

Nr 17

Utlåtande i anledning av väckta motioner med förslag till lag om ändrad lydelse av 4 § lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott.

Första lagutskottet har till behandling förehåft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 158 i första kammaren av herr *Bengtson m. fl.* och nr 442 i andra kammaren av herr *Gustafsson* i Borås *m. fl.* I motionerna, vilka äro likalydande, hemställes, »att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller att 4 § lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott ändras till följande lydelse:

4 §.

1 mom. Den, som vid förande av bil, motorcykel, traktor eller motorredskap varit så påverkad av starka drycker eller annat berusningsmedel, att han företett tecken därå, eller haft en alkoholkoncentration i blodet av 1,0 promille eller däröver, dömes för rattfylleri till fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna äro mildrande, till dagsböter, dock ej under tjugofem. Är brottet med hänsyn till graden av påverkan eller till den trafikuppgift, som föraren påtagit sig, eller eljest att anse som grovt, må straffet höjas till straffarbete i högst två år.

Såsom för rattfylleri straffas den, som vid förande av maskindrivet fordon på järnvägs- eller spårvägsskenor eller av sjöfartyg, som för framdrivande är försett med motor eller annan kraftmaskin, eller av luftfartyg eller eljest vid utövande av sådan befattning hos järnvägs-, spårvägs-, buss-, sjöfarts- eller luftfartsföretag, varav trafiksäkerheten är beroende, varit så påverkad av starka drycker eller annat berusningsmedel, att han företett tecken därå eller haft en alkoholkoncentration i blodet av 1,0 promille eller däröver.

Försök till brott, som i detta moment sagts, straffes enligt vad i 3 kap. strafflagen stadgas.

2 mom. Uppgick hos förare av bil eller motorcykel alkoholkoncentrationen i blodet till 0,2 men ej till 1,0 promille, skall han, där det ej styrkes att han var så påverkad som i 1 mom. sägs, dömas för rattnykterhet till dagsböter, lägst tio, eller fängelse i högst sex månader. Vad nu sagts äger dock ej tillämpning å förare av sådan cykel med hjälpmotor, för vilken registreringsplikt icke föreligger.

Vad i första punkten av föregående stycke är stadgat skall äga motsvarande tillämpning i fråga om sådan förare eller befattningshavare, som avses i 1 mom. andra stycket.

3 mom. Har någon, då han på väg cyklat eller fört fordon, förspänt med dragare, varit så påverkad av starka drycker eller annat berusningsmedel, att han företett tecken därå, eller haft en alkoholkoncentration i blodet av 1,0 promille eller däröver, dömes till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

4 mom. Befinnes förare hava varit påverkad av starka drycker eller framgår eljest av blodundersökning, att han förtärt sådana drycker, skall förtäringen anses hava ägt rum före eller under färden, såvida han ej visar, att förtäringen i dess helhet skett efter färden. Vad nu sagts skall dock icke gälla sådan förtäring efter färden, som ägt rum utan att föraren därvid insett eller bort inse, att färden kunde giva anledning till undersökning om brott mot denna lag.

Hade föraren vid färden en alkoholmängd i kroppen som efteråt leder till en förhöjning av alkoholkoncentrationen i blodet, skall så anses som om han vid färden haft den förhöjda alkoholkoncentrationen.

Vad i detta moment är sagt skall äga motsvarande tillämpning å befattningshavare, som avses i 1 mom. andra stycket.»

Beträffande de skäl, som motionärerna anfört till stöd för sitt förslag, får utskottet hänvisa till motionerna.

Gällande rätt

De grundläggande bestämmelserna om straff för onykterhet i trafik äro sammanförda i 4 § *lagen den 28 september 1951 om straff för vissa trafikbrott*, nedan kallad trafikbrottslagen. Enligt denna skall den som vid förande av bil, motorcykel, traktor eller motorredskap varit så påverkad av starka drycker, att det kan antagas, att han icke på betryggande sätt kunnat föra fordonet, dömas för rattfylleri till fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna äro mildrande, till dagsböter, dock ej under tjugofem. Till samma straff skall föraren dömas, om han var så påverkad av annat berusningsmedel än starka drycker. Hade förare av bil, motorcykel eller traktor med släpfordon 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 tio, eller fängelse i högst sex månader.

De i trafikbrottslagen förekommande uttrycken bil, motorcykel, traktor och motorredskap ha förutsatts i lagen äga samma innebörd som i 1951 års *vägtrafikförordning*. Härav följer bl. a. att vad i trafikbrottslagen stadgas om motorcykel även har avseende å s. k. moped.

