.* (SOU 1948: 34). Dessa sakkunniga vilja i en enda författning sammanföra samtliga huvudbestämmelser rörande vägtrafiken och ha i enlighet härmed framlagt förslag till vägtrafikförordning. Ansvarsbestämmelserna för vissa brott, däribland rattfylleri, föreslås dock skola samlas i en lag om straff för vissa trafikbrott.

I övrigt kan ur nämnda betänkande anföras följande.

Trafikförfattningssakkunniga ha föreslagit införande av följande allmänna bestämmelse (28 § förslaget till vägtrafikförordning): »Fordon må icke på väg föras av någon, som på grund av sjukdom, uttrötning eller påverkan av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen eller eljest saknar nödiga förutsättningar att på betryggande sätt kunna föra fordonet.» De sakkunniga ansågo emellertid icke lämpligt att denna allmänna bestämmelse i hela sin vidd gjordes till föremål för omedelbar kriminalisering.

I den särskilda lagen om straff för vissa trafikbrott ha trafikförfattningssakkunniga i 1 § intagit straffstadganden avseende vårdslöshet i trafik. I anslutning härtill ha de sakkunniga övervägt att under paragrafen upptaga bestämmelse av innehåll, att om någon, som vid förande av motorfordon eller motorredskap gjort sig skyldig till brott, som avsåges i paragrafen, förtärt rusdrycker inom åtta timmar före brottets begående, denna omständighet skulle, såvida straff ej följde enligt rattfylleriparagrafen, anses såsom försvårande vid bestämmande av straff för brottet. Emellertid ha de sakkunniga ansett betänkligheter tala mot införande av dylika bestämmelser, vilka skulle komma att innefatta presumtion för att orsakssammanhang städse föreläge mellan förtäringen av rusdrycker och brottet. Enligt de sakkunniga skulle en dylik presumtion i viss utsträckning komma att leda till obilliga resultat. Sålunda skulle även den minsta förtäring av rusdrycker (ex. ett glas vin) — som kanske ägt rum i det närmaste åtta timmar före brottet — ofrånkomligen utgöra försvårande omständighet, även om det måste anses osannolikt, att något som helst orsakssammanhang föreläge. Särskilt skulle en straffskärpning i dylika fall framstå såsom oförtjänt, om körningen varit av trängande natur och föraren vid förtäringen av rusdrycker icke haft anledning räkna med att han inom viss tid skolat förelaga densamma. Anledning synes jämväl vara att antaga, att bestämmelserna lätt nog kunde komma att utnyttjas i trakasseringssyfte. På grund

av vad sålunda anförts ha de sakkunniga icke ansett sig böra föreslå några bestämmelser i ämnet.

Rörande rattfylleriet ha de sakkunniga föreslagit införande i 3 § nyssnämnda lag av regler, som i allt väsentligt överensstämma med motsvarande nu gällande stadgande i 1934 års lag, för vilket ovan redogjorts.

Anledningen till att de sakkunniga icke föreslagit några mera genomgripande ändringar är att söka i den omständigheten, att den förutnämnda delegationen hemställt om särskild utredning rörande blodprovets bevisvärde, vilken fråga för det dåvarande låg under Kungl. Maj:ts prövning. I detta sammanhang skall i korthet redogöras för delegationens ställningstagande till några av de i motionerna avhandlade spörsmålen.

Delegationen hade i sitt betänkande berört frågan om en sänkning av den undre gränsen för straffbar alkoholkoncentration i blodet från nuvarande 0,8 promille till 0,5 promille. Enligt delegationen kunde vissa skäl tala för en dylik åtgärd. Emellertid borde frågan om skärpning av lagens gränsdragning i förevarande avseende ej tagas upp till behandling, innan den begärda utredningen verkställts. En sänkning dessförinnan av gränsen för den legala presumptionen syntes ur rättssäkerhetens synpunkt betänklig, då den skulle kunna befaras medföra ökade möjligheter till felaktiga analysresultat.

Delegationen hade även ställt sig avvisande till tanken att efter mönster av norsk lagstiftning stadga, att all alkoholförtäring i och för sig under viss tid före körning borde bliva belagd med straff. Till motivering för sin ståndpunkt hade delegationen anfört bl. a. följande:

För att lagen skall erhålla avsedd verkan kräves, dels att tillräckligt lång tid före körningen innefattas i ett dylikt förbud, dels att alkoholkonsumtion av varje slag — möjligen med undantag för alkoholsvagt öl — förbjuddes, dels att lagens efterlevnad kan effektivt övervakas.

