

Nr 505

Av fru **Sjövall** och herr **von Friesen**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 72, med förslag till lag om ändrad lydelse av 4 § 2 mom. lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott.

Mot den i Kungl. Maj:ts proposition nr 72 av departementschefen lämnade motiveringen för förslaget om sänkning av gränsen för straffansvar vid förande av motorfordon under alkoholpåverkan från en alkoholkoncentration i förarens blod av 0,8 promille till 0,5 promille finns under vissa förutsättningar intet att erinra. Den ökade alkoholkonsumtionen över huvud taget efter den 1 oktober 1955, då den ändrade lagstiftningen i alkoholfrågan trädde i kraft, och det avsevärt ökade antalet förare av motorfordon i samband med motorfordonsbeståndets ökning ger frågan om alkoholförtäring och förande av motorfordon ökad relevans och leder också närmast till slutsatsen att de bör vara oförenliga med varandra.

Kungl. Maj:ts förslag bygger på de resultat, till vilka 1949 års trafiknykterhetsutredning kom i sitt betänkande Trafiknykterhet (SOU 1953: 20). I avvaktan på pågående eller i utsikt ställda utredningar har det dock icke ansetts lämpligt att realisera utredningens förslag annat än på en enda punkt.

Enligt vår uppfattning är detta att beklaga, då det icke kan synas oss lämpligt att nu söka lösa blott en mindre del av problemkomplexen. Lämpligare vore att avvakta de resultat, vartill ovannämnda pågående och planerade utredningar kan komma, och därefter framlägga mer definitiva förslag till ändringar i trafiknykterhetslagstiftningen. Vi har därvid icke förbisett vad departementschefen syftar till, nämligen att, med bortseende från de slutsatser, som kan dragas av verkställda vetenskapliga undersökningar om riskökningen, acceptera den allmänna erfarenheten, att alkoholförtäring även vid de relativt små alkoholmängder i blodet, det här är fråga om, likväl kan skapa förutsättningar för att motorförarna alltför lätt underskattar riskerna i trafiken.

Åtskilliga av remissinstanserna ställde sig mer eller mindre kritiska gentemot trafiknykterhetsutredningens slutsatser att just i zonen 0,5—0,8 promille en begynnande försämring i körförmågan skulle uppstå. Vad exempelvis statens trafiksäkerhetsråd anfört i sina yttranden den 22 oktober 1953 och 21 maj 1954 till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet, beträffande dels möjligheten av att av de i utredningens betänkande förebragta undersökningarna draga hållbara slutsatser ur de em-

piriska materialen, dels rådets bedömanden av undersökningarnas relevans från trafiksäkerhetssynpunkt, synes oss sålunda värt allt beaktande.

icke heller vi har vid granskning av de redovisade undersökningarna kunnat utläsa någon markant tröskel för ökad olycksfallsfrekvens förrän blodalkoholhalten överstiger 1 promille. Men då stiger jämförelsesiffran plötsligt från 3 till 13 (propositionen, sid. 15).

Detta förhållande synes oss närmast tala för att en sänkning av den övre gränsen skulle ha varit av större värde från trafiksäkerhetssynpunkt än en sänkning av den undre.

Vi har därför kommit till den uppfattningen att någon ändring av trafikbrottslagen icke bör komma till stånd utan förnyat övervägande om en samtidig justering av såväl den övre som den undre gränsen, allra helst som frågan om fri bevisprövning i trafiknykterhetsmål åtminstone i viss utsträckning synes böra bli föremål för omprövning.