Vid *sammanträffande* av trafikonykterhet med annat brott bli strafflagens stadganden om konkurrens regelmässigt tillämpliga. Stadgandet om ansvar för rattfylleri skall sålunda tillämpas i konkurrens med exempelvis 1 §

trafikbrottslagen (vårdslöshet i trafik) och 14 kap. 9 § strafflagen (vållande till annans död). Enligt tidigare rätt förelåg endast ett brott, då föraren samtidigt gjort sig skyldig till rattfylleri och grov vårdslöshet. Enligt trafikbrottslagen däremot är sådan brottslighet att betrakta såsom två brott, vilka skola föranleda tillämpning av bestämmelsen i 4 kap. 1 § strafflagen.

Även i fråga om *medverkan* äro strafflagens allmänna regler tillämpliga. Däremot straffas icke *försök* till de i trafikbrottslagen angivna brotten. Ansvar för något av dessa brott förutsätter således enligt gällande rätt bl. a. att fordonet satt sig i rörelse.

För förande i alkoholpåverkat tillstånd av *andra trafikmedel* än de i 4 § trafikbrottslagen upptagna saknas straffbestämmelser i den allmänna lagstiftningen. För en del förare äro dock i vissa fall de allmänna reglerna om tjänsteansvar tillämpliga, och i några fall torde straffbestämmelserna för allmänfarlig vårdslöshet kunna åberopas. I fall av vållande till sjöolycka finnas även regler i sjölagen.

De disciplinära bestämmelser, som gälla för vissa kategorier av befattningshavare inom samfärdseln — järnvägspersonal, spårvägs- och busspersonal samt personal inom sjöfart och luftfart — upptaga ofta en föreskrift om iakttagande av nykterhet i tjänsten. För överträdelse är stadgat disciplinstraff. Vidare finnas i kollektiva anställningsavtal bestämmelser om nykterhetskrav och om åtgärder vid brott däremot.

Det bevismaterial, som brukar stå domstolarna till buds i rattfyllerimål, är å ena sidan vittnesmål av polismän och andra personer samt läkarutlåtande efter klinisk undersökning samt å andra sidan analysbevis efter blodprovsundersökning.

De metoder, som användas för analys av blodprov, äro behäftade med vissa felkällor. Vid Widmarks metodik, vilken tillämpas i vårt land, har medelfelet ansetts kunna uppgå till högst 0,05 promille. Då analysbeviset till förebyggande av misstag ansetts böra upptaga ett minimivärde, dvs. analysvärdet minskat med promilletalet för största möjliga fel, räknar man i praktiken med tredubbla medelfelet 0,15 promille. Detta medför, att analysvärdet måste överstiga 1,65 resp. 0,95 promille för att anses som fällande för rattfylleri resp. det lindrigare brottet för onykterhet i trafik.

Historik

Utvecklingen t. o. m. 1951 års lagstiftning

En översiktlig redogörelse för lagstiftningsåtgärderna mot onykterhet i trafiken under tiden fram t. o. m. 1951 års trafiklagstiftning har lämnats i 1949 års trafiknykterhetsutrednings betänkande (SOU 1953: 20). Utskottet, som tillåter sig att i huvudsak hänvisa till denna redogörelse, begränsar sig därför till följande kortfattade sammanfattning därav.

Straffbestämmelserna för onykterhet i trafik återfunnos före 1951 års lagstiftning i *lagen den 7 juni 1934 om straff för vissa brott vid förande av*

motorfordon. Enligt den ursprungliga lydelsen av denna lag skulle den, som vid förande av motorfordon varit så påverkad, att han kunde anlagas icke äga nödigt herravälde över sina handlingar, dömas till fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna voro mildrande, till dagsböter, lägst tio. Den som i samband med rattfylleribrott ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom skulle vidare dömas till fängelse eller straffarbete i högst ett år. Någon promilleregler förekom däremot ursprungligen icke i lagen.

Sedan *justitieombudsmannen* i skrivelse till Konungen vid årsskiftet 1938/39 ifrågasatt införande av en promilleregler för presumption av i lagens mening straffbar påverkan, tillkallades i november 1939 numera landshövdingen *Thorwald Bergquist* för att inom kommunikationsdepartementet verkställa en allsidig och förutsättningslös utredning rörande lämpligheten av ny brottsbestämning vid stadgande om straff för rattfylleri. Utredningsmannen framlade påföljande år ett betänkande med förslag till ändrad lagstiftning angående rattfylleri (SOU 1940: 17). I detta upptogs två brottstyper. Till den ena brottstypen hänfördes den som vid framförande av motorfordon var så påverkad av starka drycker, att han icke kunnat på ett betryggande sätt föra fordonet. Uttrycket »icke kunnat på ett betryggande sätt föra fordonet» ersatte det tidigare »kan antagas icke äga nödigt herravälde över sina handlingar». Den föreslagna lydelsen ansågs anknyta till den gängse tolkningen av den gamla bestämmelsen. Till denna brottstyp skulle alltid hänföras förare som hade 1,5 promille eller däröver. Normalstraffet skulle vara fängelse (högst ett år), och böter skulle tillämpas endast vid mildrande omständigheter. Den andra brottstypen omfattade förare, som, utan att vara i lagens mening påverkade, hade en alkoholkoncentration mellan 1,0 och 1,5 promille. Straffet skulle enligt förslaget vara fängelse (högst sex månader) eller böter.