Vad förbudstiden beträffar må framhållas, att om man exempelvis utmäter denna tid på samma sätt som i Norge, d. v. s. 8 timmar före körningen, intet hindrar att föraren omedelbart dessförinnan förtär betydande kvantiteter alkohol. Säkerligen kan i många fall efterverkningarna härav vid körningen göra sig starkare gällande än om föraren under förbudstiden endast dricker ett glas lätt vin, även om alkoholkoncentrationen under körningen nedgått till mindre än 0,8 promille, d. v. s. den nuvarande straffbarhetsgränsen. Att i lagen medgiva förtäring av exempelvis lätt vin kan emellertid icke vara lämpligt. För att få lagliga garantier måste man då också föreskriva vilka kvantiteter, som skulle få förtäras. Även lätt vin i större kvantiteter kan givetvis påverka förarens körsäkerhet. En lagstiftning med så stränga restriktioner torde — även om den skulle accepteras såsom berättigad av en stor del av befolkningen — dock säkerligen ge anledning till talrika lagöverträdelser, vilka på grund av bevissvårigheterna icke vore möjliga att övervaka och beivra. Lagen skulle ju givetvis gälla även spritförtäring i hemmen. Å andra sidan kunde den ge anledning till trakasserier och spionage.

Vidare hade delegationen tagit under övervägande frågan om skärpning av straffsatserna för rattfylleri i 1934 års lag. Med hänsyn till de möjlig-

heter, som enligt nämnda lag förefunnes att utdöma efter brottsligheten avpassade straff, fann delegationen för sin del ej anledning förorda skärpning av ifrågavarande straffsatser. Delegationen uttalade härvid, att de möjligheter till differentiering av straffen med hänsyn till de förhållanden, varunder brotten begåtts, ej tillräckligt utnyttjats. Det torde numera nästan ingå i det allmänna medvetandet att brott mot 1 § 1 mom. i 1934 års lag medförde en eller högst två månaders fängelse. Om rättspraxis ändrades därhän, att en mera individuell utmätning av straffen bleve regeln, skulle med sannolikhet de allmänpreventiva verkningarna av lagens straffhot bliva mera effektiva än för närvarande. En allmän skärpning av straffen inom förefintlig marginal för de mera allvarliga rattfylleribrotten borde jämväl verka i angiven riktning.

I anslutning till vad delegationen sålunda uttalat ha trafikförfattningssakkunniga icke ansett lämpligt att i förevarande sammanhang, innan frågan om blodprovets bevisvärde undersökts, ingå på närmare prövning av frågan om en sänkning av den undre gränsen för straffbar alkoholpåverkan. De sakkunniga ha i huvudsak biträtt vad delegationen anfört i fråga om kriminalisering av all spritförtäring under eller viss tid före körning samt om straffsatserna för rattfylleri.

Nu gällande föreskrifter om flygande besiktning återfinnas i 22 § trafikförfattningssakkunnigas förslag till vägtrafikförordning under den ändrade beteckningen flygande inspektion. Härjämte har i 9 § förslaget införts en allmän bestämmelse om kontroll av fordon av följande innehåll. Finner polisman anledning antaga, att fordon, som av honom anträffas på väg, icke är i föreskrivet skick, äger polismannen undersöka fordonets beskaffenhet och utrustning, dock utan rätt att provköra fordonet. Befinnes fordonet vara så bristfälligt, att det ej utan uppenbar fara för trafiksäkerheten kan vidare nyttjas, äger polismannen förbjuda användande av fordonet så ock, där förbudet icke efterkommes, hindra användandet.

Förutnämnda regel i 21 § vägtrafikstadgan har givits en vidare utformning och återfinnes i 28 § 2 mom. förslaget till vägtrafikförordningen. Slutligen har i 74 § av samma förslag införts ett stadgande, motsvarande 20 § 6 mom. vägtrafikstadgan, av innehåll att polisman alltid skall vara berättigad att kontrollera, att förare av motordrivet fordon innehar körkort eller annan handling, som enligt förslaget skall medföras under färden.

De förut återgivna reglerna om det intyg från nykterhetsnämnd, som skall fogas vid ansökan om erhållande av körkort, ha bibehållits med vissa smärre justeringar och intagits i 32 § förslaget. Vad gäller återkallelse av körkort föreslå de sakkunniga vissa icke alltför genomgripande ändringar, däribland att den minsta återkallelsetiden, vilken nu är två månader, skall förlängas till tre månader samt att stadganden om återkallelse av körkort för alltid skola införas.

De sakkunniga beröra även frågan om vidtagande av lämpliga åtgärder

beträffande körkortsinnehavare, som gjort sig skyldiga till missbruk av sprit utan samband med framförandet av motordrivet fordon.