Det synes vidare vid ett ställningstagande till Kungl. Maj:ts förslag värt att understryka, att departementschefen framhåller att, då fråga är om blodalkoholhalter inom området 0,5—0,8 promille, användningen av annat straff än böter i praktiken får anses uteslutet (propositionen, sid. 36). På sid. 37 påpekas emellertid, att genom den föreslagna ändringen av trafikbrottslagen blir 33 § 1 mom. första stycket 1. vägtrafikförordningen (SFS 1951: 468) om återkallelse av körkort tillämplig, så att förare, som vid färden haft en alkoholkoncentration i blodet av 0,5 promille eller däröver, automatiskt och obligatoriskt får sitt körkort indraget. Departementschefen har även förutsatt en jämkning av 35 § vägtrafikförordningen, så att interimistisk indragning av körkort likaledes skall ske redan vid 0,5 promille. Det är härvid att märka att enligt 34 § vägtrafikförordningen varning icke kan ifrågakomma i stället för återkallelse av körkort, då det gäller förande av motorfordon under inverkan av alkohol.

Såsom redan anförts har departementschefen icke baserat sitt nu föreliggande förslag på de slutsatser beträffande trafikriskökningen, som kan dragas av de verkställda vetenskapliga undersökningarna. I stället åsyftas främst uppfostran. Detta är givetvis i och för sig önskvärt men medför de nackdelar, som nyss redovisats.

Visserligen är körkortsindragning rubricerad såsom en skyddsåtgärd, men i realiteten är indragningen av körkort vid bötesfallen ofta det verkliga straffet, vilket dessutom drabbar ytterligt ojämnt. För den som inte behöver använda körkortet i sitt yrke och som kanske inte ens äger bil spelar det mången gång föga roll, om han blir av med sitt körkort under de sju månader, som i praktiken brukar utgöra minimiindragningstid vid 0,8 promille. För den som vid sin yrkesutövning är direkt beroende av kör-

kort kan det betyda, att han blir arbetslös eller måste byta yrke med de stora förluster och svårigheter detta kan medföra.

Med hänsyn till att det här för den enskilde alltså icke sällan är fråga om en ytterst allvarlig brottspåföljd, synes det icke vara riktigt att besluten om körkortens återkallande rutinmässigt fattas av länsstyrelserna. I stället bör frågor om körkortsindragning i sådana fall avgöras av domstol i direkt samband med handläggningen av mål angående förseelser mot trafikbrottslagen. Därvid har domstolen möjlighet att pröva frågan om körkortsindragning med hänsyn till föreliggande omständigheter.

Enligt vad vi inhämtat är också 1953 års trafiksäkerhetsutredning samsatt just med frågorna angående körkortskrav och körkorts återkallande, och det synes oss därför lämpligt om en viss samordning av dessa frågor kunde ske innan beslut fattas av riksdagen om ändring av trafikbrottslagen; enligt uppgift förväntas trafiksäkerhetsutredningens förslag under de närmaste månaderna.

Skulle vårt yrkande om avslag på det nu föreliggande förslaget icke vinna riksdagens bifall, synes riksdagen i vart fall böra uttala, att påföljden enligt 33 § vägtrafikförordningen för förseelse mot trafikbrottslagen vid alkoholpåverkan mellan 0,5 och 0,8 promille icke bör vara återkallande av körkort annat än när särskilda omständigheter så påkallar. I annat fall bör varning meddelas. Erforderlig ändring av 34 § vägtrafikförordningen bör därför ske. Riksdagen bör därjämte uttala, att någon ändring av 35 § vägtrafikförordningen angående interimistiskt indragande av körkort ej kan anses påkallad.

Med stöd av vad sålunda anförts hemställes,

att riksdagen måtte — i första hand — under uttalande att reviderat förslag om trafiknykterhetslagstiftningen bör föreläggas 1958 års riksdag avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 72,

— i andra hand i händelse av bifall till propositionen — uttala dels att påföljden enligt 33 § vägtrafikförordningen för förseelse mot trafikbrottslagen vid alkoholpåverkan mellan 0,5 och 0,8 promille icke bör vara återkallande av körkort annat än när särskilda omständigheter så påkallar, utan att i stället varning i första hand bör meddelas, dels att någon ändring i 35 § vägtrafikförordningen angående interimistiskt återkallande av körkort icke kan anses påkallad.

Stockholm den 5 mars 1957

Elisabet Sjövall

Bertil von Friesen