På grundval av utredningsmannens förslag framlades proposition till 1941 års riksdag med förslag om ändrad lagstiftning angående rattfylleri m. m. (nr 159). Departementschefen anförde därvid, att en rationell lösning av frågan kunde synas vara att straff fastställdes för all förtäring av rusdrycker under och viss tid före körning. För egen del ansåge emellertid departementschefen att då det gällde att bekämpa den fara, som alkoholförtäring i samband med förande av motorfordon innebure, det vore mest ändmålsenligt att successivt föra lagstiftningen fram emot strängare regler och därigenom undan för undan vänja motorförarna till allt större varsamhet i umgänget med rusdrycker. Lagstiftningens uppfostrande syfte syntes på detta sätt bäst tillgodoses. Beträffande utredningsmannens förslag om de två brottstyperna och beskrivningen på dem anslöt sig departementschefen till förslaget men ansåg, bl. a. med stöd av ett flertal remissyttranden, att de båda promillegränserna borde vara 0,8 och 1,5 och icke som utredningsmannen föreslagit 1,0 och 1,5.

Första lagutskottet (utl. nr 36) anförde, att brottsbestämningen i förslaget lämnade alltför stort utrymme åt förarens subjektiva uppfattning, huru-

vida han vore så påverkad att han vore olämplig som förare. Om man införde straffbarhet vid viss alkoholkoncentration vore det enligt utskottets mening ej nödvändigt att i den allmänna brottsbeskrivningen på rattfylleri närmare angiva den grad av påverkan, som fordrades för fällande. Det vore enklare och mera invändningsfritt att avfatta bestämmelsen så, att straff skulle inträda för den som vid förande av motorfordon vore *påverkad av starka drycker* med det tillägget, att, om alkoholkoncentrationen vid fordonets förande uppginge till visst i lagen utsatt promilletal eller däröver, föraren under alla förhållanden skulle anses vara påverkad av starka drycker. Därvid syntes ett gränsvärde av 0,5 promille eller däromkring ligga närmast till hands, om man ville draga gränsen på sådant sätt, att förare med lägre värden i det övervägande flertalet fall icke kunde antagas vara på grund av spritkonsumtion farlig för trafiksäkerheten. Enligt utskottet borde också detta betraktelsesätt anläggas. Promillegränsen borde sålunda ej väljas på sådant sätt, att flertalet förare med högre värden uppvisade klara, kliniskt mätbara, yttre tecken på påverkan.

Utskottet föreslog följande lagtext:

Förare 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 under alla förhållanden anses påverkad av starka drycker.

Två av utskottets ledamöter reserverade sig för Kungl. Maj:ts proposition oförändrad och två ledamöter för Kungl. Maj:ts proposition med promillegränserna ändrade från 0,8 och 1,5 till resp. 0,5 och 1,0. En ledamot reserverade sig för ny utredning och en ledamot lade fram ett förslag till lagtext som helt avvek från såväl propositionens som utskottets.

Efter långa debatter antog riksdagen Kungl. Maj:ts förslag oförändrat.

1945 års trafik säkerhetskommitté behandlade bl. a. rattfyllerilagstiftningen och kommittén etablerade därvid samarbete med 1944 års trafikförfattningsakkunniga. En delegation bestående av representanter för de båda utredningarna tillsattes. Denna delegation — den s. k. *rattfylleridelegationen* — avgav den 30 maj 1947 ett betänkande, vilket av de båda utredningarna — utan ståndpunktstagande till delegationens förslag — överlämnades till kommunikationsministern den 7 juni 1947. Delegationen överlämnade även en av vissa forskare undertecknad promemoria, vari anfördes viss kritik mot det tillämpade blodprovet enligt Widmarks metod med förebärande dels att metoden icke vore specifik för alkohol och sålunda gäve utslag för andra ämnen i blodet än alkohol, dels att alkohol möjligen kunde bildas endogent vid vissa sjukdomstillstånd och att den omständigheten att alkohol förefanns i blodet icke finge tagas som bevis för att vederbörande förtärt alkohol. Med stöd av innehållet i denna promemoria yppade delegationen viss tveksamhet om blodprovets användbarhet i lagstiftningen och förordade en fortsatt utredning på denna punkt. Med utgångspunkt från den ställning dele-

gationen sålunda tagit till frågan om blodprovets tillförlitlighet förklarade delegationen, att frågan om en eventuell skärpning av lagstiftningen av innebörd att gränsen för straffbar påverkan sänktes, t. ex. till 0,5 promille, såsom föreslagits av första lagutskottet 1941, borde anstå tills en utredning om blodprovet verkställts. Delegationen prövade också, förutom vissa andra spörsmål, frågan om införande av förbud mot alkoholförtäring under viss tid före körning. Delegationen ställde sig visserligen avvisande till ett dylikt förbud men föreslog, att alkoholförtäring före körning i händelse av trafikmissöde skulle anses såsom försvärande omständighet.