En särskild praxis i fråga om dylika åtgärder har utbildats inom länsstyrelsen i Uppsala län. Då uppgift om fylleriförseelse inkommer, gör länsstyrelsen i vissa fall den åtgärd, som härav kan påkallas, beroende av huruvida vederbörande är villig ingå i nykterhetsförening. Länsstyrelsen har ifrågasatt en legalisering av detta system. De sakkunniga ha emellertid ej funnit lämpligt att göra ifrågavarande inom Uppsala län brukade system till föremål för allmän författningsmässig reglering. I den mån detsamma inom ramen för gällande bestämmelser kunde tillämpas, syntes det emellertid i vissa fall kunna vara ändamålsenligt.

Länsstyrelserna ha befunnits tillämpa växlande praxis i fråga om de åtgärder, som i normala fall vidtagas mot körkortsinnehavare, vilka dömts för fylleri jämlikt 18 kap. 15 § strafflagen. Redan vid första fylleriförseelsen meddela vissa länsstyrelser varning. Flertalet vänta dock med åtgärder tills vederbörande dokumenterat sig såsom misskötsam genom två fyllerier. Påföljden är härvid i allmänhet varning. Vid en tredje fylleriförseelse sker regelmässigt återkallelse av körkortet. Vissa länsstyrelser ha framhållit, att de i ifrågavarande ärenden bruka inhämta utredning från nykterhetsnämnder m. fl. angående körkortsinnehavarens skötsamhet.

De sakkunniga anse ej lämpligt att genom närmare författningsregler binda myndigheternas avgöranden i dessa ärenden, där omständigheterna i de skilda fallen uppenbarligen kunde vara synnerligen växlande. Det syntes dock angeläget att länsstyrelserna i de fall, då körkortsinnehavare gjort sig skyldig till fylleri, utnyttjade möjligheterna att genom nykterhetsnämnder m. fl. vinna närmare upplysning om vederbörandes personliga förhållanden. Även en första fylleriförseelse, sedd mot bakgrunden av övriga personliga omständigheter, torde ofta vara av beskaffenhet att böra föranleda varning. Utredningen kunde också giva vid handen att vederbörande vore så opålitlig i sitt förhållande till spritdrycker att han ej borde betros med innehav av körkort.

1949 års trafiknykterhetsutredning.

Jämlikt bemyndigande den 27 maj 1949 har chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Nilsson, tillkallat sakkunniga för att utarbeta förslag till en reviderad rattfyllerilagstiftning, *1949 års trafiknykterhetsutredning*.

I direktiven till utredningen har departementschefen uttalat, att det material, som framlagts av rattfylleridelegationen och i yttranden över dess förslag, vid den fortsatta beredningen av ärendet inom kommunikationsdepartementet visat sig otillräckligt för att läggas till grund för en revision av lagstiftningen på de punkter, där behov av ändringar anmälts. En särskild allsidig och förutsättningslös utredning av dessa frågor borde därför komma till stånd.

Inledningsvis har departementschefen erinrat om vissa statistiskt belagda förhållanden:

Den officiella statistiken över vägtrafikolyckor för år 1947 redovisar sammanlagt 824 olyckor, i vilka deltagit trafikant, som varit drucken eller eljest påverkad av starka drycker. De flesta av dessa olyckor eller 658 stycken (ca 3,7 % av samtliga motorfordonsolyckor) avsågo motorfordonsförare. Antalet olyckor av denna art har under senare år stigit avsevärt samtidigt med att vägtrafiken efter krigstidens hårda inskränkningar stegrats. Olycksfrekvensen synes dock ännu under år 1947 ej ha stigit över förkrignivån. Alltjämt är emellertid antalet vägtrafikolyckor, som orsakats av alkoholpåverkan hos trafikant, så stort att åtgärder behöva vidtagas — främst i fråga om upplysning och propaganda men även på lagstiftningens område — för att om möjligt nedbringa detsamma.

Behovet av dylika åtgärder framträder ännu tydligare, om man beaktar, att den officiella statistiken endast omfattar de polisundersökta olyckorna och att alkoholförtäring, enligt vad nya forskningar synas visa, kan vara orsaksfaktor vid trafikolyckor även då vederbörande trafikant ej är så påverkad av starka drycker, som enligt nuvarande lagstiftning kräves för straffbarhet. Vid praktiska prov med förare av motorfordon har sålunda en avsevärd nedsättning av körförmågan kunnat iakttagas redan vid en blodalkoholhalt av 0,4—0,6 ‰. Omvänt har vid särskilda medicinska och statistiska undersökningar av inträffade trafikolyckor i in- och utlandet det procentuella antalet alkoholpåverkade trafikanter, som deltagit i olyckorna, visat sig vara betydligt högre än i fråga om de polisundersökta fallen i Sverige.