År 1948 framlade *1944 års trafikförordningskommitté* betänkande (SOU 1948: 34) med bl. a. förslag till vägtrafikförordning och till lag om straff för vissa trafikbrott. De sakkunniga upptogo bl. a. till diskussion rattfylleridelegationens nyss berörda förslag till bestämmelser rörande beaktande vid trafikmissöde av alkoholförtäring före körning men ansågo sig icke böra föreslå några dylika bestämmelser. I fråga om delegationens förslag om utredning rörande blodprovets bevisvärde anförde de sakkunniga, att den utredning, som av delegationen föreslagits beträffande blodprovets bevisvärde, tillstyrkts av ett flertal myndigheter samt att frågan om utredningen för det dåvarande låg under Kungl. Maj:ts prövning. I anslutning till av delegationen anförda synpunkter hade de sakkunniga icke ansett lämpligt att i förevarande sammanhang — utan avvaktan å Kungl. Maj:ts beslut i nyssberörda hänseende — ingå på närmare prövning av frågan om en sänkning av den undre gränsen för straffbar alkoholförtäring.

Motioner syftande till en allmän omprövning av rattfyllerilagstiftningen framlades vid *1949 års riksdag*. I motion nr 161 i första kammaren hemställde sålunda herr Schlyter, att man skulle genomföra en lagstiftning i huvudsaklig överensstämmelse med första lagutskottets förslag till 1941 års riksdag, dvs. innebärande en sänkning av gränsen 0,8 promille till 0,5 promille. I de likalydande motionerna nr 225 i första kammaren av herr Holmbäck m. fl. och nr 283 i andra kammaren av herr Hagård m. fl. hemställdes — förutom annat — om förbud för den, som till följd av alkoholförtäring har förhöjd blodalkoholhalt, att föra motorfordon, alternativt en väsentlig sänkning av promillegränsen för straffbar alkoholförtäring, ävensom särskilda straffbestämmelser för s. k. bildrap. Motionerna behandlades vid höstrikdagen 1949. Dessförinnan hade emellertid chefen för kommunikationsdepartementet efter Kungl. Maj:ts bemyndigande uppdragit åt *1949 års trafiknykterhetsutredning* att inom departementet biträda med utarbetande av förslag till en reviderad rattfyllerilagstiftning m. m. På grund härav föranledde motionerna icke någon riksdagens åtgärd.

I den proposition (nr 30) till *1951 års riksdag*, vari förslag framlades till bl. a. lag om straff för vissa trafikbrott, anförde departementschefen, att det i görligaste mån borde undvikas att i fråga om bestämmelserna rörande ansvar för bristande nykterhet i trafik företaga några ändringar, som kunde tolkas som ett föregripande av de resultat, vartill trafiknykterhetsutredningen kunde komma.

I sitt av riksdagen godkända yttrande (nr 30) över propositionen tillstyrkte andra lagutskottet de föreslagna bestämmelserna men förutsatte därvid, att dessa bestämmelser endast utgjorde ett provisorium, och betonade angelägenheten av att bestämmelserna, vilka enligt utskottets mening icke kunde anses tillräckliga, snarast möjligt ersattes med stadganden som på ett effektivt sätt främjade nykterheten i trafiken.

De föreslagna bestämmelserna upptogos sedermera oförändrade i trafikbrottslagen.

1949 års trafiknykterhetsutredning

1949 års trafiknykterhetsutredning avgav den 29 maj 1953 sitt ovan omnämnda betänkande. I detta föreslås bl. a. ändrad lydelse av 4 § trafikbrottslagen.

Vid behandlingen av frågan om det straffbara området har utredningen ägnat ett betydande utrymme åt alkoholblodprovet och promillereglerna i trafiknykterhetslagstiftningen. Då såsom ovan berörts blodprovets tillförlitlighet som bevismedel i rattfyllerimål från några håll satts i fråga, har utredningen låtit verkställa omfattande vetenskapliga undersökningar härom. Dessa ha enligt utredningen givit vid handen att blodalkoholhalten är en lämplig och säker mätare av påverkan. Undersökningarna hade vidare visat att alkohol icke förekommer i blodet vare sig hos friska personer eller sockersjuka, för såvitt de icke förtärt alkohol. Själva metoden att fastställa blodalkoholhalten fyllde också enligt undersökningarna alla rimliga rätts-säkerhetskrav. Utredningen föreslår dock några ytterligare tekniska anordningar i samband med själva blodprovstagningen.

Undersökningar, företagna enligt olika metoder och avseende såväl laboratorieexperiment, körbaneprov och undersökningar i den verkliga trafiken, ha enligt utredningen visat, att en nedsättning av körfunktionerna med därav följande riskökning i allmänhet föreligger vid blodalkoholhalten 0,3—0,4 promille, vid flygprov omkring 0,2 promille. Man syntes därför kunna utgå ifrån att en förarens förmåga att på ett betryggande sätt framföra fordonet som regel vore nedsatt vid blodalkoholhalter på omkring 0,5 promille.

Utredningen framhåller, att av sådan påverkan som medför ökad olycksrisk förekomma både jämförelsevis låga och mycket höga grader. Den brottslighet som man ville beivra inrymde sålunda i sig vitt skilda svårhetsgrader. En differentiering mellan olika brottstyper finge därför fortfarande anses påkallad. I enlighet härmed har utredningen i sitt förslag upptagit två olika brottsbestämningar.

Det grövre brottet, *rattfylleri*, karakteriseras i utredningens förslag av att föraren varit så påverkad av starka drycker att han *företett tecken* därå. Härmed avser utredningen, att förarens påverkan skall ha röjt sig genom sådana tecken, som kunna styrkas med de i trafiknykterhetsmål hittills gängse bevismedlen. Såsom för närvarande anser utredningen en promilleregel vara erforderlig för att möjliggöra utkrävande av ansvar då sådan påverkan, som här avses, med all säkerhet förelegat men icke kunnat inför

domstolen styrkas på grund av brister i bevismaterialet. I detta avseende finner utredningen den nuvarande presumtionsgränsen 1,5 promille böra bibehållas. Utredningen anför härom bl. a. följande.

Behålles presumtionsregeln vid 1,5 promille efter en ändring av brottsbestämningen i enlighet med utredningens förslag, torde detta komma att medföra, att så gott som alla som uppvisar denna eller högre halter kommer att förklaras påverkade vid läkarundersökningen. Presumtionsregeln skulle därmed inom detta område av trafikonykterhetsbrottet få mindre praktisk betydelse än vad den för närvarande har. En sådan begränsning i fråga om presumtionsregelns användning synes emellertid utredningen väl motsvara det egentliga syftet med denna regel. Den skall vara en garantiregel, som skall behöva tagas i anspråk endast då bevisningen i övrigt brister. En sådan garantiregel bör, då det här gäller ett allvarligt brott förordat med sträng straffpåföljd, upptaga ett så högt blodalkoholvärde att någon invändning inte ens i det enskilda undantagsfallet kan riktas mot dess utslag.

De nuvarande promillereglerna avse endast förare av bil, motorcykel eller traktor med släpfordon. Denna begränsning har motiverats med att förare av annat motordrivet fordon — dvs. traktor utan släpfordon och motorredskap — på grund av den begränsade konstruktiva hastigheten hos dessa fordon har en enklare trafikuppgift än bil- eller motorcykelförare. Utredningen framhåller emellertid, att forskningsrönen syntes ge vid handen, att vid blodalkoholhalten 1,5 promille nedsättningen i förarförmågan vore så stor, att jämväl en traktor- eller motorredskapsförare med sådan påverkan utgjorde en betydande trafikfara. Enligt utredningens mening syntes därför även för dessa förare en presumtionsgräns av 1,5 promille vara väl befogad.

Vad beträffar brottsbestämningen vid det lindrigare brottet, *rattonykterhet*, diskuterar utredningen först lämpligheten av att, såsom på sina håll ifrågasatts, införa ett totalt förbud mot alkoholförtäring under och inom viss tid före körning. Utredningen redovisar de skäl, som ansetts tala för en dylik förbudsregel, men framhåller såsom sin uppfattning, att en sådan skulle medföra betydande nackdelar. Med hänsyn till alkoholvanornas utbredning i vårt land skulle den säkerligen komma att sakna allmän resonans i rättsmedvetandet och ofta bli överträdd. Bevissvårigheterna bleve även stora. Endast undantagsvis skulle det bli möjligt att bevisa, att förtäring skett under förbjuden tid. I tillämpningen skulle man därför i stor utsträckning bli hänvisad till blodalkoholhalten som bevismedel, och en promilleregel skulle då bli nödvändig. Naturligtvis kunde en förbudsregel utformas så, att den helt baserades på förekomsten av alkohol i blodet, dvs. såsom en bestämmelse om straff för den förare i vars blod kan påvisas alkohol. I praktiken måste emellertid även en sådan regel innebära svårigheter i tillämpningen. En förare kunde icke med säkerhet veta, när all förtärd alkohol förbränts. Varje kvarvarande rest skulle emellertid göra honom straffbar. En invändning, som också kunde göras mot en förbudsregel, vore att den kunde befrämja angiveri och därmed komma att i många fall få olyckliga verkningar.