Departementschefen övergår härefter att behandla de olika reformförslag som framkommit.

Mot nuvarande utformning av lagstiftningen har invänts, att den skulle inbjuda till alkoholförtäring i mindre kvantiteter samt överlämna åt föraren att — kanske i redan alkoholpåverkat tillstånd — med ledning av bl. a. de 1941 införda presumptionsreglerna avgöra när han bör avbryta sin alkoholförtäring eller avstå från att föra motorfordon. I anslutning härtill har föreslagits, att alkoholförtäring viss tid före och under förande av motorfordon skulle i princip förbjudas. En dylik princip torde dock vara svår att tillämpa i det praktiska livet och den torde därför svårigen kunna genomföras utan betydande modifikationer. Ett annat förslag är att, om en förare gjort sig skyldig till straffbar vårdslöshet i trafiken och det befines att han förtärt rusdrycker inom viss tid före brottets begående, detta skall med vissa undantag anses som en försvärande omständighet vid bestämmande av straff för brottet. En utvidgning av det straffbara området inom rattfyllerilagstiftningen har tidigare ansetts möta hinder av folkpsykologisk art med hänsyn till alkoholvanorna i vårt land. Det kan emellertid ifrågasättas om ej uppfattningarna under senare år förändrats. Även med hänsyn till de nya rön som vunnits beträffande sambandet mellan alkoholförtäring även i mindre omfattning och trafikolyckorna finnes anledning att ompröva lagstiftningen ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Genom lagändring, som trädde i kraft den 1 januari 1949, stadgas samma straff som vid fylleri för den som på allmän plats uppträder berusad av annat än starka drycker, t. ex. narkotika. Vid behandlingen av denna fråga yttrade första lagutskottet (utlåtande nr 39/48 s. 36), att motsvarande fråga måste vara av större praktisk betydelse när det gällde bestämmelserna om rattfylleri. Utskottet uttryckte därför den förväntan, att som en följd av ändringen i strafflagens fylleristadgande lagstiftningen om rattfylleri snarast måtte re-

videras i samma hänseende. Uppenbarligen bör vid den översyn av bestämmelserna om rattfylleri, som nu föreslås, den av utskottet önskade ändringen genomföras.

Mot tillämpningen av nuvarande lagstiftning har anmärkts, att straffmätningen är alltför schematisk. Vidare synes frågan om bestraffningen av delaktighet i rattfylleri ha blivit i alltför ringa grad uppmärksammas. Enligt min mening böra rattfylleribrotten bedömas med hänsyn till omständigheterna i varje särskilt fall. Det skulle säkerligen vara av värde om detta kunde närmare belysas så att domstolarna erhålla bättre ledning vid bedömandet av svårhetsgraden hos rattfylleribrott i olika situationer. Detta förutsätter, att man skaffar sig ökad kunskap om de sociala, psykologiska och medicinska förutsättningarna för detta brott. Den ur laglydnadens synpunkt särskilt viktiga frågan om bilförarnas och allmänhetens inställning till spörsmålet om spritförtäring och bilkörning bör även beaktas. Genom en undersökning av här antydda förhållanden bör man även kunna få en bättre grund för bedömande av de övriga åtgärder, som böra vidtagas för att göra motorförarna varsammare i umgänget med rusdrycker.

Blodprovsanalysen såsom bevismedel i rattfyllerimål har varit föremål för kritik och det har bl. a. gjorts gällande, att en sänkning av gränsen för straffbar alkoholpåverkan till lägre blodalkoholhalt än 0,8 ‰ skulle vara förenad med vissa risker ur rättssäkerhetssynpunkt. Från andra håll har framhållits, att en sänkning av gränsen till 0,5 ‰ skulle kunna ske utan olägenhet ur nyssnämnda synpunkt. Denna fråga bör prövas på grundval av den nyare forskningens rön. Därvid bör övervägas i vad mån blodprovet bör kompletteras med en mera omfattande klinisk undersökning samt om andra undersökningsmetoder kunna ersätta blodprovet då det gäller att fastställa alkoholpåverkan. Sistnämnda spörsmål får särskild aktualitet vid bedömande av körförmågan hos bilförare som är påverkad av andra rusgivande medel än alkohol. I sammanhanget bör även behovet och lämpligheten av att i lagen ha presumtionsregler omprövas.

Departementschefen berör slutligen vissa andra problem, som sammanhånga med rattfyllerilagstiftningen och som borde upptagas av utredningen, nämligen frågan om införande av särskilt straff för förare av cykel, motorbåt m. m., vilken är påverkad av starka drycker, samt frågan om andra åtgärder än de straffrättsliga reaktionerna med syfte att förebygga och motverka rattfylleriet, framför allt frågan om förutsättningarna för utfärdande och återkallande av körkort samt utfärdande av nytt körkort för person som fått sitt körkort återkallat.

Utskottet.

Då riksdagen vid vårsessionen beslöt uppskjuta behandlingen av förevarande motioner till innevarande höstsession i stället för, såsom utskottet föreslagit, till 1950 års riksdag, torde riksdagens mening ha varit, att motionerna skulle realbehandlas vid höstsessionen. Utskottet kommer därför nu att i det följande i sak närmare granska de i motionerna framställda yrkandena.

Frågan om rattfyllerilagstiftningens utformning är för närvarande föremål för en förutsättningslös prövning av 1949 års trafiknykterhetsutredning. Bl. a. den omständigheten, att blodprovet tillförlitlighet såsom bevismedel på allvar satts i fråga, har nödvändiggjort ganska omfattande under-

sökningar. Enligt vad utskottet inhämtat kan utredningen påräknas framlägga sitt betänkande vid sådan tidpunkt, att därav föranledda förslag kunna behandlas av 1951 års riksdag. Att i avbidan härpå vidtagna provisoriska åtgärder torde icke böra ifrågakomma. Med ett ställningstagande till de i motionerna framförda förslagen, så vitt angår den egentliga rattfyllerilagstiftningen, bör därför lämpligen anstå, tills utredningen redovisat sitt arbetsresultat.

På anförda skäl får utskottet avstyrka bifall till det i motionen I: 161 framlagda lagförslaget liksom till utredningskravet i motionerna I: 225 och II: 283 i vad gäller rattfyllerilagstiftningen.

Inom utskottet har ifrågasatts, huruvida icke med hänsyn till bl. a. rattfylleribrottets allvarliga beskaffenhet straffbestämmelserna härom borde infogas i allmänna strafflagen. Ärendets fortsatta handläggning skulle som en följd härav överflyttas från kommunikationsdepartementet till justitiedepartementet. I straffrättskommitténs uppdrag ingår att framlägga förslag till de ändringar i fråga om den systematiska uppställningen av straffbestämmelserna för olika brott, vilka synas önskvärda för bestämmelsernas inpassande i en ny strafflag eller i en ny brottsbalk. Med hänsyn härtill torde kommittén självmant utan ställningstagande från riksdagens sida närmare överväga, huruvida straffstadgandena beträffande rattfylleri skola införas i strafflagen. I sammanhang med den pågående omarbetningen av denna lag i vad avser brotten mot person kan straffrättskommittén antagas även komma att behandla det i motionerna I: 225 och II: 283 väckta spörsmålet, huruvida den omständigheten att annan persons död vållats i samband med rattfylleri skall utgöra grund för uppställande av en särskild brottstyp, »bildrap».

Nya rättegångsbalkens föreskrifter om tagande av blodprov torde vara i huvudsak tillfredsställande och någon särskild utredning i denna del kan icke för närvarande anses påkallad. Frågan om polisens kontrollmöjligheter i övrigt vad beträffar motorförare torde komma att underställas 1950 års riksdag i samband med den proposition med förslag till vägtrafikförordning, som är avsedd att då avgivas.

Enligt direktiven för 1949 års trafiknykterhetsutredning ingår i dess uppdrag att närmare utreda även alla de problem, som sammanhånga med förutsättningarna för utfärdande och återkallelse av körkort.

Med hänsyn till vad sålunda anförts kan utskottet icke heller förorda att riksdagen anhåller om särskild utredning i övriga i motionerna I: 225 och II: 283 angivna hänseenden.

På nu angivna grunder får utskottet hemställa,

att förevarande motioner, I: 161 och 225 samt II: 283, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 24 november 1949.

På första lagutskottets vägnar:

OLOV RYLANDER.

Vid detta ärendes behandling ha närvarit

från första kammaren: herr Branting*, Ahlkvist, Lindblom, fru Sjöström-Bengtsson*, herrar Lindgren, Löthner, Ivar Nilzon och Schlyter;

från andra kammaren: herrar Rylander, Hedlund i Östersund, Lindberg*, Landgren, Lindahl*, Antby*, Svensson i Stenkyrka* och Östlund*.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.