Utredningen har även beaktat, att riskökningen vid de lägre alkoholhalterna är relativt måttlig och tilltar förhållandevis långsamt med stigande alkoholhalt upp till halter på omkring 0,5 promille. En utsträckning av det straffbara området under blodalkoholvärden på 0,4—0,5 promille skulle därför icke enligt utredningens mening undanröja en så stor grupp av trafikolyckornas orsaker att det uppvägs de stora svårigheter ur olika synpunkter som en total förbudsregel skulle medföra.

Utredningen anser därför, att ett straffsanktionerat totalförbud icke bör ifrågakomma för vägtrafiken. I stället borde ansvarsregeln anknutas till visst minimivärde för blodalkoholhalten. Detta värde borde ansluta till vad genom de nya undersökningarna utrönts om tröskeln för alkoholpåverkan samt om den stegring av påverkansgraden, som efter tröskelnns överskridande inträder med ökande blodalkoholhalt. Ur dessa synpunkter syntes gränsen 0,5 promille kunna vara lämplig. Utredningen yttrar härom vidare bl. a. följande.

Enligt de experimentella undersökningarna finner man att vid blodalkoholvärden under 0,4 promille mer än halva antalet av de undersökta förarna icke ens med de känsliga metoder, som använts, företett någon nedsättning av körfunktionerna. Detta innebär, att vid sådana alkoholvärden föreligger övervägande sannolikhet för att körförmågan ej nedsatts.

Värdet 0,4 promille synes utgöra den gräns, vid vilken lika stor sannolikhet finnes för nedsättning som för icke nedsättning av körförmågan. Över denna gräns talar nämligen sannolikheten för det förra. Vid blodalkoholvärden av minst 0,5 promille har sålunda nedsättning av körförmågan konstaterats i det klart övervägande antalet fall.

I enlighet härmed förordar utredningen 0,5 promille som den gräns där straffansvar för rattonykterhet skall inträda. Enligt förslaget skall straffbestämmelsen gälla förare av bil och vanlig motorcykel men ej traktor och moped.

Beträffande straffsatserna föreslår utredningen i så måtto en skärpning, att straffet för rattfylleri skall kunna höjas till straffarbete i högst två år, därest brottet med hänsyn till graden av påverkan eller till den trafikuppgift, som föraren påtagit sig, eller eljest är att anse som grovt. Utredningen erinrar om att straffrättskommittén i sitt betänkande med förslag till brottsbalk (SOU 1953: 14) föreslagit frihetsstraff upp till fyra år vid grovt vållande till annans död och upp till två år vid vållande till sådan kroppsskada eller sjukdom som ej är ringa. Utredningen biträder detta förslag och framhåller, att härigenom rattfylleri i kombination med grovt vållande till annans död skulle kunna leda till frihetsstraff i sex år.

Utredningen föreslår kriminalisering av onykterhet vid cykling eller körning med dragare. Som förutsättning för straffbarhet skall enligt förslaget gälla, att föraren varit så påverkad, att han företer tecken därå, eller att han haft en alkoholkoncentration i blodet av 1,5 promille eller däröver. Straffsatsen föreslås lägre än vid rattfylleri, nämligen dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Enligt utredningens förslag skall försök till rattfylleribrott

straffas enligt vad i 3 kap. strafflagen stadgas. Försök till rattonykterhet eller onykterhet vid cykling eller förande av fordon förspänt med dragare föreslås däremot icke kriminaliserat.

Utredningen framhåller, att det ingalunda är ovanligt att en förare, som misstänkes för trafikonykterhet, för att undgå straff felaktigt uppger att alkoholförtäring skett efter färden. Om föraren ej lyckas göra sannolikt, att sådan förtäring över huvud taget förekommit, syntes väl invändningen kunna lämnas utan avseende. Vore det åter styrkt, att han druckit sprit efter färden, kunde det däremot ibland vara svårt att vederlägga förarens uppgift om hur mycket han druckit. Mot denna bakgrund har utredningen ansett sig böra till närmare behandling upptaga spörsmålet, hurvida man icke skulle kunna finna en lämplig utväg att undanröja berörda olägenhet. Utredningens diskussion i denna punkt utmynnar i förslag om införande av en bevispresumtion av innebörd att spritförtäringen skall anses ha ägt rum före eller under färden, om föraren ej styrker att förtäringen i dess helhet skett efter färden. Bevispresumtionen skall dock icke gälla sådan förtäring efter färden, som ägt rum utan att föraren därvid insett eller bort inse, att färden kunde ge anledning till undersökning om trafikonykterhetsbrott.

I nära samband med den nu behandlade frågan står ett annat av utredningen likaledes diskuterat spörsmål. Därest alkoholförtäringen ägt rum vid en så sen tidpunkt, att blodalkoholhalten ännu vid färdens slut ej uppnått de i lagstiftningen angivna promillegränserna, kan föraren, trots att analys av sedermera taget blodprov utvisar straffbar alkoholkoncentration, för närvarande icke fällas till ansvar på grund av presumptionsreglerna. Utredningen har därför funnit sig böra förorda en särskild regel i detta hänseende av innebörd, att om föraren vid färden hade en alkoholmängd i kroppen som efteråt leder till en förhöjning av blodalkoholkoncentrationen, det skall så anses som om han vid färden haft den förhöjda alkoholkoncentrationen.

Utredningen föreslår slutligen även ansvarsbestämmelser för andra trafikmedel än fordon på väg. Enligt förslaget utvidgas rattfyllerilagstiftningen sålunda till en allmän trafiknykterhetslagstiftning. De uppgifter som ankomma på trafikpersonal inom andra områden än vägtrafiken äro enligt utredningen så beslätade med dem som ankomma på motorförare att utredningen ansett denna strafflagstiftning kunna utformas efter i stort sett samma riktlinjer som beträffande vägtrafiken.

Utredningen föreslår att såsom för rattfylleri resp. rattonykterhet den skall straffas som vid förande av tåg, spårvagn, maskindrivet fartyg eller flygmaskin varit iakttagbart påverkad resp. haft minst 0,5 promille alkohol i blodet. Dessa ansvarsregler bli sålunda icke tillämpliga på förare av segel- eller roddbåt, om denna icke är försedd med motor. Förare av småbåtar med utombordsmotor bli däremot underkastade kriminaliseringen.

Motsvarande regel skall även gälla för den som utövar sådan befattning hos järnvägs-, spårvägs-, buss-, sjöfarts- eller lufttrafikföretag av vilken trafiksäkerheten är beroende, även om han icke medföljer resp. trafikmedel.

Reglerna omfatta sålunda även viss personal i stationstjänst hos järnvägsföretag eller i marktjänst inom lufttrafiken. Bland de befattningshavare vilka komma att omfattas av ansvarsreglerna kunna nämnas tågklarare, konduktörer, styrmän, fartygsmaskinister, telegrafister, flygnavigatörer, flygmekaniker, kontrollornspersonal etc.

För vissa grupper av ovan berörda befattningshavare finnas nu disciplinbestämmelser i vilka de uppställda nykterhetskraven gå längre än i de av utredningen föreslagna lagstadgandena. Detta är bl. a. fallet inom luftfarten. De föreslagna lagbestämmelserna ha till syfte att upprätthålla generella trafiknykterhetsregler av den vikt att brott mot dem skall beivras vid domstol och kunna medföra även frihetsstraff. Utredningen har förutsatt, att nuvarande disciplinära regler bibehållas och vid behov ytterligare utbyggs.

Trafiknykterhetsutredningens betänkande har varit föremål för remissbehandling.

Nordiska trafiknykterhetsförhandlingar

Den 18 december 1953 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för kommunikationsdepartementet att förordna högst två personer att såsom Sveriges ombud delta i förhandlingar med representanter för de övriga nordiska länderna rörande nordiskt samarbete på trafiknykterhetslagstiftningens område, dock utan rätt för ombuden att biträda något för Sverige bindande beslut. Samma dag förordnade departementschefen såsom ombud hovrättsrådet G. R. Fredrikson, tillika ordförande, och e. o. förste kanslisekreteraren K. L. Öhrström, tillika sekreterare.

De sålunda delegerade överlämnade den 23 februari 1955 till chefen för kommunikationsdepartementet ett av de danska, finska, norska och svenska ombuden gemensamt upprättat betänkande med för de olika länderna avsedda lagförslag.

De av delegationerna framlagda lagförslagen äro i sak i stor utsträckning överensstämmande.

Från finsk sida har man såsom hittills ansett det enda avgörande för frågan om straffbarhet böra vara om föraren icke på betryggande sätt har kunnat föra fordonet. De danska, norska och svenska ombuden ha däremot enats om att föreslå en uppdelning i två brottstyper, nämligen *dels* ett grövre brott, som föreligger när föraren saknar förmåga att på betryggande sätt föra fordonet eller har en alkoholkoncentration i blodet av 1,2 promille eller däröver, *dels ock* ett lindrigare brott, som hänför sig till det fall, att föraren utan att falla in under bestämmelsen om det grövre brottet har en alkoholkoncentration i blodet av 0,6 promille eller däröver.

Det norska förslaget omfattar förare av mopeder, vilka enligt de danska och svenska förslagen behandlas som cyklister. Förslagen avvika vidare något från varandra i vad angår spårbundna fordon. Dessa olikheter ha delegationerna ansett vara av mindre betydelse ur internordisk synpunkt.

Medan de föreslagna bestämmelserna i Danmark endast gälla för gata,

väg eller annan allmän plats, skola bestämmelserna i de övriga länderna äga tillämpning även på privat område.

I fråga om straffskalorna äro förslagen i allt väsentligt överensstämmande.

Beträffande järnvägs- och sjöfartspersonal har man icke ansett gemensamma regler påkallade. Vad gäller luftfartspersonal ha delegationerna ansett de bestämmelser, som i de nordiska länderna finnas i strafflagarna, disciplinära bestämmelser och tjänsteavtal, tillräckliga för att hindra påverkad person att föra luftfartyg.

I fråga om onykterhet under trafik med moped, cykel eller hästfordon råder, med nyss angivet undantag, i huvudsak överensstämmelse i de föreslagna reglerna för alla de fyra länderna.

Mellan de danska, norska och svenska delegerade har enighet förelegat om att föreslå särskilda bestämmelser i viss anknytning till trafiknykterhetsutredningens förslag rörande efterföljande alkoholförtäring samt senare höjning av blodalkoholhalten. Den finske delegerade har på grund av sin ståndpunkt till promillereglerna icke kunnat biträda förslaget i sistnämnda hänseende.

Slutligen må nämnas, att den norska delegationen föreslagit upprätthållande av det i Norge gällande totalförbudet för yrkesförare att förtära alkohol under och viss tid före arbetstiden, medan de övriga delegationerna icke ansett sig kunna biträda ett sådant förslag.

Utskottet

Motionärernas förslag till ändrad lydelse av 4 § trafikbrottslagen överensstämmer utom i ett avseende med det förslag till ny lydelse av samma paragraf som framlagts av 1949 års trafiknykterhetsutredning i dess ovan berörda betänkande. Den skillnad som föreligger mellan motionärernas och utredningens förslag hänför sig till de i lagen angivna blodalkoholgränserna. I fråga om dessa har utredningen icke föreslagit annan ändring än att den nuvarande nedre gränsen för straffbarhet skall sänkas från 0,8 till 0,5 promille. Motionärerna föreslå en väsentligt kraftigare sänkning av denna gräns, nämligen till 0,2 promille, och vilja därjämte ha den högre blodalkoholgränsen sänkt från nuvarande 1,5 till 1,0 promille.

Förslaget, som alltså innebär en avsevärd skärpning och utvidgning av den nu gällande rattfyllerilagstiftningen, är att se mot bakgrunden av den jämsides med expansionen av motorfordonstrafiken alltmer tilltagande trafikolycksfrekvensen. Då det gällt att bekämpa den fara, som alkoholförtäring i samband med förande av motorfordon innebär, har man tidigare successivt fört lagstiftningen fram emot strängare regler. Man har på detta sätt velat utnyttja lagstiftningens uppfostrande syfte och trott sig härigenom kunna efter hand vänja motorförarna till allt större varsamhet i umgänget med rusdrycker. Den senaste skärpningen av hithörande bestäm-

melser genomfördes 1941, då promillereglerna infördes i lagstiftningen. Det torde vara en allmänt omfattad mening att tiden nu är mogen för en ytterligare skärpning av bestämmelserna.

Såsom framgår av den föregående redogörelsen ha emellertid de nordiska trafiknykterhetsförhandlingarna pågått till helt nyligen, och det förslag till ändrad svensk lagstiftning, som fogats vid förhandlingsdelegationernas gemensamma betänkande, är för närvarande föremål för Kungl. Maj:ts prövning. Någon remissbehandling av detta förslag är icke avsedd. Emellertid erfordras ytterligare överväganden av olika i förslaget berörda frågor. Därjämte avvaktas resultatet av vissa nya undersökningar rörande tillförlitligheten av blodalkoholprovet. Av dessa skäl medhinnnes, enligt vad utskottet under hand inhämtat, icke någon proposition i ämnet till innevarande års riksdag. Avsikten är emellertid, att en proposition på grundval av de verkställda utredningarna skall framläggas för riksdagen snarast möjligt. Såvitt nu kan bedömas torde en sådan proposition vara att förvänta vid 1956 års riksdag. Med hänsyn härtill bör riksdagen icke genom nu vidtagna lagändringar föregripa Kungl. Maj:ts överväganden av ifrågavarande spörsmål.

Utskottet finner sig under återopande av vad sålunda anförts icke böra ingå på något sakligt bedömande av motionärernas förslag utan hemställer, att förevarande motioner, I: 158 och II: 442, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 3 mars 1955

På första lagutskottets vägnar:

OLOV RYLANDER

Vid detta ärendes behandling ha närvarit

från f ö r s t a kammaren: herrar Per Olofsson, Lodenius, Björnberg, John Wiktor Jonsson*, Göransson*, Pettersson*, Englund och Erik Svedberg*;

från a n d r a kammaren: herrar Rylander, Gustafsson i Borås, Hedqvist, fru Johansson i Skövde, herrar Ekström, Jacobsson i Sala, Fröding och Larsson i Luttra*.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

av herrar *Englund* och *Gustafsson* i Borås.